

Transports—Loi

Le nouveau projet de loi donnera aux gens la possibilité d'agir. Si une personne désire investir son argent dans un petit avion ou un camion, voire un train, si elle veut courir le risque de faire concurrence aux grandes entreprises, il lui suffit de respecter les exigences en matière de sécurité. Elle doit prendre les assurances voulues et se conformer aux normes de sécurité établies, mais si elle le fait, le gouvernement ne l'empêchera en rien d'investir son argent. Il lui demandera simplement de protéger les intérêts de la population et d'offrir un service sûr, et elle sera alors tout à fait libre d'investir son argent. Tout le monde aura le droit de courir un risque financier. Tous ceux qui se lancent en affaires dans un régime de libre entreprise ont le droit de gagner ou de perdre. Ils courent le risque, et s'ils perdent, c'est par leur faute, et non à cause d'un bureaucrate assis à son bureau qui n'a peut-être jamais administré une affaire, qui n'a jamais eu d'employés et qui n'a pas dû assumer ses responsabilités, afin de survivre dans un régime de libre entreprise.

Permettez-moi de répéter qu'il s'agit d'une mesure législative avantageuse pour le Canada. Elle fait disparaître certaines des entraves qui empêchent le régime de libre entreprise de fonctionner. Surveillez ses effets au cours des prochaines années. Elle va être fort utile à notre nation.

Mlle Aileen Nicholson (Trinity): Madame la Présidente, je déplore que le gouvernement ait jugé bon d'appliquer la clôture à l'étape du rapport dans le cas de ce projet de loi; la Chambre ne pourra ainsi se pencher sur un certain nombre d'amendements extrêmement sérieux et réfléchis que mon parti avait proposés, afin d'améliorer ce projet de loi. Il s'agit en l'occurrence de modifier la Loi nationale sur les transports, afin d'accroître la concurrence dans le secteur des transports, en supprimant certains règlements qui freinaient cette concurrence. Cette mesure législative touchera le transport ferroviaire et aérien, ainsi que le camionnage.

Sur le plan économique, elle est censée permettre l'acheminement des marchandises et des produits canadiens vers le marché plus efficacement, plus rapidement et à moindre frais. Il s'agira notamment des exportations canadiennes vers les États-Unis qui, selon le gouvernement, atteindront leur destination à un coût moindre, et seront ainsi davantage compétitives.

Il s'agit d'un objectif fort louable, mais malheureusement, dans sa hâte de faire adopter ce projet de loi, le gouvernement refuse d'étudier certains amendements qui auraient permis de l'améliorer. Cette mesure montre peut-être que les conservateurs attachent davantage d'importance à l'idéologie qu'à l'aspect pratique. Je voudrais mentionner certaines des choses qui nous inquiètent et au sujet desquelles nous avons présenté des amendements que le gouvernement refuse maintenant d'étudier.

Il y a tout d'abord les contrats confidentiels. En vertu de ce projet de loi, les compagnies ferroviaires, le CN et le CP, pourront conclure des contrats confidentiels avec de gros expéditeurs en vrac. Autrement dit, les taux accordés aux expéditeurs par les sociétés ferroviaires demeurent confidentiels et n'ont pas à être publiés. Tout rabais ou crédit consenti par une société ferroviaire par rapport à un taux publié doit également demeurer confidentiel.

• (1230)

Nous du parti libéral étions favorables aux marchés confidentiels dans le cas des déplacements transfrontaliers. Nous pensions que cela pourrait contribuer à réduire l'avantage concurrentiel dont jouissent les sociétés ferroviaires américaines par rapport au CN et au CP en matière de taux d'expédition transfrontalière et ainsi rendre nos produits plus concurrentiels sur les marchés américains.

Nous ne sommes pas favorables aux marchés confidentiels dans le cas des taux d'expédition intérieure. Il nous semble clair que ce seront les gros expéditeurs de marchandises en vrac qui seront avantagés. Ils seront en mesure de négocier des taux réduits avantageux à cause de leur volume. Cela fera baisser les recettes des sociétés ferroviaires et ces dernières auront tendance à combler le manque à gagner aux dépens des petits et moyens expéditeurs qui, en fin de compte, financeront indirectement les réductions de tarifs accordés aux gros expéditeurs de vrac.

À la société CP Rail, la seule autre société ferroviaire du Canada à part le CN, qui est une société d'État, on est d'avis qu'en faisant concurrence au CN pour offrir les taux les plus bas aux expéditeurs par le truchement de marchés confidentiels, le CP ne sera pas en mesure d'absorber autant de pertes de revenus que le CN et pourrait même être acculé à la faillite dès 1992.

Par ailleurs, nous nous inquiétons du secteur du camionnage qui éprouve déjà des difficultés par suite de la décision du gouvernement de hausser considérablement le prix de l'essence. Nos entreprises de camionnage sont déjà désavantagées au niveau de la concurrence avec les entreprises américaines. Elles seront certainement défavorisées à cet égard, puisqu'elles ne pourront pas négocier de contrats confidentiels.

En outre, nous nous inquiétons de la propriété étrangère, car ce projet de loi ne limite en rien les mainmises étrangères sur les compagnies de transport canadiennes. Il y a deux lignes de conduite à cet égard. Tout d'abord, le gouverneur en conseil devra examiner toute fusion et toute mainmise de plus de 20 millions de dollars et visant plus de 10 p. 100 des actions donnant droit de vote d'une entreprise de transport canadienne. Investissement Canada s'occupera d'examiner les fusions et les mainmises en-dessous de ces plafonds. Cela signifie que des mainmises très considérables ne seront assujetties qu'à un examen politique, ce qui ouvre la voie aux décisions fondées sur le favoritisme et non sur des critères concrets que les Canadiens connaissent, comprennent et acceptent. Nombreuses sont les bonnes compagnies canadiennes qui risquent de tomber entre des mains étrangères.

Le projet de loi ne manifeste nulle part un véritable souci du développement régional. Il ne semble se soucier que de taux concurrentiels. De toute évidence, dans un pays aussi vaste que le Canada, les grands centres métropolitains où le service est rentable, notamment le long du corridor Montréal-Toronto-Windsor, seront bien desservis, alors que les localités isolées où il n'y a guère de circulation vont obtenir de moins en moins de services, au fur et à mesure que la rentabilité deviendra l'unique considération. Pendant toute l'histoire de notre pays, le réseau de transport a servi à favoriser le développement régional et à établir des liens de communication et des rapports commerciaux. Ce projet de loi va mettre fin à tout cela.