

Transports—Loi

réglementation pour nous assurer que lorsqu'un service de transport, routier, ferroviaire ou aérien, s'installe dans une localité ou une région donnée, il y reste pendant des années afin que la localité ou la région en question puisse compter là-dessus pour édifier ses entreprises et son infrastructure.

J'ai trouvé intéressant d'entendre le député de Western Arctic (M. Nickerson) parler de la grande valeur de la déréglementation et nous dire qu'il faut laisser les entreprises s'installer là où elles le désirent et s'en retirer à leur gré. Il peut adopter cette position en toute sécurité sachant que sa région du pays, le Grand Nord, continuera d'être réglementée. Ainsi, les localités concernées sauront qu'elles pourront encore compter sur des services de transport et qu'elles ne seront pas assujetties au genre d'interruptions de service auxquelles les petites localités de ma région, les Prairies, auront à faire face.

Pour offrir un service de transport à une localité, une entreprise n'a qu'à prouver—et c'est semble-t-il, assez facile—qu'elle veut et peut le faire, et elle pourra alors, sans grand problème, commencer à offrir ce service. En apparence, cela ressemble au régime de la libre entreprise appliqué dans les meilleures conditions et avantageuse pour les petites localités. Cependant, la plupart des localités que je représente et dans lesquelles j'ai vécu toute ma vie, savent que cette façon d'envisager les choses ne se concrétise pas lorsqu'on examine les cas particuliers. La localité de Wishart a perdu son service ferroviaire, car il n'intéressait plus l'expéditeur. Auparavant, on supprimait graduellement un service et la localité concernée pouvait encore compter sur les prestations pendant trois ou quatre années, mais ce ne sera plus le cas avec la présente loi. On peut retirer le service très rapidement en suivant certaines procédures, dont certaines ne prennent que 60 jours, et ainsi, si une compagnie de chemin de fer ou une entreprise de camionnage juge qu'il n'est pas assez rentable de desservir une ville comme Wishart, elle peut mettre fin au service en 60 jours. Lorsque le transport était réglementé, au moins, la localité pouvait s'adresser à un service de la Commission canadienne des transports et plaider sa cause, afin de justifier le maintien d'un service donné le plus longtemps possible.

On va maintenant suivre une autre procédure et abandonner l'ancienne réglementation en vertu de laquelle l'intérêt public était le critère en fonction duquel un service donné était offert à de petites localités. Cela a été rendu possible par les modifications apportées à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest sur l'initiative de l'ancien gouvernement, alors que le député de Winnipeg—Fort Garry (M. Axworthy) détenait le portefeuille des Transports. Ces modifications ont permis la mise en oeuvre d'une procédure en vertu de laquelle certaines compagnies de chemin de fer peuvent offrir à leurs clients des tarifs variables. On commence à en ressentir les effets dans l'ouest du pays. On donne ainsi, semble-t-il, aux sociétés de grain et aux chemins de fer la possibilité de s'unir, afin d'offrir un nombre minimum de points de livraison aux producteurs. Ces intéressés entendent utiliser ces tarifs variables, afin d'offrir des prix plus élevés aux producteurs qui livrent leur grain à certains points désignés. Ces prix supérieurs sont possibles, car les compagnies de chemin de fer accordent un taux réduit aux expéditeurs. L'une des compagnies de chemin de fer prétend que ces tarifs variables sont, en fait, économiques pour elle, car ils lui permettent de mieux répartir ces wagons et de faire moins

d'arrêts. Elle peut ainsi amener 10, 20 ou 30 wagons à ces points de livraison, ce qui réduit ses frais d'exploitation et lui fait réaliser des économies dont elle peut faire profiter ses clients.

S'il est vrai, monsieur le Président, qu'il est moins coûteux et plus commode pour les sociétés ferroviaires de laisser 10, 20 ou 30 wagons sur une voie d'évitement à l'intention d'un client, pourquoi ne peuvent-elles offrir ces réductions de tarif à la Commission canadienne du blé qui est indiscutablement le plus gros expéditeur de grain dans l'Ouest? La commission répartit elle-même les wagons de grain et les décharge, un convoi à la fois à chaque terminal, quel que soit l'expéditeur précédent, le syndicat du grain, l'UGG ou le premier propriétaire, et elle s'occupe elle-même d'en répartir la propriété simplement en échangeant les documents entre les différents terminaux. Si ces sociétés assurent qu'il est plus économique de laisser 10, 20 ou 30 wagons à un certain point de livraison, je trouve personnellement qu'en permettant à la Commission canadienne du blé d'être le seul expéditeur, le chargement des wagons se ferait beaucoup plus vite car la commission pourrait mobiliser la capacité de chargement de toutes les autres compagnies. Déjà on décharge en un même point et on règle la question de la propriété par la suite.

• (1240)

Je crois que certains arguments invoqués en faveur de ces prétendues initiatives ne tiennent pas debout. Celles qui ont une certaine valeur au point de vue économique ne sont pas mises en oeuvre assez rationnellement. On ne tient pas compte, par exemple, que la Commission du blé est le principal expéditeur de céréales. On ne reconnaît pas à la Commission du blé le rôle d'expéditeur parce que l'agence de transport des céréales en a décidé ainsi même si la pratique et la loi confirment indéniablement ce rôle.

Je crois que tous les députés et le public en général s'opposent à cette mesure gouvernementale visant à abolir la réglementation, comme le gouvernement le prétend, pour la simple raison qu'elle amènerait la disparition d'un grand nombre de petites collectivités de ma région du pays et d'autres régions également.

[Français]

M. Richard Grisé (Chambly): Monsieur le Président, il me fait plaisir de participer aujourd'hui au débat sur le projet de loi C-18, la Loi nationale concernant les transports étant donné que le transport est un outil excessivement important pour le développement, pour les affaires de la circonscription de Chambly et, bien sûr, pour le développement économique de toute la région de Montréal, et particulièrement de la rive sud de Montréal. Je suis également aussi heureux de pouvoir y participer, pouvant apporter quelques connaissances, ayant oeuvré pendant plus de 20 ans dans le domaine des transports particulièrement dans le domaine du transport des marchandises terrestres au Québec.

J'écoutais les députés du parti libéral et nos amis du Nouveau parti démocratique dire que ce projet de loi était pour enlever certains services à la population canadienne. Je crois plutôt que l'inverse s'applique car, effectivement, en déréglementant la Loi actuelle sur les transports qui est vieille d'au-delà de 20 ans déjà, nous allons permettre à une communauté, à une entreprise, par exemple, de pouvoir négocier des taux