

## Transports—Loi

Le *Quorum* d'aujourd'hui contient un article intéressant du *Globe and Mail* qui traite directement de la question. J'en citerai des extraits qui illustrent certains problèmes auxquels nous faisons face.

Grâce aux initiatives du vice-premier ministre (M. Mazankowski), le gouvernement a consacré beaucoup de temps, d'efforts et d'énergie au projet visant à amener le charbon de l'Ouest en Ontario.

Le vice-premier ministre, M. Donald Mazankowski, a fait parvenir au premier ministre de l'Ontario, M. David Peterson, une lettre dans laquelle il se plaignait, sans mâcher ses mots, que ce dernier évitait de le rencontrer pour discuter de l'utilisation par l'Hydro-Ontario du charbon de l'Ouest, à basse teneur en soufre.

«Je cherche depuis novembre à vous rencontrer pour discuter de la meilleure façon de collaborer à cette initiative importante,» écrivait M. Mazankowski dans une lettre datée du 29 janvier dont le *Globe and Mail* a obtenu copie.

«Cette rencontre a déjà été reportée à deux reprises par votre cabinet» . . .

Il s'agit d'une question capitale et nous nous efforçons de la régler.

L'article devient plus intéressant par la suite. A titre d'habitant de l'Ouest, l'extrait suivant me paraît tout à fait exact et opportun. Ainsi, ce projet engendrerait:

. . . d'après le rapport, la création de 13 000 emplois au cours des 15 prochaines années et des revenus de 4,1 milliards de dollars . . .

C'est-à-dire, rien qu'à cause de ce marché. Cette décision est vitale pour l'Ouest et elle a des répercussions sur tout le pays.

De plus, ce projet offre une solution au grave problème des pluies acides. On précise dans le rapport susmentionné que:

. . . l'Hydro-Ontario pourrait respecter ses limites futures en matière d'émissions gazeuses acides « simplement en utilisant davantage de charbon de l'Ouest» . . .

Il existe deux options. Premièrement, nous pourrions stimuler l'activité économique au Canada plutôt qu'aux États-Unis où l'Hydro-Ontario achète présentement son charbon. Cela aurait en outre le grand avantage de réduire les émissions acides au Canada. D'où vient le problème? Pourquoi ne pouvons-nous pas arranger une rencontre avec le premier ministre de la province? Pourquoi ne pouvons-nous pas nous entendre dans cette affaire? Je reviens à l'article, en citant cette fois le ministre de l'Énergie de l'Ontario, Vincent Kerrio:

«Cependant, déclarait-il, l'un des principaux obstacles est le coût élevé du transport du charbon de l'Ouest jusqu'en Ontario. Si M. Mazankowski ne nous faisait pas porter l'odieux de la situation mais s'engageait fermement à transporter ce charbon à un coût raisonnable, je suis convaincu que nous pourrions réussir.»

N'est-ce pas incroyable, monsieur le Président? Le gouvernement provincial de l'Ontario nous demande de trouver une solution pour le transport du charbon de l'Ouest du Canada en Ontario à un coût raisonnable et leurs confrères du palier fédéral, ici devant nous, font tout ce qu'ils peuvent pour démolir l'outil dont nous avons besoin pour expédier ce charbon dans notre région.

C'est ainsi que se présente le problème. Nous sommes devant d'étonnantes possibilités de développement économique et de réduction des émissions acides et que se passe-t-il? Les deux branches du Parti libéral sont en conflit, en complète opposition sur une question si fondamentale et si importante.

On peut se demander si les Libéraux s'opposent au projet de loi parce qu'ils y ont clairement vu de graves dangers pour l'économie canadienne; ou bien ont-ils d'autres raisons?

Si nous remontons à 1983-1984, nous découvrons des faits qui ne manquent pas d'intérêt. A cette époque, l'actuel chef de l'opposition (M. Turner) était un administrateur du CP. En soi, c'est fascinant. Sa démission a pris effet seulement après qu'il eut été assermenté comme premier ministre, de sorte qu'il est demeuré administrateur de cette société tout le temps de la campagne à la direction de son parti et jusqu'à ce qu'il soit premier ministre. Le chef de l'opposition se présente comme un député de l'Ouest. S'il représentait vraiment l'Ouest, il saisirait l'importance capitale de cette affaire de charbon. Il verrait dans le projet de loi un moyen de régler ce problème. En outre, il prendrait le temps de dire à ses collègues de l'Ontario et notamment au premier ministre de cette province: «Un moment. C'est à nous de jouer». Que fait-il?

**Mme Mailly:** Il a déménagé à Toronto. Ils vont peut-être se parler.

**M. Cooper:** C'est exactement ce qu'il a fait. Il s'est acheté un logement en copropriété à Toronto, et peut-être ces deux-là vont-ils s'entendre pour régler ces graves problèmes.

En vérité, l'opposition libérale ne représente pas l'ouest du Canada. Il est temps qu'elle s'y mette. Le chef libéral ne devrait pas acheter un logement en copropriété à Toronto, mais bien passer davantage de temps à Vancouver, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba afin de comprendre ce qui s'y passe. Il devrait s'entretenir avec ses collègues du provincial et cesser de représenter le CP comme il le fait encore même s'il a démissionné de son poste d'administrateur de cette société, et défendre les intérêts de l'Ouest en appuyant ce projet de loi.

**M. Nelson A. Riis (Kamloops—Shuswap):** Monsieur le Président, Je suis heureux de pouvoir dire quelques mots du projet de loi C-18. Il est toujours agréable de parler d'une mesure sur les transports, surtout à cause de l'incidence de ce secteur sur l'évolution de nos infrastructures sociales et économiques. Du point de vue de la superficie, nous sommes le deuxième pays du monde et le vingt-huitième pour la population. Voilà qui explique que les transports aient joué un rôle aussi important dans le développement de notre société et de notre économie.

Pour le simple citoyen, notre histoire est celle des voyageurs et des marchands de pelleteries dont le réseau commercial s'étendait de Montréal à Fort St. James, en Colombie-Britannique. C'est aussi celle du CP, des chemins de fer et de la construction des canaux. Nous n'avons certes pas oublié la belle époque de l'aviation et des pilotes de brousse qui ont ouvert le Nord du Canada.

Je pourrais poursuivre encore, mais il est évident que le développement des transports est important pour le bien-être de nos concitoyens. Nous nous rendons compte maintenant, à l'étude de ce projet de loi, qu'il est grand temps d'apporter des réformes. Il y a eu 20 ans l'an dernier que Jack Pickersgill a présenté la Loi nationale sur les transports qui sert de cadre à ce secteur depuis deux décennies. Nous convenons tous qu'il est temps maintenant de repenser cette loi, de l'améliorer et d'en examiner les différentes dispositions afin de l'adapter à la réalité des années 80 et de nous préparer aux années 90.