

Transport du grain de l'Ouest—Loi

M. Deans: Monsieur le Président, je voulais simplement souligner que la présidence m'a interrompu lorsque j'invoquais le Règlement pour rappeler aux députés de ne pas faire perdre son temps à la Chambre. J'aimerais avoir le droit de vérifier les bleus et de contester au besoin la décision de la présidence à ce sujet.

Des voix: Oh, oh!

M. le vice-président: Les députés devront consulter le hansom pour se rendre compte eux-mêmes de la justesse de ma décision. Attendons de voir le hansom. Le député de Rosemont a la parole.

[Français]

M. Claude-André Lachance (Rosemont): Monsieur le Président, je désire aborder la problématique qui sous-tend le projet de loi C-155, du point de vue de l'expansion de nos marchés d'exportation.

En effet, nos lignes de transport ferroviaires constituent l'artère et l'assise principale du transport des marchandises et pas simplement du grain vers des marchés d'exportation qui sont vitaux pour l'économie canadienne. Or, avant les années soixante, il faut bien admettre que la capacité de transport des réseaux ferroviaires était suffisante pour accommoder la croissance des marchés et que ce n'est finalement qu'à partir des années soixante que d'autres produits, comme par exemple le charbon, le soufre, la potasse, se sont additionnés au grain pour rendre notre capacité ferroviaire insuffisante pour amener justement ces produits vers nos ports et éventuellement vers les marchés étrangers.

En fait, si on considère les années soixante comme point de départ, il n'y avait qu'environ 10 millions de tonnes annuellement qui étaient transportées par nos réseaux. À partir de 1980, ces chiffres avaient déjà triplé, et si on fait des projections, pour 1990, on se rend compte de la ventilation suivante, et je ne parle que des simples denrées que j'ai mentionnées tantôt. Le charbon passe de 1980 à 1990 de 14.1 millions à 53.3 millions de tonnes; le grain, de 10 millions à 19 millions de tonnes; le soufre, de 5.4 millions à 6.8 millions de tonnes et la potasse, de 3.6 millions à 9 millions de tonnes. Et pourquoi l'importance pour les Canadiens d'explorer les marchés étrangers? Pourquoi l'importance de nos réseaux ferroviaires pour développer ces marchés étrangers? Tout simplement parce que ces produits, qui sont surtout d'ailleurs en provenance de l'Ouest, ces denrées primaires ne peuvent être transportés économiquement que par le train.

Effectivement, pour accommoder cette augmentation du trafic, les autorités ferroviaires ont investi depuis 20 ans pour améliorer le réseau. Et sans vouloir dresser une liste exhaustive de ces améliorations, nous connaissons tous la nature de ces investissements qui ont totalisé la somme d'environ 2.4 milliards de dollars, laquelle, pour une grande part, provenait des coffres publics puisque les subventions diverses ont permis à ces sociétés ferroviaires de développer et d'améliorer le réseau.

Cependant, monsieur le Président, ces améliorations ont maintenant atteint leur point limite et un réseau unique et simple, par opposition à un réseau dédoublé, ne pourra pas accommoder les projections de trafic pour 1990 que je donnais tantôt. Il faut donc investir et investir beaucoup pour nous permettre d'exporter les denrées nécessaires pour survivre comme nation commerçante. En fait, je donnerai simplement une autre statistique: on évalue à 30 ou 43 millions de tonnes

par mille la capacité d'un réseau unique. Or, il faudrait pouvoir transporter environ 80 millions de tonnes par mille pour 1990 si nous voulons atteindre les objectifs auxquels je faisais allusion tout à l'heure. Combien cela coûtera-t-il entre 1981 et 1985? On estime qu'il faudra environ 7.7 milliards pour développer le réseau, ce qui représente environ trois fois le montant qu'on a investi au cours des années 1960 et 1970. En fait, si on projette jusqu'en 1990, on parle de 18 milliards de dollars, et les revenus des deux réseaux, du CN et du CP, avant la récession économique, se chiffrent à environ 4.6 milliards de dollars. Il y a donc un manque à gagner d'environ 3.1 milliards et il faut admettre que la capacité pour les réseaux de se financer sur les marchés privés, soit les marchés privés d'obligations, soit les marchés privés d'emprunts, est quand même assez limitée.

Quelle est une des sources du problème? En fait, 20 p. 100 de l'utilisation des réseaux étant dévolus au grain, on se rend compte que ceci ne contribue que de 3.5 p. 100 au revenu des réseaux de transport ferroviaire. Pourquoi? À cause évidemment de la tarification statutaire du Pas du Nid-de-Corbeau qui date de 1898 et qui ne représente plus que 18 p. 100 du coût réel de transport des grains, et on estime que ce pourcentage passerait à 9 p. 100 en 1990. On estime aussi que le manque à gagner à cause de cette tarification sera d'environ 469 millions pour 1980, et si on considère 1981-1982 qui fut une année d'abondance, le montant passe à 670 millions de dollars. Pourquoi ces statistiques? Parce que, monsieur le Président, il faut bien admettre qu'à l'exception du Nouveau parti démocratique du syndicat national des cultivateurs, tout le monde s'entend pour dire qu'il faut améliorer le réseau et pour dire qu'il faut réviser la question de la tarification de 1898 pour le transport des grains.

L'alternative n'en est pas une, car elle consiste à ne pouvoir transporter les denrées que nous devrions transporter d'ici 1990. Ce sont des marchés perdus à l'étranger et c'est la réputation du Canada qui en souffrira, c'est toute une série de conséquences néfastes que nous ne voulons pas envisager et qui nous obligent à revoir immédiatement toute la question du transport par train et en particulier celle de la tarification pour le transport des grains. En fait, si en 1985, 10 p. 100 seulement des exportations possibles ne pouvaient être transportées par train à cause du fait que nous nous traînions les pieds, cela représenterait un manque à gagner d'un milliard de dollars. La solution qui a été proposée par le ministre des Transports (M. Pepin) a fait l'objet de nombreux et longs débats, et c'est fort bien qu'il en soit ainsi.

J'ai eu l'occasion d'intervenir il y a quelque temps pour déplorer le fait que certains députés ne veulent même pas que l'on débattenne cette question à la Chambre. Ils ont utilisé toute une série de moyens, de techniques, pour empêcher la Chambre de discuter de la question de la tarification du Pas du Nid-de-Corbeau et des amendements proposés. Ils ont empêché la Chambre de jouer véritablement son rôle. Je prétends, relativement aux propositions du ministre des Transports, que l'endroit idéal pour discuter de ce qu'il propose et éventuellement pour apporter les améliorations qui pourraient s'imposer, c'est au Comité des transports. Or, monsieur le Président, on s'oppose même à ce que la question soit déferée au Comité des transports. Et c'est la raison pour laquelle, monsieur le Président, parce que je pense que la Chambre doit en venir à une