

*L'ajournement*

que la pointe de l'iceberg. L'utilisation par les chemins de fer canadiens des lignes américaines constitue un précédent qui pourrait devenir une pratique très courante et qui pourrait avoir des répercussions non seulement au Manitoba, mais aussi dans d'autres régions de notre pays et finalement sur les ports canadiens.

Je n'ai pas été le seul à exprimer cette inquiétude, nombreux sont ceux qui craignent pour l'avenir du réseau canadien des transports. En effet, la tendance à utiliser les lignes de chemin de fer américaines, vu la situation désavantageuse où se trouvent les chemins de fer canadiens par rapport à leurs concurrents américains, pourrait conduire non seulement à une perte d'emplois dans le réseau ferroviaire, mais aussi dans les ports canadiens.

Nous avons besoin d'examiner sérieusement de quelle manière les transports ferroviaires de notre pays sont désavantagés par le régime fiscal. Entre-temps, il faut sommer les chemins de fer, et plus particulièrement le CP, de prendre leurs responsabilités sociales—pour la première fois de leur histoire, peut-être—et de préserver les lignes de chemin de fer canadiennes ainsi que le réseau ferroviaire canadien jusqu'à ce que le gouvernement se rende enfin compte de ce qui se passe et qu'il s'occupe des divers facteurs qui désavantagent le chemin de fer, que ce soit les taxes provinciales sur le carburant ou quelque autre doléance légitime des compagnies de chemin de fer.

Je crois qu'elles ont raison en ce qui a trait à la taxe sur le carburant, entre autres. Dans bien des cas, la taxe sur le carburant a été instituée pour financer la construction d'autoroutes, de sorte que les compagnies de chemin de fer se trouvent à payer non seulement leurs propres plates-formes, qu'elles paient d'ailleurs entièrement elles-mêmes, mais aussi pour celle des autoroutes qu'utilisent leurs concurrents.

Je crois que les compagnies de chemin de fer ont raison de se plaindre, tout comme les Canadiens et les Canadiennes qui vont faire leurs emplettes aux États-Unis. Toutefois, j'estime qu'ils ont le devoir d'exiger que des changements soient apportés dans leur pays au lieu de courir les aubaines à l'étranger. C'est cela la solution, pas ce que le CP se propose de faire.

**M. Lee Richardson (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Tout d'abord, permettez-moi de préciser que je suis, heureux d'avoir l'occasion de mettre les choses au clair en ce qui concerne la supposée déviation des trains transportant de la potasse et du charbon en provenance de l'Ouest canadien vers des destinations américaines. Ce qui était une bonne décision financière

de la part du Canadien Pacifique, pour réduire ses frais d'exploitation, a été dénaturée par de nombreuses parties.

Laissez-moi vous expliquer la situation. Pendant de nombreuses années, le Canadien Pacifique a transporté la potasse des mines de la Saskatchewan et le charbon des mines du sud-est de la Colombie-Britannique vers des points de passage transfrontaliers en Saskatchewan ou au Manitoba.

• (1810)

De là, les marchandises étaient transportées par des chemins de fer américains vers des destinations aux États-Unis ou encore par le Canadien Pacifique jusqu'au port de Thunder Bay où elles étaient chargées à bord de navires et dirigées vers les ports des Grands Lacs.

Le Canadien Pacifique n'a aucune intention de modifier ces parcours. Le véritable problème réside dans le fait que le parc de wagons à charbon du Canadien Pacifique se compose de wagons-tombereaux fabriqués au Canada et servant au pays à transporter le charbon vers la côte ouest. Ces wagons sont également utilisés pour le transport du charbon à faible teneur en soufre vers certaines centrales énergétiques de l'Ontario, et le Canadien Pacifique possède un trop grand nombre de ces wagons. Comme il en coûte moins cher d'utiliser ces wagons que le matériel actuellement utilisé pour le transport transfrontalier du charbon et de la potasse, le CP a demandé aux autorités américaines d'en approuver l'utilisation aux États-Unis.

Cette approbation est nécessaire, car ces wagons ont été fabriqués au Canada et ne répondent pas à toutes les normes américaines. Le CP a demandé à déroger à ces normes. Cela ne compromettrait pas la sécurité des wagons, mais les normes canadiennes ne correspondent pas techniquement aux normes de conception américaines.

La société ferroviaire demande donc une dérogation pour éviter d'avoir à payer pour des modifications dont la seule utilité consiste à se conformer à des normes. Le CP réagit ainsi à des avantages dont les sociétés ferroviaires américaines jouissent en matière de concurrence.

Le député trouvera sans doute encore plus intéressant d'apprendre que, d'après le CP, l'utilisation de ces wagons-tombereaux ne devrait pas provoquer de pertes d'emplois dans les chemins de fer canadiens. En effet, si la proposition est acceptée, le CP pourra accroître son trafic ferroviaire. Je le répète donc, l'utilisation de wagons-tombereaux constitue nettement un effort en vue de réduire les coûts d'exploitation pour le trafic en question.