

Initiatives ministérielles

Canada et aux entreprises canadiennes de soutenir mondialement la concurrence au XXI^e siècle.

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir sur le projet de loi C-101, dont le principal objectif est de moderniser la législation en matière de transport ferroviaire, de redéfinir le mandat de l'Office national des transports et de déréglementer davantage le transport aérien.

Vous comprendrez, qu'étant donné que près de 75 p. 100 de ce projet de loi, d'après notre évaluation, traite du transport ferroviaire, ce sujet de grande importance alimentera donc notre discours.

• (1210)

Ce point fait en sorte que le projet de loi C-101, en ce qui concerne le Bloc québécois, devra mériter des améliorations marquées, et dans le cours des travaux du Comité permanent des transports, le ministre peut être assuré que s'il y a un degré d'ouverture de la part de ses collègues siégeant au Comité permanent des transports—je parle des collègues de la majorité libérale—il y aura possibilité, en ce qui nous concerne, de travailler de façon beaucoup plus efficace.

Un des premiers points où on apporte de sévères critiques, c'est à l'article 89 qui stipule que le projet de loi s'applique à tout chemin de fer constitué ou pas en vertu d'une loi fédérale. «possédé, contrôlé, loué ou exploité par une compagnie relevant en tout ou en partie de l'autorité législative du Parlement».

Cela veut dire que tout CFIL, c'est le jargon qui est utilisé maintenant, les chemins de fer d'intérêt local, possédé ou contrôlé par une compagnie de chemin de fer nationale, soit le CN et le CP—on en a eu dernièrement un exemple de CFIL contrôlé par le CN dans le secteur du nord de La Tuque, l'Abitibi, le Saguenay—Lac-Saint-Jean—relève de cette loi C-101.

De plus, ces ouvrages sont déclarés être à l'avantage général du Canada. Vous comprendrez que dans le débat référendaire actuel, notre parti voudra faire modifier cette approche englobante de tout ce qui peut être à l'avantage général du Canada.

Un autre article sur lequel nous allons demander des clarifications est l'article 90 qui permet au Parlement, par loi, de déclarer tout chemin de fer appartenant à une entreprise enregistrée sous une loi fédérale ou provinciale être à l'avantage du Canada. Dans ces circonstances, les lois provinciales de chemin de fer, comme au Québec nous en avons une, ne s'appliquent plus et la compagnie est réglementée par le fédéral. Vous vous doutez que c'est totalement inacceptable pour nous.

De plus, l'article 99 ne prévoit pas que l'Office est obligé de mener une étude environnementale avant d'autoriser la construction d'un chemin de fer. Encore une fois, le Québec fait preuve d'état avant-gardiste au niveau environnemental. Donc nous aurons à obtenir des modifications à cet article 99.

Il y a l'article 104 du projet de loi qui prévoit que lorsqu'une compagnie de chemin de fer fait passer une ligne à travers la terre d'un propriétaire, celui-ci doit payer pour la construction et l'entretien de passages. On considère que c'est ridicule; on se

demande pourquoi faire payer le propriétaire parce que c'est le chemin de fer qui utilise la terre et donc c'est lui, le chemin de fer, qui devrait payer.

L'article 113 stipule que les prix et conditions fixés par l'Office doivent être commercialement équitables et raisonnables. Nous considérons que cette disposition est de nature à plaire aux compagnies ferroviaires qui ont souvent dû acheter de l'équipement pour desservir un client sans bénéficier d'un contrat suffisamment long pour amortir cet équipement.

La liste pourrait être longue et étant donné que c'est uniquement un discours de dix minutes, j'aurais peur de manquer de temps pour faire passer tous les messages que je veux faire passer dans ce premier discours en ce qui me concerne, suite à la rentrée parlementaire de septembre.

Les conséquences que nous voyons pour le Québec, de ce projet de loi C-101, c'est que le nouveau mécanisme de transfert et de cessation de l'exploitation, qui avant recevait l'aval de l'Office national des transports, j'avais déjà eu l'occasion en cette Chambre de déclarer que c'était presque un automatisme que pour abandonner les lignes les compagnies n'avaient qu'à démontrer toute la question maintenant du mécanisme que la compagnie de chemin de fer devra s'engager à l'offrir dans le public, devra démontrer avant d'abandonner qu'elle a pris toutes les mesures nécessaires de l'offrir sur le marché et si personne ne se montre intéressé. . . On voit quand même des pistes de solution, mais on devra aussi les améliorer.

Il est bien entendu que nous avons reçu de la part de plusieurs expéditeurs des demandes de clarification ou des demandes de modification de cette loi, particulièrement en ce qui touche l'introduction des droits de circulation pour les CFIL, à la condition que la réciprocity ne soit donnée aux transporteurs ferroviaires principaux.

J'ouvre donc la porte pour les expéditeurs à une alliance avec notre parti, le Bloc québécois. Il y aura possibilité de faire valoir votre point de vue au Comité permanent des transports.

• (1215)

Il est bien entendu que je voudrais terminer cette présentation en donnant une connotation référendaire à mon propos. Il est bien entendu que, lorsque le Québec jouira de la plénitude de ses pouvoirs, il n'aura pas à être dépendant d'un office national des transports dont les effectifs sont des gens amis du régime. Même si la composition de l'Office national des transports est réduite de neuf à trois membres, on tombe encore dans le même cercle vicieux d'avoir des amis du régime.

Sans manquer de respect pour M. Rivard, qui est un avocat très compétent de Québec, qui avait été nommé par les conservateurs, je vous fais la prédiction aujourd'hui, en ce 2 octobre, que le mandat de M. Rivard à l'Office national des transports ne sera probablement pas renouvelé et qu'on va voir, comme on a vu, nous, dans la composition des membres du conseil d'administration du port de Québec, des bons amis du régime, des bons libéraux tomber à la tête de l'Office national des transports.