

Transports—Loi

M. Jack Shields (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir prendre la parole pour traiter du projet de loi C-18 concernant les transports. Cette nouvelle loi, une fois adoptée, guidera les Canadiens et l'industrie des transports dans une ère nouvelle et exaltante. Le Canada est à un tournant, dans l'histoire des transports. Il faut maintenant nous donner les moyens d'assurer une croissance optimale et d'exploiter notre potentiel pour affronter une concurrence internationale féroce. Notre actuelle loi sur les transports remonte à une vingtaine d'années. Elle a été fort utile aux Canadiens au fil des ans, mais l'heure est venue de restructurer notre cadre législatif en tenant compte de la dynamique du secteur des affaires à l'échelle mondiale ainsi que des changements profonds qui ont transformé notre propre économie.

Nous avons été à l'écoute des demandes pressantes de modification de notre réglementation qui se font entendre de tous côtés dans le secteur des transports. On réclame une restructuration profonde de nos lois sur les transports, des modifications qui tiennent compte à la fois de la concurrence acharnée qui s'exerce dans le commerce international, de l'évolution de la réglementation aux États-Unis et des progrès accomplis au Canada dans les modes d'exploitation et la technologie. Impossible de ne pas réagir. Les transports jouent un rôle fondamental dans les activités commerciales au Canada. Une réforme de nos lois s'impose si nous voulons être à la hauteur des défis sérieux que l'industrie canadienne doit relever et exploiter le potentiel de notre pays.

Le projet de loi C-18, dont les deux principes clés sont la concurrence et la multiplication des occasions d'affaires, veut donner à l'industrie canadienne la possibilité de progresser. Cette mesure législative favorisera une plus grande concurrence dans le domaine du transport, ce qui se traduira par de meilleurs prix et de meilleurs services pour les voyageurs et les fabricants canadiens. Ces objectifs prennent une importance particulière pour l'ouest du Canada où les frais de transport sont déterminants pour la survie des industries de ressources aux prises avec la vive concurrence des marchés internationaux.

L'économie canadienne est exposée à une concurrence croissante de la part de nos partenaires commerciaux traditionnels et, de plus en plus, de la part des pays du tiers monde et de ceux du bloc de l'Est. Les producteurs canadiens ne sont absolument pas à l'abri de cette concurrence. Chaque jour, nos industries doivent concurrencer des industries étrangères dont les frais de production sont moins élevés et dans certains cas, qui versent des salaires inférieurs et paient leurs équipements moins cher. Les producteurs canadiens ou les usagers des services de transport sont très conscients des pressions créées par un marché compétitif et doivent ou y faire face, ou abandonner la partie.

Dans le souci d'instaurer des services de transport mieux adaptés, plus économiques et plus efficaces pour les voyageurs et les expéditeurs canadiens, nous accroîtrons la concurrence dans ce secteur au Canada. Le projet de loi C-18 n'est pas un monstre tricéphale destiné à saborder les réseaux de transport du Canada. Il constitue une réponse équilibrée et raisonnable à la situation actuelle des transporteurs et des usagers des services de transport au pays.

En juin 1985, le gouvernement publiait un document de travail intitulé *Aller sans entraves*. Il y exposait ses vues sur la nécessité de modifier les lois régissant tous les modes de transport. Je voudrais citer ce document:

En outre, en tant que nation commerciale, nous devons exporter pour croître et prospérer. Il est donc primordial de conserver un réseau de transport efficace, productif et sensible à nos besoins.

Un vent de déréglementation a soufflé sur les États-Unis, notre principal partenaire commercial. En conséquence de tout cela, la réalité de tous les jours pour les producteurs de matières premières et les fabricants canadiens se traduit désormais par une concurrence nationale et internationale grandement accrue.

Le 26 juin 1986, l'ancien ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, a présenté deux projets de loi à la Chambre des communes. Ils visaient tous deux à intensifier la concurrence dans l'industrie des transports. J'ajouterais que la présentation de ces deux projets de loi était l'aboutissement du travail acharné de l'ancien ministre des Transports et on doit le féliciter de les avoir présentés.

Ce train de mesures législatives visait à aider le Canada à accroître son commerce et donc à augmenter la production et l'emploi. La mesure que nous débattons aujourd'hui est issue de l'un de ces projets de loi. Elle a été raffinée par le processus de consultation et révisée dans la mesure où c'était justifié sans qu'on sacrifie le principe de l'augmentation de la concurrence dans l'industrie des transports.

Le Canada a toujours été une économie ouverte qui dépend dans une large mesure du commerce pour assurer sa croissance. Entre 1980 et 1985, les exportations ont compté pour environ 25 p. 100 du produit national brut. Durant cette période, celui-ci a plus que doublé, passant de plus de 300 à plus de 460 milliards de dollars. Au cours de la même période, les exportations sont passées de 77 à 120 milliards de dollars et représentaient 55 p. 100 du produit national brut.

Bien que la croissance des exportations en général ait suivi le rythme de la croissance économique, on ne peut pas en dire autant des exportations à destination de marchés particuliers. En dollars courants, les exportations du Canada aux États-Unis ont augmenté de 92 p. 100 mais nos exportations sur l'ensemble des autres marchés ont diminué de 7 p. 100. Nous devons nous demander pourquoi. Il y a de nombreuses raisons. L'un des plus importants facteurs a été le fléchissement de notre dollar par rapport au dollar américain qui nous a rendus plus concurrentiels sur le marché américain. En outre, la valeur des devises des concurrents du Canada a diminué davantage par rapport au dollar américain et au nôtre.

La valeur du dollar canadien a donc beaucoup augmenté par rapport à celle d'autres monnaies, surtout européennes. Par exemple, la valeur de notre monnaie a augmenté de 42 p. 100 par rapport à la devise suédoise et de 30 p. 100 par rapport à la devise finlandaise, de sorte que ces deux pays scandinaves profitent d'énormes avantages sur le Canada au point de vue concurrentiel, en particulier sur les marchés européens des produits du bois. La situation de notre dollar par rapport à la livre, au franc, et au mark étant similaire, la valeur élevée de notre devise mine pratiquement notre compétitivité. La remontée récente de certaines devises européennes par rapport à la nôtre suffit à peine à rétablir notre compétitivité d'antan.