

*Transports—Loi*

wagons de soufre, de potasse ou de charbon vers le même marché?

Croit-il vraiment que les compagnies de chemins de fer vont accepter de consentir les mêmes prix confidentiels aux petits expéditeurs qu'aux gros, compte tenu des impératifs économiques des compagnies de chemins de fer, des économies d'échelle et du volume des affaires des expéditeurs? Pense-t-il un seul instant qu'un petit fabricant d'outils agricoles dans les Prairies qui n'expédie que quelques centaines de wagons de marchandises par an obtiendra les mêmes conditions que Massey-Ferguson ou IAC, qui représentent des milliers de wagons par an? Ne reconnaît-il pas que dans de tels cas, le prix confidentiel est anti-concurrentiel et discriminatoire?

**M. Kilgour:** Monsieur le Président, je ne suis pas du tout d'accord avec ce que dit le député de Regina-Ouest (M. Benjamin). S'il advenait que nous ayons eu tort, j'espère que le député me signalerait ou signalerait au gouvernement tout cas où un petit expéditeur serait pénalisé comme il le prétend.

**M. Benjamin:** Ce serait trop tard, il serait déjà fauché.

**M. Kilgour:** Nous essayons d'établir des conditions loyales pour les expéditeurs avec les deux compagnies de chemins de fer qui assurent l'essentiel du transport de marchandises au Canada. Fini le temps où le CN ou le CP pouvait dire à un petit, un moyen ou un gros expéditeur de potasse, pour prendre le cas d'une industrie de la province de mon collègue, «vous allez payer le prix que nous voudrions, sinon vous pourrez la porter sur votre dos, votre potasse». Ces temps-là sont finis.

L'idée-force des parties du projet de loi qui traitent des compagnies de fer est de permettre aux petits et aux moyens expéditeurs—en fait, à tous les expéditeurs—d'obtenir de meilleures conditions que celles que peut fixer le duopole des deux transporteurs. C'est tout le but de l'exercice, et j'espère que le député s'en rend compte.

Quand le comité étudiera la question article par article et entendra les dépositions des témoins, personne ne sera plus attentif que moi aux objections du député. S'il y a un moyen d'éviter cela, encore une fois personne ne sera plus attentif que moi à tout ce qui pourra éviter aux petits expéditeurs d'être pénalisés.

**M. le vice-président:** Le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) pour une brève question supplémentaire.

**M. Benjamin:** Monsieur le Président, ce n'est pas ce que nous ont dit les petits expéditeurs du Canada atlantique et de Winnipeg lors des brèves audiences que nous avons pu tenir.

J'ai une autre question pour mon honorable collègue. Il a parlé de prix de ligne concurrentiels. L'Association canadienne du camionnage, les deux compagnies de chemins de fer et un certain nombre d'expéditeurs nous ont dit—et ce sont 750 millions de dollars de recettes du Canadien Pacifique qui sont en jeu—qu'avec le régime des prix de ligne concurrentiels, les denrées en vrac comme celles qu'il a mentionnées dans sa province et dans la mienne seraient expédiées aux États-Unis, transiteraient de Seattle ou Tacoma jusqu'à l'est ou au centre des États-Unis, et rentreraient à ce moment-là au Canada. Ils nous ont dit que les camionneurs et les chemins de fer canadiens perdraient ces contrats et que dans le cas de denrées à l'exportation on pourrait fort bien utiliser un port américain plutôt qu'un port canadien.

Autrement dit, les chemins de fer et les camionneurs américains auront un accès et des possibilités au Canada que les Canadiens n'auront pas aux États-Unis. Sans parler du gouvernement américain, même des États individuels pourront interdire l'accès à des entreprises de camionnage et à des compagnies de chemins de fer canadiennes. Le jeu n'est donc pas égal. Les prix de ligne concurrentiels détourneront le trafic vers les transporteurs américains aux dépens des Canadiens.

**M. Kilgour:** Monsieur le Président, mon collègue soulève deux questions. Je vais y répondre.

Parlons tout d'abord des clients que les chemins de fer américains prennent aux transporteurs canadiens. Si je me souviens bien, de 1980 à 1985, au moins trois quarts de milliards de pieds de bois d'oeuvre ont été transportés par camion jusqu'au réseau des chemins de fer américains moins coûteux, aux dépens du réseau ferroviaire de la Colombie-Britannique. Cela fait une quantité énorme de bois.

Si les gens qui exploitent des scieries de petite et moyenne tailles tiennent tellement à éviter les chemins de fer de Colombie-Britannique qu'ils sont prêts à expédier leur bois d'oeuvre par camion, comme le député le sait bien, à des centaines et à des milliers de kilomètres, jusqu'à la frontière de l'État de Washington pour profiter de meilleurs tarifs ferroviaires, cela en dit long sur les pratiques de monopole ou de duopole de nos deux compagnies de chemins de fer ou, dans le cas de la Colombie-Britannique, de ses trois compagnies ferroviaires.

**M. Benjamin:** Vous voulez rire?

**M. Kilgour:** Pas du tout.

En ce qui concerne le camionnage, je crois savoir que tous les expéditeurs, de Saint-Jean de Terre-Neuve, à Nanaïmo, réclament la déréglementation. Je sympathise avec le désir de l'industrie du camionnage de pouvoir profiter d'une plus grande souplesse et d'une concurrence accrue. On devrait donner aux entreprises de camionnage le temps de s'adapter à un système plus concurrentiel; je suis complètement d'accord là-dessus.

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont accepté ce point de vue et décidé de prévoir une période de transition pendant laquelle on appliquera le critère de la charge inversée en matière d'intérêt public en plus des critères d'aptitude.

Je suis convaincu qu'il arrivera plus souvent dorénavant que les entreprises de camionnage et les expéditeurs puissent s'entendre sur des modalités avantageuses pour les deux partis afin de fournir un service donné à un prix donné. Cette marge de manoeuvre est nécessaire et la nouvelle loi sur les transports routiers que nous étudierons peut-être demain ou après-demain en tient compte. Cette mesure donnera aux entreprises de camionnage le temps voulu pour s'adapter à l'évolution des conditions économiques dans l'industrie.

J'ajoute que l'étude menée pour la Conférence canadienne d'administrateurs en transport motorisé a été très encourageante. Selon cette étude, la déréglementation graduelle à l'échelon provincial de l'entrée sur le marché et des taux de camionnage a déjà provoqué des changements importants dans l'industrie. Les entreprises canadiennes de camionnage sont mieux préparées à la réforme réglementaire que ne l'était l'industrie américaine.