

*Transports—Loi*

Aux termes de la Loi sur les chemins de fer actuelle, les compagnies ferroviaires canadiennes peuvent fixer des tarifs communs. La concurrence a été supprimée, surtout dans ma région où maintenant presque rien n'encourage à réduire les tarifs ou à créer de nouveaux services pour satisfaire les différents besoins des expéditeurs. Le système actuel ne satisfait pas les besoins ni des chemins de fer ni des expéditeurs. Ces derniers n'obtiennent pas le meilleur service possible au meilleur prix. Une partie du trafic ferroviaire est maintenant détournée du Canada au profit des chemins de fer américains où la déréglementation de 1980 a rendu le marché ferroviaire beaucoup plus concurrentiel. En clair, il est grand temps de réformer le régime de réglementation des chemins de fer.

Je voudrais maintenant dire quelques mots à propos du *Rapport de la Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton*. Le rapport déposé le 22 janvier contient plusieurs recommandations en matière de sécurité. Comme les députés le savent, notre ministre des Transports (M. Crosbie) a demandé au CN, au CP et à VIA de prendre un certain nombre de mesures. Elles consistent, entre autres, à adopter immédiatement un programme en vue d'utiliser en priorité du matériel équipé d'un dispositif de sécurité à réenclenchement automatique comme les locomotives de tête, à établir un plan d'action dans les 60 jours en tenant compte des recommandations essentielles touchant les heures de travail et les périodes de repos, le programme de travail et la surveillance médicale, ainsi qu'à demander aux chemins de fer de fixer un calendrier pour la mise en vigueur du système d'automatisation de la marche des trains.

Pour la première fois en vertu de ce projet de loi, les expéditeurs vont pouvoir négocier des contrats confidentiels avec les chemins de fer canadiens. Les mots clés sont «négociés» et «confidentiels». Grâce à ce projet de loi, un expéditeur et un transporteur pourront négocier un contrat prévoyant des services et des conditions qui reflètent la situation particulière de l'expéditeur, et des tarifs adaptés à la position concurrentielle de ce dernier par rapport à la compagnie ferroviaire. Ils négocieront ce contrat privément et ne seront pas tenus d'en révéler la teneur. De ce point de vue, ce contrat sera analogue à presque tous les contrats commerciaux ordinaires. Le projet de loi le qualifie de «contrat confidentiel» pour le distinguer de la pratique en vigueur par le passé dans le secteur ferroviaire.

Ces contrats sont communs dans le monde des affaires. Le besoin s'en faisait sentir depuis longtemps dans notre secteur des transports. Pour la première fois, les transporteurs pourront offrir aux différents expéditeurs des taux et services spéciaux sans en informer les autres expéditeurs. Cela devrait beaucoup stimuler la concurrence. Pour écarter tout risque d'abus, tous les contrats confidentiels devront être communiqués au nouvel Office national des transports. Celui-ci rendra public, comme il se doit, un résumé des aspects non confidentiels des contrats.

Nous n'oublions pas pour autant les expéditeurs qui profitent des tarifs-marchandises actuels. Les sociétés ferroviaires vont continuer de publier leurs tarifs-marchandises en conformité de la Loi nationale sur les transports à l'intention des expéditeurs qui voudraient s'en prévaloir.

Le projet de loi maintient en outre l'exigence que tous les tarifs ferroviaires soient compensatoires. Autrement dit, ils

doivent permettre aux transporteurs de recouvrer les coûts directement liés à la prestation des services. Il y a toutefois une nuance importante. Les transporteurs pourront offrir des tarifs non compensatoires. Cependant, si quelqu'un formulait une plainte, ces tarifs devraient être interdits à moins que le transporteur ne puisse démontrer à la satisfaction de l'Office que lesdits tarifs ne réduisent pas la concurrence et n'ont pas été mis en place pour restreindre la concurrence ou marauder des clients.

Les nouvelles règles applicables aux tarifs-marchandises vont avantager toutes les parties en cause. Les expéditeurs vont négocier des tarifs et des conditions qui tiennent compte des circonstances particulières. En obtenant le meilleur service au meilleur prix, d'innombrables expéditeurs vont pouvoir agrandir leur part du marché, accroître leur production et, partant, préserver des emplois et en créer de nouveaux.

Les sociétés ferroviaires canadiennes seront mieux en mesure de concurrencer leurs concurrents américains pour ce qui est du transport transfrontalier. Par-dessus tout, la population canadienne dans son ensemble va bénéficier de la création d'emplois que va susciter un réseau de transport ferroviaire plus compétitif.

Le projet de loi marque aussi un progrès historique en modifiant radicalement le milieu des transports pour les expéditeurs captifs, qui sont depuis longtemps les laissés-pour-compte de notre réseau ferroviaire national. En fait, leur sort rappelle à l'ancien procureur public que je suis celui des victimes dans notre système pénal. Les expéditeurs captifs sont ceux qui n'ont pas d'autre solution pratique et rentable que celle de recourir aux services d'un seul transporteur ferroviaire. Il y en a partout au Canada, tant dans les grands centres urbains que dans les régions reculées. A titre d'Albertain, je sais que plusieurs de ces expéditeurs, sinon la plupart, se trouvent dans l'ouest du Canada. Il n'est donc pas étonnant que ma région appuie aussi vigoureusement nos réformes.

Saviez-vous, monsieur le Président, que les chemins de fer tirent plus de la moitié de leurs recettes de ces expéditeurs captifs? Les plus souvent et les plus durement touchés sont les principales industries extractives de l'Ouest, notamment dans les secteurs de la potasse, du soufre, du charbon, de la pétrochimie et des produits forestiers.

Les modifications concernant le changement de voie, les droits de circulation dans les terminus et les prix de ligne concurrentiels, que nous souhaitons apporter à la Loi nationale sur les transports, constituent une solution à ce problème.

A l'heure actuelle, le passage de la voie d'une compagnie à celle d'une autre à un taux compensatoire n'est garanti que dans un rayon de quatre milles du lieu de correspondance. Cette limite a été établie en 1908, afin de favoriser la concurrence entre les compagnies de chemins de fer à l'intérieur des villes, et comme le député de London-Est (M. Jepson) qui est parmi nous le sait sûrement, on a pris pour modèle London, en Ontario. Malgré la croissance phénoménale de nos villes depuis cette époque, ces limites n'ont jamais été modifiées de manière à tenir compte des nouvelles réalités.

Dans la nouvelle Loi nationale sur les transports, nous portons ces limites à 30 kilomètres. Cela profitera à pratiquement tous les expéditeurs établis sur un raccordement dans une région urbaine desservie par deux compagnies de chemins de