Transport du grain de l'Ouest—Loi

transport du grain. C'est dans ma circonscription et dans les circonscriptions qui entourent le port de Vancouver que l'on trouve un des pires exemples d'embouteillage et d'inefficacité dans l'utilisation des wagons de chemin de fer parce que quatre compagnies ferroviaires différentes desservent la région. Ainsi, il faut souvent bien du temps pour acheminer les wagons de grains et d'autres produits à grands frais de la partie nord du port de Vancouver, où la B.C. Rail a environ 45 milles de voies qui relient le port proprement dit à la périphérie, au réseau d'une autre société comme la Burlington Northern.

● (1630)

Je tiens à signaler encore ceci, monsieur le Président: outre qu'il faut mieux utiliser les wagons, il nous faut à mon avis—et mon collègue qui est expert en la matière donnera peut-être plus de détails à ce sujet—plus de wagons, et des wagons canadiens. C'est pourquoi je dois préciser de nouveau que, pour mon parti, la fermeture par le parti créditiste de la Colombie-Britannique d'une fabrique de wagons de chemin de fer de la région de Squamish, qui avait été créée lorsque notre parti était au pouvoir, a été tragique. C'est le genre d'initiative dont on peut se passer. Si cette fabrique n'avait pas été fermée, elle aurait produit plus de wagons canadiens pour le commerce intérieur et pour l'exportation, à un moment où nous en avons vraiment besoin.

Pour en revenir au projet de loi C-155 et à cet amendement, monsieur le Président, il est incontestable qu'il faut mieux utiliser les wagons dans toutes les régions du Canada. Il faut un plan intégré et interchangeable qui permette d'utiliser au mieux les voies, qu'elles appartiennent au CN ou au CP ou, dans la région de Vancouver, à la Great Northern Railway ou à la British Columbia Railway. La formule étant ainsi assouplie, on pourrait combiner en un seul chargement des petits envois de grains de qualités différentes et utiliser pour ce faire le réseau ferroviaire qui paraît convenir le mieux.

En Colombie-Britannique, surtout aux environs du port de Vancouver, il y a un réseau très complexe, voire extrêmement inefficace et mal coordonné, ce qui me fait craindre parfois pour notre environnement quand je songe à tous ces produits dangereux que les chemins de fer transportent.

Il existe donc quatre réseaux différents, qui ne sont pas du tout reliés, pour desservir le port. Le Burlington Northern est un chemin de fer américain qui n'a pas de comptes à rendre aux pouvoirs municipaux de Vancouver ni même au gouvernement canadien, à ma connaissance. Certaines gens ont eu à se plaindre de la pollution par le bruit que provoquait ce chemin de fer. Toute la collectivité en souffrait, surtout la nuit quand on veut dormir. Les manœuvres de triage n'arrêtaient jamais. Nous avons tenté par tous les moyens de régler le problème. Mais cette société ferroviaire américaine était, paraît-il, à l'abri de nos règlements antibruit. De même, des mères de famille qui habitaient des logements sociaux dans ce quartier de la ville ont mené une lutte acharnée pour essayer de faire construire une passerelle au-dessus de cette voie ferrée, afin

que leurs enfants aillent à l'école sans avoir à franchir une voie dangereuse.

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre! Il me semble que la représentante, même si elle défend une bonne cause, s'écarte un peu de la question à l'étude. Je ne sais trop quel terme employer, mais elle dévie du sujet et s'écarte de l'amendement. Je la prierais de s'en tenir à l'amendement.

Mme Mitchell: Merci, monsieur le Président. Je donnais des exemples de faits dont j'ai eu connaissance à Vancouver pour démontrer que nous avons besoin d'un réseau intégré. Nous avons certes besoin d'un réseau intégré qui nous permettra de partager les wagons de chemin de fer, mais il faudrait en parler plus longuement. Je pense que c'est très important parce que nous étudions une mesure qui a trait à la mise en place de l'ensemble du réseau de transport de l'avenir, particulièrement dans l'ouest du Canada.

Je dois dire, monsieur le Président, que ce projet de loi n'apportera presque rien au secteur du port de Vancouver. De tout l'argent que les libéraux proposent d'investir dans l'amélioration du réseau ferroviaire, pas un sou ne sera consacré au décongestionnement du port de Vancouver. J'essayais d'expliquer que la situation y est pire encore que dans beaucoup d'autres régions à cause de la complexité découlant de la présence de quatre réseaux ferroviaires différents.

Mon collègue, le député de Regina, a parlé ce matin de la très grande inefficacité qu'entraîne la présence au même endroit de réseaux ferroviaires concurrents. Encore une fois, la situation à Vancouver illustre certes fort bien ce qu'il condamnait. Il nous faut un système très intégré de planification et d'exploitation, non seulement pour les wagons, mais pour tout le réseau ferroviaire.

Je voudrais consacrer une bonne partie de mon temps, monsieur le Président, à montrer quelque chose qui a vraiment trait à ce projet de loi et, certes, à cet amendement. J'aimerais illustrer ce point à l'aide de certains éléments étayés figurant dans un rapport intitulé «Étude sur l'accès ferroviaire à Vancouver—Rapport Tranche I», établi par la firme Travacon Research Limited. Ce rapport a été rédigé pour les gouvernements des provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba ainsi que pour Transports Canada et la Commission canadienne des transports. Il traite du très grave encombrement du port de Vancouver.

Ce projet de loi et cet amendement font en réalité très peu de choses pour décongestionner le port. Il est très important, je pense, que j'éclaire cela, parce que les principes en sont très importants et que cela concerne le projet de loi. Le rapport cherche à démontrer et à situer dans le temps non seulement les insuffisances actuelles de capacité ferroviaire qui sévissent à Vancouver, mais celles qui sont susceptibles de se présenter ultérieurement. Le congestionnement est aigu en ce moment, mais le rapport l'examine jusqu'à l'horizon 1990. C'est très important, parce que cela s'intègre dans la question d'un plan directeur pour le port de Vancouver.