

Initiatives ministérielles

Cette supercherie se serait prolongée pendant l'été. Dans une conversation téléphonique avec le président du Comité permanent des transports, j'ai accepté qu'on demande des mémoires aux parties intéressées pendant l'été pourvu que cela ne restreigne en rien le droit de quiconque de témoigner au comité à l'automne. On m'a assuré que le but visé était de nous communiquer une partie des documents pendant l'été au lieu de tout nous remettre d'un seul coup en septembre, à notre retour.

Par la suite, plusieurs groupes touchés se sont plaints auprès de moi du peu de temps qu'on leur laissait pour présenter leurs mémoires au comité. Je me suis procuré l'avis publié par le Comité des transports et signé par le président. Les intéressés étaient informés que, s'ils voulaient comparaître devant le comité permanent pour traiter du projet de loi C-101, ils devaient faire parvenir 25 exemplaires de leur mémoire au comité au plus tard le 31 août.

À la fin d'août, j'ai envoyé par télécopieur le message suivant au président du comité:

Il m'a récemment été signalé que l'avis adressé aux parties intéressées par le projet de loi C-101 est rédigé de telle manière que beaucoup ont cru que le 31 août était une date limite après laquelle aucun mémoire ne serait accepté. L'avis laisse également entendre que, si les intéressés ne présentent pas un mémoire dans ces délais, ils ne pourront pas comparaître devant le comité permanent.

À titre de membre régulier du comité représentant le Parti réformiste et de membre du comité directeur, je n'ai accepté aucune de ces positions. Vous et moi avons discuté au téléphone de la présentation anticipée de mémoires, et j'ai convenu que ce n'était pas une mauvaise idée, de manière que nous puissions en lire quelques-uns au cours de l'été. Il se trouve que, si des mémoires ont été présentés, je ne les ai pas reçus. Lorsque j'ai donné mon accord pour ce démarrage précoce, c'est avec l'idée très claire que cela n'empêcherait personne de comparaître devant le comité.

J'ose espérer qu'il s'agit d'un malentendu de la part des parties intéressées, et que quiconque voudrait comparaître, ou produire un mémoire, pourra toujours le faire. Après tout, nous essayons d'établir tous les faits et de prendre connaissance des préoccupations. Il est hors de question, n'est-ce pas, que nous fassions quoi que ce soit pour entraver ce travail d'information.

La réaction que j'ai obtenue du bureau de la présidence est intéressante. Après des demandes de renseignements répétées, mon bureau a été informé par un assistant du bureau de la présidence qu'on était à rédiger une réponse à ma lettre, réponse que je devais finalement recevoir le 26 septembre.

On nous a informé, d'abord verbalement puis par écrit, que la réaction avait été énorme; je me demande bien pourquoi ces mémoires ne m'ont pas été transmis à moi, qui suis membre du comité. J'ai reçu un énorme paquet de mémoires à la rentrée parlementaire, situation qu'on voulait éviter en encourageant la présentation de mémoires au cours de l'été.

On nous a dit en outre que tous les intervenants qui désirent comparaître devant le comité sont les bienvenus et qu'ils n'ont aucune date limite pour le faire. On nous a informés que 800 lettres avaient été envoyées, trop pour corriger le message erroné par une seconde lettre, et qu'il nous incombait de notifier les parties intéressées que la date limite déjà annoncée n'était plus valable.

Pour ce qui est du projet de loi, il est plus que temps que l'archaïque loi canadienne sur les chemins de fer soit réformée. Garder la loi telle qu'elle est à l'heure actuelle, ce serait tout simplement assurer la faillite des sociétés ferroviaires comme des expéditeurs. Il faut passer rapidement à un système axé sur le marché et capable de concurrencer avec les sociétés américaines qui ne sont pas entravées par des règlements gouvernementaux restrictifs et peu rentables économiquement.

• (1225)

À la fin des années 70, l'industrie ferroviaire américaine souffrait de bien des problèmes qui assaillent aujourd'hui les sociétés ferroviaires canadiennes. En 1980, le Congrès américain adoptait la Staggers Act visant à déréglementer l'industrie. Depuis, l'industrie ferroviaire américaine est en pleine croissance.

Le projet de loi C-101 est une demi-loi Staggers en ce sens qu'il simplifie quelque peu l'abandon de voies, mais ne prévoit pas les autres mesures nécessaires à la prospérité de l'industrie ferroviaire tout en tenant compte des besoins des expéditeurs.

L'industrie ferroviaire réplique aussitôt que nous ne pouvons pas comparer notre situation à celle qui existe aux États-Unis parce que les lois de l'impôt et du travail ne sont pas les mêmes dans les deux pays. Il y a du vrai dans cet argument, mais notre démarche consisterait à harmoniser ces différences au lieu de s'entêter à dire qu'il n'y a rien à faire et de rafistoler les choses au lieu de s'attaquer de front à nos problèmes.

Le transport ferroviaire est essentiel pour acheminer les marchandises canadiennes vers leurs marchés et les fournitures et matériaux aux sociétés canadiennes. De la même manière, la survie économique de ces mêmes sociétés canadiennes est essentielle aux sociétés ferroviaires.

Je me rappelle avoir vu, il y a bien des années, une caricature concernant la guerre nucléaire. Un seul dessin montrait le président de la Russie et le président des États-Unis, chacun ayant la tête sous une guillotine et chacun tenant la corde pouvant actionner la guillotine de l'autre. Si l'un des deux lâchait la corde, l'autre la lâcherait aussi une fois décapité. Personne ne pouvait gagner. C'est un peu ce qui arrivera avec le projet de loi C-101 s'il ne tient pas compte équitablement des deux côtés et les pousse à agir l'un avec l'autre comme des ennemis.

Sur la scène internationale, nos expéditeurs doivent pouvoir offrir des produits concurrentiels par rapport à ceux des États-Unis. Le transport est un élément important dans la structure de leurs coûts. Si leurs coûts de transport sont nettement supérieurs à ceux de leurs concurrents américains, nos expéditeurs fonctionnent avec un grave handicap. Ils risquent de recourir au système d'expédition américain, ce qui aura des répercussions sur l'économie canadienne et occasionnera des pertes d'emploi non seulement dans le secteur ferroviaire, mais aussi dans les ports canadiens; ils risquent aussi de transférer leurs activités aux États-Unis ou d'y mettre un terme s'ils sont incapables de commercialiser leurs produits en réalisant des bénéfices.