

*Transports—Loi*

Il m'arrive de trouver amusant et déconcertant qu'on accorde tant d'attention à la recherche d'un accord de libre-échange avec les États-Unis et aux négociations qui le concernent, car il s'agit là d'une chose hypothétique qui est à un certain nombre d'années d'ici. Or, dans l'immédiat nous discutons à la Chambre une question qui pourrait avoir autant de répercussions sur l'avenir du Canada. Le projet de loi en est à l'étape de la deuxième lecture à la Chambre des communes. Il est tout à fait dans le domaine des possibilités que ce texte soit voté dans un proche avenir. Mais on y accorde très peu d'attention, car le pays gaspille son énergie à spéculer sur l'accord de libre-échange.

Je prends ce débat très au sérieux, et je vais traiter particulièrement des choses que le ministre des Transports (M. Crosbie) a dites quand il a présenté le projet de loi le 19 décembre. Il est malheureux que nous n'ayons entendu que le ministre le 19 décembre, et que les critiques de l'opposition n'aient pas eu la possibilité de s'exprimer avant les vacances de Noël. C'était là une façon très sournoise d'entamer un si important débat. Le ministre a dit, ce qui figure à la page 2318 du hansard:

• (1530)

Le transport économique et efficace créera des possibilités d'expansion et de développement des industries de tout le pays.

À la page 2320, le ministre a dit:

Des emplois réels seront créés ou maintenus dans toutes les régions où de meilleurs services de transport à des prix plus avantageux permettront aux producteurs du secteur primaire, aux fabricants et aux autres entreprises de mieux soutenir la concurrence.

Le ministre laisse ainsi entendre de façon simpliste qu'il suffit de réduire les coûts de transport pour ouvrir aux industries canadiennes de nouveaux débouchés et leur permettre de s'implanter sur de nouveaux marchés. Ce n'est certes pas vrai dans le cas de nos matières premières et des produits transformés. Dans l'ensemble, dans bien des cas, l'offre dans le monde est excédentaire, et cela n'a pas grand-chose à voir avec les coûts de transport.

Bien entendu, le transport constitue un coût, et une grande partie de la production canadienne doit être écoulee sur des marchés éloignés. Cependant, à moins d'assurer gratuitement le transport, il est difficile de voir comment on peut améliorer notre position sur les marchés, face à un surplus mondial.

Dans sa déclaration, le ministre laisse entendre de façon implicite, ce qui est un mythe sans fondement, qu'il est bon que le secteur des transports soit affamé. Or, un secteur des transports qui ne peut compter sur des recettes et des investissements ne sera pas efficace bien longtemps.

Dans le même discours, le ministre a déclaré ce qui suit, comme en témoigne la page 2319 du hansard:

... les transports doivent être efficaces et bien adaptés.

Si le gouvernement persiste à vouloir établir un libre-échange unilatéral avec les États-Unis et s'il permet aux compagnies de chemin de fer américaines de concurrencer les chemins de fer canadiens sur leur propre terrain sans donner aux transporteurs canadiens la chance de leur livrer concurrence à armes égales, le système ne sera pas efficace, et il cessera très

rapidement d'être bien adapté. C'est là un exemple classique de la façon dont l'application d'un projet de loi va à l'encontre de ses objectifs et de ses principes. A cet égard, je voudrais m'attarder sur la façon dont le projet de loi affectera les relations entre les chemins de fer canadiens et américains et vous faire part de mon opinion sur toute la question de l'usage commun de voies. Cette question inquiète vivement les chemins de fer, et non seulement le CN et le CP, mais également les cheminots de tout le pays et tous ceux qui dépendent des chemins de fer sur le plan économique.

Les tarifs reliés à l'usage commun de voies ne laissent que deux choix à la compagnie de chemin de fer chargée du transport au départ et dans les deux cas, on décourage les investissements dans le réseau ferroviaire. La compagnie peut, soit faire effectuer la plus longue partie du parcours par un concurrent, soit garder pour elle cette partie en réclamant un tarif insuffisant pour dédommager le transporteur des investissements nécessaires pour offrir la qualité de service exigée par le client.

Dans les deux cas, la perte de recettes réduira la capacité du transporteur d'effectuer les investissements importants nécessaires pour rénover ses installations et son matériel et pour demeurer compétitif. Ces problèmes financiers seront aggravés si la compagnie est forcée de doubler son réseau en modernisant une voie en conduisant à un autre point de jonction, en plus de maintenir sa voie essentielle pour le transport sur de longues distances.

A court terme, les taux seraient peut-être plus avantageux, mais la qualité des services du premier transporteur baisserait à un niveau inacceptable, même dans l'espace de quelques années.

Comme je l'ai déjà dit, dans bien des cas, les prix communs contractuels s'appliqueraient à au moins une société ferroviaire américaine. Puisque celles-ci ont des frais d'exploitation ou des impôts moins élevés, elles peuvent fournir un service comparable à un prix plus bas que les sociétés canadiennes. Elles peuvent aussi être davantage concurrentielles parce qu'elles peuvent faire faire une partie croissante de leurs révisions majeures dans un climat économique et syndical où les Américains reçoivent des salaires beaucoup plus faibles que les cheminots et les travailleurs du Canada en général.

Si les sociétés américaines réussissent à enlever aux transporteurs canadiens leur trafic transfrontalier, les expéditeurs du Canada commenceront à dépendre de transporteurs étrangers dont les opérations ne sont en bonne partie pas visées par la loi canadienne. Cela pourrait aussi entraîner une perte importante de clientèle pour les ports canadiens puisque le réseau routier des États-Unis permettrait d'utiliser les prix communs contractuels pour expédier les importations et exportations canadiennes en passant par les installations portuaires américaines. Les expéditeurs canadiens pourraient fort bien être obligés d'adapter l'acheminement et le traitement de leurs envois en fonction des intérêts des États-Unis. C'est un autre exemple de la façon dont le gouvernement progressiste conservateur brade les intérêts du Canada.