

*Transports—Loi*

Parlons d'une mesure de déréglementation. Au moins, le projet de loi de 1967 sur les transports préconisait une politique équitable que les diverses régions du Canada pouvaient accepter. Récemment, le CN a rendu public ce qu'il appelle son programme de rationalisation de 1986 à 1996 pour la région du Saint-Laurent, y compris Montréal, la vallée de l'Outaouais et le Nord de l'Ontario. C'est un rapport accablant dont voici les premiers paragraphes:

Dans le contexte de la rationalisation de notre infrastructure, nous indiquons certains trajets qui pourraient être abandonnés d'ici quelques années. Nous avons préparé un plan préliminaire, et vous trouverez ci-jointe la description des secteurs affectés.

Abandonnez immédiatement tout effort visant à attirer de nouveaux clients dans ces secteurs.

Autrement dit, le CN ne cherche pas de nouveaux clients, car il veut créer l'impression que ces trajets sont superflus. Je poursuis la citation:

En ce qui a trait aux usagers de ces lignes, il faut d'abord les orienter vers le transport intermodal, sinon augmenter les tarifs pour minimiser nos pertes actuelles.

Si la société ne peut pas empêcher les usagers d'utiliser les lignes dont elle veut se défaire, elle n'a qu'à augmenter ses taux de transport au point de décourager les intéressés, ce qui sera catastrophique pour les régions du Canada. Voici un autre passage du rapport.

Vous serez bientôt convoqués à une réunion où les modalités de l'application de ces mesures seront discutées en détail. Je vous prie, entre-temps, de vous montrer discrets à ce sujet.

En d'autres termes, motus et bouche cousue. Ne vendez pas la mèche, ne prévenez personne de nos projets. Le ministre des Transports (M. Crosbie), à qui j'ai posé une question à ce sujet à la Chambre, a traité mes instances avec un certain mépris, comme si elles n'avaient aucune importance. Pourtant, le document dont je parle a trait à la ligne principale du CN entre Montréal et Ottawa, dans la vallée de l'Outaouais vers North Bay et au-delà. Une grande partie de ce parcours, de 163 milles environ, est connue sous la nom de subdivision de Beachburg. Les régions touchées ne sont pas seulement l'est de l'Ontario et l'ouest du Québec, mais d'autres comme Toronto et les grands centres urbains du sud de l'Ontario où une grande partie du trafic sera dirigé si cette ligne est abandonnée.

Environ 4 500 wagons arrivent et repartent chaque année de l'usine de la *Consolidated Bathurst Paper*, à Portage-du-Fort du côté québécois de la rivière des Outaouais. De ce nombre, près de 1 800 transportent des produits chimiques, dont du chlore, de la soude caustique, des fuels lourds, pour n'en nommer que quelques-uns. Il y a lieu de craindre que le transport de tous ces produits chimiques se fasse par les routes provinciales, comme les chemins de fer l'envisagent, si la ligne desservant l'usine est abandonnée. A mon avis, les provinces d'Ontario et de Québec n'ont pas le choix, elle doivent intervenir pour empêcher la fermeture de cette ligne du CN.

Les casernes de pompiers et les services de police, dans la région de cette usine, ne sont pas équipés pour faire face à un grand déversement de chlore s'il s'en produisait un à la suite d'un accident de transport. Certaines casernes de pompiers municipales ont réussi à se procurer un meilleur matériel. Elles se composent la plupart du temps de volontaires qui continuent à suivre des cours. Elles peuvent maîtriser un grand nombre de

ces situations. Toutefois, il est injuste non seulement pour les expéditeurs, mais également pour les habitants de ces régions de transporter ce genre de produits dans des gros camions sur les routes déjà trop fréquentées de l'est de l'Ontario et de l'ouest du Québec. Cela va finir par coûter une fortune à ces deux gouvernements provinciaux.

En conclusion, où vont aller ces 1 800 chargements? Ils vont traverser les agglomérations du Canada.

J'ai beaucoup à dire à propos de ce projet de loi, mais je vois que vous me signalez que mon temps de parole est presque écoulé, monsieur le Président. Je veux déclarer que je voterai contre ce projet de loi qui, à mon avis, est épouvantable. Je souhaite que l'honorable Jack Pickersgill revienne parmi nous pour apporter un peu de bon sens dans la politique canadienne des transports.

**M. Albert Cooper (Peace River):** Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir participer ce matin à ce débat sur une question d'une importance vitale pour l'ouest du Canada. Je ne pense pas avoir caché que je viens d'une région du Canada qui est extrêmement tributaire des transports. Une grande partie de notre industrie est fondée sur la mise en valeur de nos ressources. Bon nombre d'entreprises de ma circonscription finissent littéralement par être des expéditeurs captifs. Par conséquent, nous sommes vivement intéressés par ce projet dont la Chambre est saisie. Nous estimons qu'il est d'une importance vitale pour le développement de l'Ouest, surtout sur le plan économique. Toutes les céréales produites dans notre région doivent être expédiées par chemin de fer. Ces expéditions ne se font pas sans problèmes. Ce débat ne fait que rappeler que le principal problème auquel nous nous heurtons dans la région de la rivière de la Paix continue à être lié aux transports.

Je voudrais citer un exemple précis pour illustrer mes remarques à propos de ce projet de loi. Dans ma circonscription, il y a une grande scierie, dont la capacité est absolument incroyable. Sa production se classe probablement parmi les premières du Canada. Le seul moyen de transport à sa disposition est une compagnie ferroviaire. En conséquence, il n'y a pas de concurrence. Aussi les résultats en sont très simples. Cette scierie paie très cher pour expédier son bois d'oeuvre. Mais a-t-elle une autre solution? Cette société doit créer elle-même la concurrence. Elle doit expédier par camion de grandes quantités de bois, non parce que c'est commode ni économique, mais parce que c'est la seule façon de créer une concurrence qui oblige la société ferroviaire à baisser ses prix. De fait, compte tenu des dispositions actuelles de la Loi nationale sur les transports, il faut créer artificiellement la concurrence si indispensable, qui n'existe pas à l'heure actuelle. Ce projet de loi constitue l'amorce de la solution du problème.

• (1130)

Le deuxième aspect dont j'aimerais parler brièvement et qui, à mes yeux, est capital pour l'ouest du Canada, englobe toute la question du charbon de l'Ouest. Les gens de l'Ouest s'intéressent depuis fort longtemps à la mise en valeur de ce charbon de haute qualité, faible en émissions acides, qui est idéal comme combustible pour la production d'énergie par l'Hydro-Ontario.