

Initiatives ministérielles

Revenons la question de la compétitivité. Les chemins de fer sont-ils compétitifs? Le groupe d'industries dont nous avons parlé plus tôt est arrivé à la conclusion suivante:

Au cours des huit dernières années, les usagers des chemins de fer s'étaient aperçus que les compagnies ferroviaires refusaient de se faire concurrence pour offrir les services réclamés par certains usagers en vertu des dispositions instituant un prix de ligne concurrentiel.

À la page 143 de son rapport, la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux constate que:

CN et CP ont d'ailleurs refusé de se concurrencer au moyen des PLC, et cette disposition est donc à toutes fins pratiques inopérante au Canada.

Cette disposition n'ayant pas eu l'effet désiré sur les compagnies de chemin de fer, on suggère que la question de la concurrence entre ces dernières ne relève plus de la Loi sur les transports, mais plutôt de la Loi sur la concurrence.

Le projet de loi C-101 prévoit que les expéditeurs peuvent interjeter appel auprès de l'Office des transports du Canada; ils devront cependant prouver qu'il y a préjudice grave à leur endroit. Il est intéressant de voir que le projet de loi ne définit pas les termes «préjudice important» et «subir».

L'absence de ces définitions donne lieu à divers problèmes. D'abord, il sera difficile pour l'expéditeur de prouver ce qui s'est produit. Ensuite, cette difficulté entraînera la présentation d'une défense et le résultat sera un long procès qui nuira à la détermination objective et rapide de la réparation. C'est pourtant précisément ce qu'il faut pour réanimer ce secteur et relancer l'économie.

Les termes en question qui ne sont pas définis dans le projet de loi n'ont jamais auparavant été utilisés dans une loi sur le transport. Par conséquent, il y a peu ou pas de précédents. L'Office assure la réglementation des prix.

L'Office doit aussi voir à ce que les prix soient «commerciallement équitables et raisonnables». Ces termes sont employés dans le projet de loi mais ils ne sont pas définis. Par conséquent, ils créeront probablement des incertitudes, des retards et des différends qui nuiront à l'efficacité des dispositions concernant le niveau de service et l'accès concurrentiel.

Une autre disposition du projet de loi stipule que le gouverneur en conseil devra clarifier les termes de cette nature, ce qui n'améliore aucunement la situation. Cela va simplement faire intervenir dans la décision les éléments politiques du jour, au détriment des facteurs économiques du marché.

En outre, la plainte présentée par l'expéditeur devant l'Office ne doit pas être frustratoire. Encore une fois, ce terme n'est pas défini.

La situation est très difficile. C'est très bien de dire que l'Office agira à titre d'arbitre définitif et qu'il amènera les parties à s'entendre, mais en définitive il y aura un procès de sorte que ce sera le tribunal qui sera l'arbitre.

• (1255)

Deux autres parties de ce projet de loi doivent aussi être revues, celles qui concernent l'échange de biens et l'interconnexion. Ces éléments doivent absolument être définis, tout comme les droits de roulement limités.

Bien que les dispositions du projet de loi aillent loin, elles ne vont toutefois pas assez loin. Elles ne créent aucun système de réglementation qui constituerait un système économique pouvant protéger les intérêts des transporteurs et des expéditeurs de sorte qu'ensemble ils puissent satisfaire leurs besoins de telle sorte que les Canadiens puissent profiter d'un système de transport et de fabrication solide et capable de livrer les produits facilement aux marchés.

M. Alex Shepherd (Durham, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je participe au débat sur le projet de loi C-101, visant à modifier la Loi sur les transports nationaux, que l'on appellera maintenant la Loi sur les transports au Canada.

Le projet de loi doit être renvoyé au comité après la première lecture. Je pense que les députés de l'opposition ainsi que le public en général auront amplement l'occasion de participer au débat visant à savoir si le projet de loi peut être amendé d'autres façons. Cela montre que le gouvernement est résolu à travailler de façon plus transparente et plus visible et à permettre aux gens de participer directement à la modification des mesures législatives qui les touchent.

C'est essentiellement un autre projet de loi qui montre que les gouvernements devraient diriger l'économie et non la faire fonctionner lui-même. Par cela je veux dire que la plupart des gens en sont venus à la conclusion que le gouvernement devrait faire office d'arbitre, qu'il devrait être l'organisme de réglementation, mais qu'il ne devrait pas participer directement à la gestion d'entreprises.

L'aéroport municipal d'Oshawa est dans ma circonscription et on me rappelle constamment qu'il est exploité par la ville d'Oshawa et que ce n'est pas dans l'intérêt de l'économie locale.

Je vais parler de deux aspects de cette mesure législative qui touchent tous les deux les transports aériens. Il est surprenant que les intervenants précédents aient tous considéré que ce projet de loi ne touchait que les chemins de fer. Il touche tous les secteurs des transports au Canada, et les transports aériens ne sont pas des moindres.

Je ne peux pas sous-estimer la valeur de l'ensemble du secteur des transports au Canada. Le Canada, géographiquement, est le troisième pays du monde, mais nous avons une des populations les plus faibles. Il ne faut pas longtemps pour s'apercevoir que les transports influent considérablement sur la façon dont le pays se développe.

Je parlerai aussi du Nord qui semble négligé. Nous avons parlé principalement des systèmes de transport qui existent dans les parties méridionales du pays. Lors d'une récente étude, la Banque royale a découvert que les Canadiens venaient en deuxième place au monde en ce qui concerne la richesse, si l'on prend en considération les ressources naturelles.

Je n'ai pas besoin de dire aux députés et aux autres Canadiens que nous ne voyons pas exactement où cela nous place, en ce qui concerne notre compte en banque, à la fin de la semaine. Bien peu d'entre nous estiment que nous avons réussi à exploiter ces ressources et à en faire bénéficier toutes les régions du pays. La situation du secteur des transports est une des principales raisons pour lesquelles, à certains égards, le Canada n'a pas été en