

Transports—Loi

J'ai mentionné que les expéditeurs pourront faire appel au nouvel office pour régler des questions importantes. Je signale plusieurs dispositions de la nouvelle Loi nationale sur les transports qui permettront de régler sans retard et en limitant les frais divers conflits privés et publics. A la demande des parties en cause dans des différends privés, l'Office national des transports offrira des services de médiation. Si la médiation échoue, il pourra y avoir arbitrage. Dans ces cas-là, un arbitre indépendant nommé par l'Office étudiera les dernières offres du transporteur et de l'expéditeur et choisira l'une ou l'autre, sauf si les parties ont déjà pris d'autres dispositions. L'offre choisie par l'arbitre devient l'entente entre l'expéditeur et le transporteur pour une durée maximale d'un an. L'arbitrage est important parce qu'il encourage l'expéditeur et le transporteur à régler le différend entre eux. Dans les cas où ce règlement privé sera impossible, l'entente imposée par l'arbitre aura au moins été mise au point par l'une des parties en cause.

La nouvelle loi prévoit aussi une procédure d'enquête plus efficace en matière d'intérêt public. Lorsque l'Office national des transports sera saisi d'une plainte, il aura le pouvoir d'enquêter sur les prix, les actes et les omissions d'un transporteur qui nuisent à l'intérêt public. L'Office tiendra compte en particulier de la nouvelle politique des transports établie dans la loi pour décider si on a nui à l'intérêt public.

J'aborde maintenant la question difficile et souvent controversée de l'abandon des embranchements. La loi actuelle sur les chemins de fer donne à la Commission canadienne des transports deux moyens de répondre à une demande d'abandon d'exploitation d'un embranchement. La Commission peut autoriser l'abandon de l'exploitation de la ligne ou peut ordonner qu'elle reste en service moyennant une subvention du gouvernement.

J'ai le plaisir de dire que le projet de loi que nous étudions aujourd'hui offrira à l'Office national des transports qui succédera à la Commission des choix plus utiles quand il recevra des demandes d'abandon d'exploitation d'embranchements. Par exemple, le nouvel Office pourra faciliter et approuver la vente d'un embranchement à une autre compagnie, créant ainsi en fait une entreprise d'exploitation de petite ligne. Il pourra recommander que le ministre fournisse une aide financière aux expéditeurs ou au gouvernement provincial ou à d'autres intéressés afin qu'ils mettent sur pied des moyens de transport efficaces et moins coûteux pour remplacer l'embranchement. Ou recommander que le ministre ordonne à une compagnie de chemins de fer de raccorder son embranchement aux lignes d'une autre compagnie pour que cet embranchement devienne plus concurrentiel. Ou encore décider que la ligne pourrait être économiquement viable et qu'on doit en poursuivre l'exploitation. Ou ordonner qu'on poursuive l'exploitation de la ligne pendant trois ans moyennant une subvention après quoi on réexaminera la décision. Ou tout simplement autoriser l'abandon de l'embranchement.

En vertu des nouvelles procédures de demande, la définition des frais et pertes des embranchements sera modifiée pour assurer qu'ils sont limités aux frais attribuables à l'exploitation de la ligne d'une manière efficace.

Le projet de loi établit le délai durant lequel l'Office doit répondre aux demandes d'abandon d'exploitation des embranchements. Les compagnies ferroviaires devront donner avis au

moins 90 jours à l'avance de leur intention de présenter une demande d'abandon d'exploitation d'un embranchement. Les expéditeurs et les groupes de défense d'intérêt auront 60 jours après réception de la demande pour faire connaître leurs objections. L'Office aura alors 120 jours pour prendre sa décision.

Dans les cas où un embranchement n'est clairement pas rentable et le demeurera dans un avenir prévisible, l'Office ordonnera l'abandon de son exploitation. Cependant, dans les cas où une ligne dessert une vaste région du Canada et où l'abandon de son exploitation aurait des répercussions importantes sur les expéditeurs, le gouverneur en conseil peut ordonner la poursuite de son exploitation en dédommageant la compagnie ferroviaire des pertes attribuables à l'exploitation de cette ligne.

Grâce à ces nouvelles dispositions, on va adopter une attitude plus souple et plus équilibrée dans les fermetures de voies secondaires, et user au mieux l'argent des contribuables en offrant de bons services de transport.

Je me permets de préciser que les nouvelles dispositions ne toucheront en rien les voies des Prairies du réseau permanent de transport des céréales.

M. Benjamin: Vous voulez parler?

M. Kilgour: Conformément à ce projet de loi, ces voies demeurent intouchables jusqu'en l'an 2000.

Le gouvernement s'engage à maintenir un secteur ferroviaire prospère et viable. Cette viabilité n'est pas menacée par cette nouvelle loi, contrairement à ce qu'on a déjà dit et à ce qu'on dira peut-être encore. Les modifications ne compromettent en rien la sécurité du réseau ferroviaire canadien. La sécurité demeure une préoccupation fondamentale pour le gouvernement. En fait, nous sommes persuadés que la loi va grandement contribuer à renforcer le secteur industriel et l'économie du Canada.

● (1720)

La nouvelle Loi nationale sur les transports va permettre aux sociétés ferroviaires canadiennes d'améliorer leur rendement et de concurrencer les autres moyens de transport ainsi que les transporteurs américains. Elle va offrir aux producteurs de matières premières et aux expéditeurs d'autres produits un éventail plus large de moyens d'expédier leurs produits vers les marchés et surtout les marchés d'exportation. Elle va créer des possibilités d'emploi pour des milliers de Canadiens de tous les métiers et de tous les coins du pays.

Bref, le projet de loi assure une réforme remarquable de tout notre système ferroviaire, réforme qui aurait dû être réalisée il y a longtemps dans une démocratie industrielle moderne et solide comme la nôtre.

M. Benjamin: Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le député et je voudrais lui poser trois questions. Je vais déjà lui en poser une et j'en aurai deux autres à lui poser rapidement.

Mon collègue a parlé de prix confidentiels pour les expéditeurs. J'imagine qu'il sous-entendait qu'il importait peu qu'ils soient près ou loin de leurs marchés. Croit-il qu'un petit expéditeur qui n'utilise que quelques centaines de wagons par an réussira à obtenir le même prix confidentiel qu'un gros expéditeur qui le concurrence en expédiant plusieurs milliers de