

*Transports—Loi*

Canada. Il y va de la concurrence, de l'équité et du rétablissement de la justice. Il fait beaucoup pour tarir les sources jallissantes du mécontentement bien connu de l'Ouest, et il vise ce but éminemment noble entre tous qu'est la réconciliation nationale. Étant donné l'alliance socialiste avec le CP, j'estime qu'il y aura des comptes à rendre électoralement en 1989.

J'ai reçu un abondant courrier des citoyens de l'Alberta au sujet de ce projet de loi. J'ai une lettre typique qui me venait récemment d'un employé d'Alberta Gas Chemicals, de Medicine Hat, qui dit notamment:

Nous expédions actuellement 90 p. 100 environ de notre production par train. Vous devez sûrement savoir que la concurrence est essentielle à la bonne marche des affaires. Sans concurrence, on ne cherche pas à être efficace et on peut demander le prix qu'on veut pour son produit ou son service.

Avec les prix de ligne concurrentiels nous allons pouvoir offrir notre méthanol à des prix plus compétitifs, ce qui devrait nous permettre d'en vendre et d'en expédier plus.

Si le projet de loi C-18 n'est pas adopté, en l'absence de tarifs ferroviaires de concurrence et équitables nous risquerions de devoir fermer nos portes. S'il faut abandonner, cela va entraîner la perte d'environ 100 emplois à AGCL à Medicine Hat pour commencer. S'il faut abandonner, cela veut dire que le CPR localement devra probablement licencier du monde lui aussi, car il y aura environ 400 à 800 wagons de moins à expédier chaque mois au départ de Medicine Hat.

Ce sont des emplois qui sont en cause, madame la Présidente. C'est également la justice au niveau des tarifs ferroviaires.

**J'ai une lettre d'un électeur d'Edmonton:**

Je me suis occupé plus d'une fois d'attirer des entreprises. Quand les intéressés examinent d'un peu plus près les coûts de transports qui grèvent la production, l'enthousiasme initial s'évanouit et nous restons bredouilles encore une fois.

Un changement radical s'impose à mon avis dans les tarifs ferroviaires offerts à l'ouest canadien.

**J'ai ici une note du gouvernement albertain:**

Le chemin de fer est la force vitale de nombreux manufacturiers et producteurs albertains qui n'ont pas accès à la mer. Pour acheminer leurs produits vers les marchés éloignés, ils dépendent du chemin de fer.

En 1985, l'Alberta a fait transporter 48 millions de tonnes de marchandises par le CN et le CP, soit 20 p. 100 du total des affaires de ces sociétés. Soixante pour 100 de ces marchandises venaient de producteurs qui sont dépendants du chemin de fer et, dans la plupart des cas, d'un seul transporteur.

Aux termes de la loi actuelle, les transporteurs ferroviaires sont relativement libres de toute concurrence. Les tarifs qu'ils fixent peuvent faire toute la différence entre le succès et l'échec pour les grands secteurs industriels de l'Alberta.

Les résultats en sont bien évidents. En 1982, les expéditions albertaines ont compté pour 28 p. 100 de tout le réseau de transport de marchandises qui a contribué plus de 70 p. 100 des frais ferroviaires constants pour le Canada.

Les tarifs ferroviaires imposés aux expéditeurs albertains ces dernières années ont augmenté plus vite que les coûts d'exploitation des sociétés ferroviaires. Les tarifs imposés aux expéditeurs captifs comptent pour une part disproportionnée de cette hausse.

**J'enchaîne avec une note de la Chambre de commerce régionale de Hinton, en Alberta:**

Nous sommes très inquiets à l'heure actuelle parce que nous croyons savoir que le CN, qui est une société d'État, et le CP, dont le lien avec notre pays équivaut à celui du CN, sont en train de constituer un groupe de pression acharné contre les prix de ligne concurrentiels prévus dans ce projet de loi.

