

Transports—Loi

De nombreuses personnes qui trouvent difficile et embêtant de calculer le coût d'exploitation d'une ligne ferroviaire se réjouiront, car le seuil financier fixé pour l'abandon est haussé, mais cela signifie également que le coût de base, qui sert à calculer l'indemnité fédérale si une ligne est abandonnée, est faible. Par conséquent, l'indemnité à laquelle les localités et les expéditeurs croiront avoir droit pour les aider à faire la transition sera presque inévitablement insuffisante. Comme en fait foi le hansard à la page 2323, le ministre des Transports (M. Crosbie) a déclaré ce qui suit:

Nous ne croyons pas que les compagnies ferroviaires aient besoin d'un monopole pour être viables ou pour concurrencer les compagnies américaines.

Les chemins de fer ne détiennent pas de monopole depuis plus de cinquante ans. La Loi nationale sur le transport de 1967 le reconnaît. Certaines gens ont prétendu qu'on avait tardé à le reconnaître. Toutefois, personne dans le secteur ferroviaire ne demande un monopole pour pouvoir demeurer viable. Le secteur n'a pas détenu de monopole depuis très longtemps, et il n'en veut pas. Toutefois, il voudrait pouvoir soutenir la concurrence sans que le gouvernement fédéral le paralyse et permette aux chemins de fer américains de lui faire une concurrence injuste.

La déclaration du ministre soulève également quelque chose de plus général, soit la façon dont est perçue la politique publique sur laquelle ce projet de loi se fonde. Les personnes qui se déclarent en faveur de ce projet de loi ont souvent dit que les chemins de fer étaient prospères et qu'ils ont profité de privilèges monopolistiques. Si tel est le cas, monsieur le Président, où sont leurs profits? Quand des députés prennent la parole à la Chambre pour se plaindre des sociétés qui font d'énormes profits, ils ne mentionnent guère le Canadien National, ni le Canadien Pacifique quant à cela, contrairement à d'autres filiales de cette société, parmi les sociétés prospères. De fait, ces chemins de fer mettent à pied des dizaines de milliers d'employés depuis dix ans.

Les parrains de ce projet de loi ont créé un monopole factice. Ils ont tenté de faire croire que les chemins de fer agissaient comme des pirates du XIX^e siècle, afin de justifier un projet de loi imparfait qui ne tient pas compte des principes économiques et qui prennent leurs désirs politiques pour des réalités.

À la page 2323 du hansard, le ministre ajoute:

Les expéditeurs captifs du Canada ont besoin de meilleurs services et de meilleurs prix pour affronter l'âpreté croissante de la concurrence intérieure et internationale.

Les expéditeurs captifs risquent d'avoir une mauvaise surprise. Ils sont comme le chien dans la vieille fable qui traverse un pont au-dessus d'un ruisseau avec un os dans la gueule. Lorsqu'il voit le reflet de cet os, le chien pense que c'en est un autre meilleur. Il laisse tomber l'os qu'il tient dans la gueule, plonge pour attraper le reflet et se retrouve sans rien.

Les avantages d'avoir accès à d'autres transporteurs, en particulier américains, pourraient avoir les mêmes résultats à long terme: être une illusion, un mirage, une duperie infligée aux expéditeurs et aux Canadiens en général par le gouvernement.

Étant donné les recettes perdues pour les transporteurs canadiens et le fait que leurs homologues américains peuvent contrôler l'acheminement, les transporteurs américains vont devenir les seuls disponibles à toutes fins pratiques. Une fois que les transporteurs canadiens, saignés à blanc, cesseront de

leur livrer concurrence, les transporteurs américains pourront traiter les expéditeurs canadiens selon leur bon plaisir. La situation des expéditeurs captifs canadiens n'est guère meilleure, en fait, elle est pire que celle où ils se trouvaient auparavant. C'est à ce genre de tromperies qu'on se livre avec le projet de loi C-18, en parlant des «avantages» illusoire qui sont censé augmenter la concurrence alors qu'en fin de compte, ils risquent d'avoir l'effet contraire.

À la page 2324 du hansard du 19 décembre, le ministre déclare que la CCT:

... entrave la liberté de mouvement des membres de l'industrie des transports et elle a des pouvoirs énormes.

C'est peut-être vrai, et elle peut être lente, mais au moins elle est impartiale et apolitique. Finalement, à la page 2324, le ministre déclare:

... nous fixerons la politique des transports et nous en serons responsables. Nous ne refilerons pas la responsabilité à quelqu'un d'autre...

Nous avons un régime responsable.

Il est difficile de comprendre comment, en transférant au cabinet du ministre les responsabilités qui incombaient à la CCT, les décisions pourront être meilleures ou plus rapides. L'une des décisions les plus célèbres rendues dans notre pays à propos des chemins de fer, à laquelle le parti conservateur s'est opposé avec beaucoup d'énergie et qu'il a même annulée quand il est arrivé au pouvoir, visait à supprimer les itinéraires de VIA Rail. Cette décision, prise dans le cabinet du ministre en 1981, allait à l'encontre de celle de la CCT. Je demande donc aux députés, que ce principe d'un nouveau régime de réglementation ravit, de considérer le danger que présentent les décisions soumises aux caprices politiques du parti au pouvoir. Je leur demande de ne pas oublier que ce genre de choses risque de se produire de plus en plus et que le ministre s'expose à être submergé par des futilités.

Ce projet de loi ne vaut rien. Il vient après une foule d'autres mesures du gouvernement actuel qui menacent notre souveraineté. Si nous l'acceptons, avec quelques autres initiatives que le gouvernement a en tête, le Canada ne sera plus un pays digne de ce nom dans cinq ou six ans d'ici.

M. Kilgour: Monsieur le Président, le Nouveau parti démocratique et le député qui vient de prendre la parole prétendent que les chemins de fer n'ont pas de monopole. Le député oserait-il dire la même chose aux producteurs de charbon, à ceux qui travaillent à l'extraction du soufre ou de la potasse, dans des localités situées le long des voies du CP? Les néo-démocrates soutiendraient-ils par hasard qu'on peut expédier ces marchandises sur de longues distances par camion? Dans ce cas, ce parti n'a pas les pieds sur terre. Il est étrange que le Nouveau parti démocratique soutienne que les expéditeurs doivent payer plus cher pour que le Canadien Pacifique continue de réaliser des bénéfices considérables aux dépens d'un marché captif, de gens qui habitent dans la circonscription du député, la mienne et celle du ministre d'État chargé de la Commission canadienne du blé (M. Mayer).

Le Nouveau parti démocratique serait-il devenu le porte-parole du CP, celui qui veille à ce que les actionnaires de cette société continuent de toucher des dividendes qui sortent des poches des électeurs du député et des Canadiens de l'Ouest? Est-ce bien là l'opinion insensée que le député voudrait faire gober à la Chambre?