

Initiatives ministérielles

Si elle ne le pouvait pas, je voudrais que le gouvernement nous dise, maintenant, quelle mesure législative il présentera à la place.

M. Cooper: Monsieur le Président, je suis sûr que si le député avait écouté soigneusement les arguments du ministre des Finances et les miens hier, il reconnaîtrait que nous sommes sûrs d'avoir une décision positive, car nous sommes convaincus que ces arguments lèvent tous les doutes possibles.

Cependant comme notre gouvernement est toujours prêt à toute éventualité, je peux dire au député que nous avons un projet de loi de prêt, le C-52, au cas très improbable où, malgré nos arguments à toute épreuve, la décision ne serait pas positive.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR LES CHEMINS DE FER

MESURE MODIFICATIVE

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Bouchard (Roberval): Que le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité législatif.

M. le vice-président: Je désire informer la Chambre qu'en raison de la déclaration ministérielle, les initiatives ministérielles seront prolongées de 23 minutes.

La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Non.

M. le vice-président: Lorsque j'ai interrompu le débat, à 11 heures ce matin, la députée de Vancouver-Est avait posé une question. Le député de Regina-Lumsden allait y répondre. Je vais laisser la députée de Vancouver-Est résumer sa question au député de Regina-Lumsden.

Mme Mitchell: Monsieur le Président, il y a déjà quelques temps de cela, mais si je me souviens bien, j'avais demandé à mon collègue qui avait parlé de ce projet de loi d'expliquer les difficultés et les avantages que comporterait un réseau ferroviaire amélioré et prolongé, et en particulier les voies qui le relieraient aux ports. Je pense en particulier au port de Vancouver et à la nécessité de concurrencer le réseau américain qui est doté, par exemple, de voitures à deux ponts et qui offre des services beaucoup plus efficaces. C'est pourquoi les expéditions de grains et d'autres marchandises l'empruntent souvent

et transitent par les ports de Seattle et de Tacoma plutôt que par celui de Vancouver.

M. Benjamin: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question. À 11 heures, elle m'a qualifié d'expert, mais elle ne l'a pas fait cette fois-ci. Je préfère ne pas être appelé ainsi.

Elle a parfaitement raison. L'État doit investir des sommes massives dans l'infrastructure des chemins de fer, non seulement à Vancouver, mais dans bien d'autres ports, et dans l'infrastructure de toutes les villes du Canada, qu'il s'agisse des déplacements des lignes, des croisements étagés, des passages inférieurs ou supérieurs. Il faudra dépenser beaucoup d'argent pour élever les dégagements au-dessus des voies ferrées qui mènent dans les ports comme Vancouver afin de laisser passer des wagons de chemin de fer plus élevés. Qu'on élève les ponts ou qu'on abaisse les routes, cela coûtera cher.

Évidemment, l'entreprise privée n'investira pas dans ce domaine, comme dans les rues, les trottoirs, les égouts, l'adduction d'eau et bien d'autres choses encore. Si le gouvernement pensait qu'il pouvait privatiser ces domaines, il le ferait, mais personne ne les achètera jamais.

Le réseau ferroviaire est dans le même cas: c'est un service public. C'est ainsi qu'il doit être traité et non comme une dépense. Il s'agit d'un investissement parce que, comme ma collègue y a fait allusion, les sociétés ferroviaires comme Burlington Northern et Conrail, au sud de la frontière, attirent maintenant les expéditeurs de contreplaqué, de céréales et de bien d'autres produits de New Westminster et de Lethbridge aux dépens du réseau ferroviaire canadien. En raison des situations tolérées par le gouvernement, comme les contrats confidentiels et les déductions d'impôt plus rapides pour les sociétés ferroviaires américaines que pour les nôtres, ces dernières sont nettement désavantagées.

Le gouvernement n'envisage pas de consacrer l'argent nécessaire aux améliorations qu'il faudrait apporter à nos voies ferrées. Les sociétés ferroviaires canadiennes ont grand besoin de fonds publics pour refaire et moderniser un réseau qui est déjà dépassé depuis 20 ou 30 ans. J'évalue à quatre ou cinq milliards de dollars les montants qu'il faudrait consacrer au cours des 10 prochaines années à notre réseau ferroviaire.

M. Nelson A. Riis (Kamloops): Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat sur le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer. Les députés savent qu'il a pour but d'ajouter un paragraphe à l'article 6 de la Loi sur les chemins de fer pour donner aux provinces la compétence sur les lignes ferroviaires interprovinciales.