

*Transports—Loi*

Les audiences portant sur cette question cruciale se sont déroulées en dix semaines à peine. Le comité ne s'est rendu qu'à Winnipeg, à Halifax et à Vancouver. Je sais que peu de citoyens de Vancouver étaient au courant de cette importante audience et en mesure d'y prendre part. Celle-ci n'a duré qu'une journée, au cours de laquelle on a traité de généralités portant sur la réglementation des transports. On ne s'est pas attardé aux détails. Les Canadiens de ma région n'ont pas eu la chance de réfléchir à la question, et on leur a encore moins fourni les renseignements qui leur auraient permis d'en faire une analyse approfondie. On reconnaît bien la façon de procéder du gouvernement. L'ancien gouvernement libéral ne faisait pas mieux. Nous espérons que le nouveau gouvernement ne manifesterait plus le même désintérêt que les libéraux envers l'Ouest. Il s'était engagé à donner enfin aux Canadiens de l'Ouest un rôle à part entière dans la Confédération, à ne plus les laisser pour compte.

Au grand regret de plusieurs députés de l'Ouest, sans doute, la tradition se maintient. Cette négligence doit embarrasser les députés conservateurs de la région. Ceux de la Colombie-Britannique doivent la déplorer. Alors qu'ils sont censés représenter les Canadiens de l'Ouest, posséder quelque pouvoir, influencer les décisions du Cabinet dans des secteurs importants sur les décisions du Cabinet est vital pour cette partie du pays, ils ne semblent jouir d'aucune influence.

Le manque de consultation a eu pour résultat une mesure législative médiocre, à laquelle nous sommes obligés de nous opposer. Nous avons donc, au moyen de cette motion, demandé un délai qui nous permette d'approfondir la question. Le projet de loi met en péril notre sécurité, des emplois, des services essentiels, le développement régional et, je le répète, notre souveraineté. C'est dommage, car cela fait 20 ans que les gouvernements libéraux et conservateurs méconnaissent l'importance de mieux régler les transports. Nous reconnaissons qu'il y a lieu de modifier les règlements, de les améliorer, mais cela ne saurait se faire par une déréglementation qui menace de nombreux aspects de la vie canadienne et de notre économie.

• (1550)

J'aimerais expliquer brièvement à mes collègues pour quoi le projet de loi préoccupe sérieusement mes électeurs de Vancouver-Est et moi également, en ma qualité de députée et de critique de mon parti en matière de politique sociale et de condition féminine.

Comme je l'ai déjà signalé, bien des gens, dans la circonscription de Vancouver-Est, occupent des emplois dans le secteur des transports. Le port de Vancouver est la porte du Canada sur les pays riverains du Pacifique. Directement ou indirectement, il procure de l'emploi à des milliers de travailleurs de Vancouver. Chaque fois que je séjourne dans ma circonscription, je parle à un grand nombre de travailleurs du secteur des transports.

Plusieurs aspects du projet de loi qui risquent d'avoir une incidence très néfaste sur le port de Vancouver nous préoccupent. Sauf erreur, le trafic ferroviaire est-ouest engendre des revenus de 3 milliards de dollars et a son origine au Canada dans 70 p. 100 des cas.

J'ai soulevé la question suivante à la Chambre et j'ai écrit plusieurs fois à ce sujet au ministre des Transports. Nous craignons fortement que les frais de transport imposés par CN Rail n'aient pour effet de détourner le trafic ferroviaire de marchandises venant de l'est du Canada, non pas vers le réseau canadien de l'Ouest et le port de Vancouver, mais vers Chicago et de là, par les voies de transport américaines, vers les ports de Seattle, de Tacoma et d'autres de la côte ouest. Cela se fait déjà et nous inquiète énormément. Les autorités du port de Vancouver sont inquiètes parce que ce port y perdra une grande partie de son activité.

La mesure à l'étude provoquera de plus en plus de situations semblables. Elle va permettre aux entreprises de transport ferroviaire et routier des États-Unis de marauder le transport de marchandises des chemins de fer et des camionneurs canadiens. Les entreprises américaines pourront venir charger les marchandises canadiennes pour les transporter aux États-Unis. Elles transféreront les marchandises à Conrail et Burlington Northern, pour les expédier aux ports américains de l'Ouest. Je songe aux produits canadiens et à tous les autres produits qui entreront au Canada par ces ports.

La nouvelle mesure facilite davantage aux sociétés ferroviaires et aux entreprises de camionnage américaines l'accès au Canada. Mais prévoit-elle les mêmes arrangements pour les camionneurs canadiens aux États-Unis? Pas du tout. Je crois savoir qu'aux États-Unis certaines restrictions empêchent cette réciprocité. Autrement dit on est pris entre deux feux. Évidemment, c'est typique de bien d'autres négociations sur le libre-échange qu'on a tort de qualifier ainsi car elles tendent plutôt à favoriser l'un des partenaires.

Nous sommes également fort inquiets des conséquences du projet de loi pour l'administration du transport du grain de l'Ouest. Quand nous avons été saisis de la loi, nous avons beaucoup insisté sur l'adoption d'un amendement spécial visant à nous assurer que les céréales canadiennes expédiées par les chemins de fer canadiens soient acheminées aux pays en bordure du Pacifique via les ports canadiens, celui de Vancouver et celui de Prince Rupert notamment. Nous pensions que c'était extrêmement important en ce sens que cela favorisait l'économie nationale et le réseau national de transport.

Nous apprenons maintenant que M. Horner, l'administrateur nommé aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, cherche à faire supprimer cet amendement afin que le grain canadien puisse être expédié par les moyens de transport et les ports américains. Nous voulons une réponse ferme. Je sais que les dirigeants du port de Vancouver, les débardeurs et bien d'autres sont extrêmement inquiets à ce sujet. Cela aurait une répercussion énorme sur le port de Vancouver et saperait certainement tout notre système de transport canadien. Nous voulons savoir si le projet de loi l'emportera sur la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et donnera satisfaction aux gens qui cherchent à faire supprimer certaines règles très importantes inscrites dans la Loi.

Nous, de Vancouver-Est, voulons également savoir si les modifications à la réglementation ferroviaire permettront de faire acheminer les marchandises canadiennes vers les ports américains en passant par le territoire américain. Je le répète, nous croyons qu'elles le permettront. Cette tendance s'observe déjà et la déréglementation facilitera les choses.