Notre collectivité dépend de l'exploitation des ressources, notamment les pâtes et papiers et le charbon: c'est une localité de l'Ouest dont le bien-être et la survie dépendent de l'exportation de ses ressources vers les marchés nationaux et internationaux. Comme notre localité est située dans l'ouest du pays, nous ne pouvons pas être vraiment concurrentiels parce que les frais de transport de nos produits vers ces marchés ne reflètent pas les conditions du marché et ne les reflèteront pas tant et aussi longtemps que, à toutes fins utiles, le CN et le CP exerceront un monopole. Les subventions ne sont pas notre fort, cependant, nous ne laisserons pas, sans réagir une société d'État, et je dirais même une

«quasi-société d'État», anéantir notre seul espoir d'améliorer notre capacité concurrentielle sur le marché.

Le but de ce projet de loi est de garantir aux employés et aux expéditeurs que la sécurité sera maintenue et que les avantages de la déréglementation l'emporteront sur les désavantages. La sécurité est une importante priorité pour tous ceux qui travaillent dans les transports. Cette mesure législative est le produit d'une consultation soignée de plus de 450 groupes et organisations au Canada au cours des deux dernières années.

J'oserais dire que la réalité est le contraire de ce qu'a dit le député de Regina-Ouest. La rédaction et l'amendement de ce projet de loi reposent essentiellement sur la consultation. On a consulté les syndicats, les usagers, les milieux d'affaires, les compagnies de transport, les voyageurs et les gouvernements provinciaux et territoriaux, sans compter, bien sûr, les audiences du comité permanent dont le député a parlé.

Je voudrais dire un mot du mémoire de Sultran Ltd. de Calgary. C'est une firme importante.

...Sultran expédie à Vancouver pour exportation jusqu'à six millions de tonnes de soufre par année provenant de 14 usines de l'Alberta et de trois usines du nord-est de la Colombie-Britannique. Ces expéditions coûtent environ 200 millions de dollars par année de frais de transport.

En raison de sa valeur relativement peu élevée et de l'éloignement des ports, le soufre est pratiquement captif du transport par rail et généralement d'un seul transporteur.

Puisqu'il n'y a pas d'autre moyen de transport efficace ni de réglementation économique efficace des tarifs ferroviaires, les chemins de fer sont libres, à l'heure actuelle, de pratiquer des prix monopolistiques. Le projet de loi C-18 remédie à cette situation en introduisant des dispositions sur la concurrence en vue de limiter le pouvoir monopolistique que les chemins de fer détiennent sur les produits captifs et aux endroits desservis par un seul transporteur.

La nouvelle politique énoncée dans le projet de loi prévoit que tous les transporteurs doivent respecter des normes de sécurité acceptables, que la concurrence et les forces du marché doivent être les principaux facteurs de détermination des prix et des niveaux de service, que le gouvernement n'interviendra qu'en cas de nécessité pour protéger l'intérêt public mais que les transporteurs doivent être équitablement dédommagés pour toute obligation envers le public qui leur est imposée et que les politiques tarifaires des transporteurs ne doivent pas être discriminatoires.

Les Canadiens ont en eux un sens inné de la justice et ils réagissent plutôt violemment lorsqu'ils estiment être victimes de discrimination. Cette mesure législative répond au sentiment de discrimination que ressentent les Canadiens de l'Ouest et, à mon avis, les autres Canadiens, depuis un siècle. Elle donne aux gens de l'Ouest, pour la première fois, la possibilité de concurrencer leurs frères et leurs soeurs du Canada du centre et de l'Est sur un pied d'égalité. C'est pourquoi je m'attriste de voir des députés d'en face vilipender cette mesure. Le ministre a répondu aux députés de l'opposition et il a accepté un certain nombre d'amendements. Ceux-ci répondent aux principales objections soulevées lorsque le projet de loi a été présenté.

● (1150)

En Alberta et dans l'Ouest en général, cette mesure législative répondra aux besoins de transports des usagers. Nous ne pourrions développer nos marchés que si nous pouvons produire nos biens et nos services au coût le plus bas possible.