

L'ajournement

[Français]

Mme Éva Côté (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, je pense que la question relative au transport des céréales dans l'Ouest n'a pas fini de faire parler, et je suis un peu étonnée qu'on mette autant d'accent sur la publicité qui est faite pour dire que le service du transport sera amélioré dans l'Ouest du Canada pour le bénéfice de tous les usagers, peu importe les marchandises transportées, et que l'on se livre, aujourd'hui, une bataille, une «guerre de chiffres», comme on a l'habitude de le dire.

En 1981, monsieur le Président, si on se souvient bien du taux d'intérêt et du coût de l'inflation, les chiffres qui ont été fournis, à ce moment-là, par les compagnies de chemins de fer, au sujet des investissements que le gouvernement du Canada requérait de la part de ces entreprises pour répondre aux besoins du marché, nous apparaissent encore aujourd'hui comme justes et réalistes, compte tenu de la situation économique qui existait à ce moment-là.

Pour ceux qui ne le sauraient pas, nous sommes aujourd'hui le 3 avril 1984, et le taux d'inflation est en dessous de 4 p. 100; et nous n'avons plus un taux d'intérêt de 21, 22 ou 23 p. 100, mais un taux de 10½ ou 11 p. 100. Maintenant, qu'on nous dise, en plus, que le fait que le montant ou le total des sommes investies par les deux compagnies de chemins de fer pourrait être diminué de 4 millions de dollars, réduirait d'environ 50,000 personnes-années dans le nombre d'emplois créés... Je ne sais pas si c'est vrai ou non! Mais il y a une chose qui est certaine, monsieur le Président, c'est que les engagements qui ont été pris par le biais du projet de loi C-155 pour améliorer sensiblement et d'une façon presque spectaculaire le transport de toutes les marchandises de l'Ouest, que ce soit vers l'Ouest ou vers l'Est, ces travaux-là seront faits, dis-je, au coût du marché. Mais il reste une chose qui est indéniable, c'est que les investissements qui seront faits par les compagnies de chemins de fer et par le gouvernement, donc grâce aux taxes des citoyens, je suis d'accord sur cela, dépasseront plus d'un milliard de dollars par année. On me demande si les taux d'intérêt en 1990 seront de 25 p. 100, et quels seront les coûts et combien d'emplois seront créés? Je ne peux pas le dire aujourd'hui, monsieur le Président. Mais une chose demeure vraie, et on devrait cesser d'inquiéter les citoyens à ce sujet-là, c'est que les travaux ont débuté, et ils seront faits; le transport de toutes les marchandises de l'Ouest, y compris le transport des céréales qui augmentera sensiblement, sera fait d'une façon beaucoup plus efficace, donc certainement à un coût réduit pour les usagers, compte tenu du fait que les délais seront beaucoup moins grands et que l'efficacité du transport ferroviaire qu'on veut voir dans l'Ouest et qui profitera à tout le Canada constitue l'objectif qu'on veut atteindre et qui sera atteint.

Monsieur le Président, je ne suis pas d'accord sur le fait qu'on ne calcule qu'en nombre d'années-personnes et d'emplois qui seront créés par rapport à un certain montant d'argent qu'on décide d'investir, sans tenir compte de l'évolution, autant de la réalité économique que des marchés mondiaux, de la production qu'on peut obtenir soi-même, qu'on peut acquérir pour mettre sur le marché, répondre à la demande. Les prévisions qu'on a faites en 1981 se situaient à un moment où les taux d'intérêt et l'inflation étaient très élevés et, aujourd'hui, la même situation n'existe plus. J'espère que j'ai répondu à la question, monsieur le Président.

● (1820)

[Traduction]

LES CHEMINS DE FER—LE TRANSPORT DES PRODUITS DANGEREUX. B) LA DISTRIBUTION D'UN DOCUMENT DU MINISTÈRE

L'hon. Don Mazankowski (Végréville): Monsieur le Président, je suis très heureux de pouvoir revenir sur une question que j'ai posée le 5 mars dernier au sujet du transport des produits dangereux, surtout suite à l'intervention de mon collègue, le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight). Après avoir écouté le secrétaire parlementaire et vu l'expression de son visage, j'ai le sentiment qu'il n'est pas mieux renseigné qu'avant.

J'ai ici l'occasion, monsieur le Président, de signaler que l'actuel ministre des Transports (M. Axworthy) est celui qui depuis 15 ans a su le mieux maîtriser l'art de la dissimulation et de la roublardise. Il est prêt à donner son aval à pratiquement tout ce qui peut lui rapporter sur le plan politique. Il est toujours disposé à promettre n'importe quoi ou presque. Par contre, lorsqu'il s'agit de tenir ses promesses, il n'est plus là. Il s'aperçoit tout à coup qu'il n'a pas l'appui du cabinet ou que la mesure concernée n'est pas souhaitable. Dans certains cas, il n'agit pas, car ces critiques jugent ses initiatives insensées, comme par exemple, dans le domaine du transport des produits dangereux.

J'ai demandé au ministre s'il avait l'intention de respecter la promesse qu'il a faite le 5 décembre 1983, lors d'un discours prononcé devant le Conseil des ministres des Transports, il s'était dit en effet résolu à réduire les risques que présente le transport ferroviaire des produits dangereux. Il avait parlé notamment de réduire la vitesse des trains dans les zones peuplées et de prendre des mesures à l'égard des wagons vides qui ont servi au transport de produits dangereux. Il nous avait promis bien des choses. Trois ou quatre mois se sont maintenant écoulés, monsieur le Président, et très peu de mesures concrètes ont été prises. C'est la même chose dans le cas de VIA Rail, des investissements dans le domaine du transport des céréales, de la sécurité aérienne et de la déréglementation. Nous ignorons au juste quelle est la position du ministre. Nous intéressons davantage aux gains politiques qu'il peut réaliser à court terme qu'à améliorer véritablement le secteur des transports.

C'est une approche pleine de risques, monsieur le Président, quand il s'agit de choses aussi sérieuses que les produits dangereux. Non seulement ce sont les travailleurs chargés de manipuler ces produits qui sont exposés, mais tous les citoyens qui habitent près des voies empruntées pour le transport de ces produits.

Il était vraiment intéressant d'entendre le ministre affirmer qu'il allait se montrer dur avec les sociétés ferroviaires, qu'il allait resserrer les règlements concernant la vitesse, traiter les wagons vides comme s'ils étaient pleins, et un tas d'autres choses. Mais on a vu la réplique des chemins de fer, qui ont ridiculisé son plan. Il a battu en retraite sitôt que les sociétés ferroviaires se sont rebiffées. C'est plutôt étrange, car l'autre jour encore, il a dit dans un discours que tout service de transport-voyageurs par rail devrait se préoccuper des besoins des personnes d'abord et des chemins de fer ensuite. Il a dit qu'il fallait cesser de se préoccuper des intérêts de l'entreprise et de