

*Chemins de fer*

députés désirent prendre la parole. Après avoir écouté le ministre des Transports (M. Marchand), je serais tenté de parler en détail des disparités qu'on a pu observer dans l'Est ou l'Ouest du Canada à l'égard du tarif-marchandises, etc. Je ne le ferai pas ce soir parce que nous aurons, j'espère, le temps d'examiner attentivement ce texte législatif en comité et, de nouveau, à l'étape de la troisième lecture.

● (2140)

Les provinces de l'Ouest et, en fait, toutes les provinces, attendent depuis longtemps que le gouvernement agisse. Le ministre a mentionné la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest tenue il y a deux ans. À l'examen, le texte législatif dont nous sommes saisis est, de toute évidence, un remède sans commune mesure avec les besoins actuels en matière de transports; c'est ce qui me fait dire que la politique du gouvernement dans ce domaine est chaotique. C'est évident.

Le but premier du bill C-48 est de donner au ministre des Transports l'autorité nécessaire pour procurer, à la demande des provinces, certains renseignements sur les coûts des compagnies de chemins de fer. Il semble que le texte dont nous sommes saisis constitue une première mesure, avant l'adoption d'une loi plus complète sur les renseignements en matière de transports, loi dont on a fait état dans le discours du trône le 30 septembre 1974.

Le ministre ne s'est guère étendu sur les origines de cette mesure. Ce sont les quatre provinces des Prairies qui ont, pour la première fois, demandé la communication des renseignements relatifs aux chemins de fer dans un document sur les transports qu'elles ont présenté à la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest tenue il y a près de deux ans, en juillet 1973. Et voilà que le ministre se présente à la Chambre ce soir et déclare qu'il envisage encore d'intervenir dans ce domaine.

À cette époque déjà, le ministre, répondant à la demande des provinces des Prairies, déclarait:

Nous convenons entièrement avec les provinces que cette mesure est souhaitable. Nous croyons pouvoir y aboutir dans le cadre de la loi actuelle. Pourtant, si ce n'était pas possible, nous sommes tout disposés à la modifier.

C'est une des rares occasions de la carrière politique du ministre où je l'ai entendu faire une déclaration qui soit juste. Lorsque j'examine la loi nationale sur les transports et la loi sur les chemins de fer, il est pour moi extrêmement clair que le gouvernement a dans ces textes, s'il veut bien s'en servir, le pouvoir d'obtenir des compagnies de chemins de fer des renseignements sur leurs prix de revient.

J'ai l'intention de parler d'articles précis de la loi sur les chemins de fer, car je les crois importants et j'espère que les députés se montreront indulgents. Il est essentiel que nous considérions la loi nationale sur les transports dans son ensemble, surtout les articles qui se rapportent au bill dont nous sommes saisis et que nous examinerons en comité.

À lire les articles 325, 326, 327, 328, 329 et 330, de la loi sur les chemins de fer, nous constatons qu'ils stipulent en détails les renseignements que les sociétés ferroviaires doivent fournir à la Commission chaque année. Nous constatons en outre que l'article 328 donne à la Commission le pouvoir de prescrire pour les sociétés ferroviaires une classification et un système uniformes de comptes qu'elles doivent toutes employer en vertu de l'autorité législative du Parlement.

[M. Murta.]

Si nous nous reportons à l'article 331, nous voyons que lorsque la Commission reçoit ces renseignements relatifs aux frais, elle peut à sa discrétion et selon l'intérêt public, publier ces renseignements.

De plus, l'article 335 dispose que la Commission peut demander en tout temps aux compagnies de chemins de fer de produire des rapports et précise le genre de renseignements qu'elle peut demander. Le paragraphe 335(3) interdit à la Commission de communiquer ces renseignements au public, mais le paragraphe 335(4) ajoute qu'ils peuvent être communiqués au gouverneur en conseil, en d'autres termes, au cabinet.

De plus, le paragraphe 335(5) établit que la Commission peut communiquer les renseignements au public lorsqu'elle a «de bonnes et suffisantes raisons» de le faire, mais qu'elle ne peut les publier sans en avertir la compagnie et sans entendre ses objections.

La raison pour laquelle j'expose ces articles de lois déjà existantes est surtout de montrer que le projet de loi dont nous sommes saisis n'est pas actuellement nécessaire si le gouvernement veut bien se servir de la législation dont il dispose. Le bill C-48 s'avérera, le cas échéant, encore plus restrictif que les lois actuelles.

La loi des chemins de fer confère à la Commission canadienne des transports et au gouverneur en conseil un très vaste éventail de pouvoirs relatifs aux renseignements sur les coûts d'exploitation des chemins de fer. La Commission canadienne des transports a le droit de publier ces renseignements dans l'intérêt public, donc les provinces ont aussi le droit d'examiner les renseignements sur les coûts d'exploitation en vertu de la législation actuelle.

Les dispositions du bill C-48 stipulent que le ministre, à la demande d'un gouvernement provincial, peut—et le terme «peut» revient là encore—par écrit, demander à une compagnie de chemins de fer de lui fournir des renseignements sur les coûts d'exploitation «selon les modalités qu'il fixe»

De plus, lorsqu'il reçoit les renseignements, le ministre peut, encore une fois, les communiquer au gouvernement de la province, si ce dernier s'est engagé à les tenir pour confidentiels. La modification, quant à nous, sert à restreindre la diffusion de l'information au seul usage des gouvernements provinciaux qui, à leur tour, s'engagent à tenir les renseignements pour confidentiels. Par conséquent, la nature restrictive des dispositions du bill C-48 est nettement évidente.

Nous sommes d'avis que tout ce projet de loi pourrait poliment être considéré comme une farce politique. Les pouvoirs conférés au ministre aux termes du bill C-48 existent déjà pour la Commission canadienne des Transports et pour le gouverneur en conseil s'ils désirent en faire usage. L'article 331.4 (2) le reconnaît ouvertement, puisqu'il déclare que si la compagnie de chemins de fer refuse de se conformer à une demande que le ministre lui présente, ce dernier peut avoir recours aux pouvoirs que lui confère l'article 82 de la loi nationale sur les transports comme mesure d'urgence.

Nous croyons également que le bill va ôter à la Commission canadienne des transports une partie des pouvoirs qui lui reviennent pour les placer entre les mains du ministre des Transports qui, jusqu'ici, a exercé ses pouvoirs d'une façon qui laisse beaucoup à désirer et parfois même honteuse.

À notre avis, le fait qu'on ait littéralement arraché ses pouvoirs à la Commission canadienne des transports