

*Initiatives ministérielles**[Traduction]*

Certains expéditeurs s'attendent à ce que les niveaux de service des chemins de fer soient dictés par la loi au lieu d'être déterminés à l'aide de leur pouvoir de négociation considérable sur le marché. Ils parlent de concurrence, mais insistent sur une protection réglementaire.

Les droits extraordinaires que les expéditeurs ont gagnés dans la Loi de 1987 sur les transports nationaux, soit les droits à l'accès concurrentiel, ont été maintenus. Cette loi comprenait le droit de faire réglementer les prix ferroviaires sous certaines conditions. Elle prévoyait aussi le droit à l'arbitrage pour une grande variété de conflits entre les expéditeurs et les chemins de fer. Ces mesures de protectionnisme ont été profitables aux expéditeurs canadiens. Les prix du transport ferroviaire des marchandises ont baissé, mais les recettes du CN et du CP ont, elles aussi, beaucoup diminué.

Le projet de loi C-101 s'attaque aussi aux chinoiseries administratives de nature réglementaire en réduisant la longueur du processus d'arbitrage du tiers, soit de 90 à 60 jours. Le projet de loi étend tous les droits à l'accès concurrentiel aux expéditeurs situés sur toute ligne de chemin de fer de compétence fédérale vendue à un exploitant ferroviaire régi par une charte provinciale. Les expéditeurs américains ne bénéficient pas de dispositions semblables.

Nous avons protégé les droits des expéditeurs, mais nous avons aussi apporté des modifications en vue de donner des directives plus précises à l'organisme de réglementation dans son processus de prise de décisions. Selon le gouvernement, il faut recourir en tout dernier lieu à la réglementation pour trouver une solution.

Nous avons toutefois refusé d'y inclure la prestation de droits de circulation obligatoires aux chemins de fer de compétence provinciale comme l'auraient voulu les expéditeurs. Ces droits illimités iraient à l'encontre d'un des principaux objectifs du projet de loi qui consiste à favoriser la croissance d'une industrie prospère de chemins de fer secondaires au Canada.

• (1205)

Tous les exploitants de chemins de fer secondaires au Canada, sauf un, ont déclaré que de tels droits de circulation illimités n'étaient pas souhaitables. Aux États-Unis, il n'existe pas de droits de circulation illimités et une industrie dynamique des chemins de fer secondaires s'est développée en fonction d'accords commerciaux. Des centaines d'ententes de droits de circulation conclues de façon volontaire sont en vigueur au Canada, ce qui permet au marché de décider.

L'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, la Western Canadian Shippers Coalition, la Ligue canadienne de transport industriel et l'Association des manufacturiers canadiens ont tous exercé de fortes pressions contre certains éléments du projet de loi C-101. Il est manifeste qu'ils croient à une concurrence basée sur le protectionnisme; c'est un point de vue intéressant de la part de l'AMC qui, par le passé, encourageait vigoureusement un marché libre concurrentiel.

Le projet de loi C-101 modernisera et rationalisera la réglementation du transport ferroviaire pour accroître la viabilité de nos grands transporteurs et essayer d'assurer ainsi le maintien d'un service de transport ferroviaire d'un océan à l'autre. Le CN

et le CP bénéficieront d'un processus de rationalisation nouveau, transparent et bien défini, qui visera essentiellement à vendre des lignes sous-utilisées à d'autres exploitants. Ce processus se déroulera sans procédure réglementaire archaïque et interminable, fondée sur le principe de l'affrontement, et sans ingérence de l'État.

Les expéditeurs devraient bénéficier de services ferroviaires plus efficaces et moins coûteux, et de l'entrée de nouveaux participants dans le secteur ferroviaire. Le projet de loi épurera la réglementation désuète. Il ramènera d'environ 200 à 40 le nombre de questions que les sociétés ferroviaires doivent soumettre à l'organisme de réglementation. Par exemple, 10 000 contrats confidentiels par année n'auront plus besoin d'être soumis à l'organisme. Ce nouveau cadre devrait réduire les frais administratifs des sociétés ferroviaires. Il contribuera à attirer de nouveau des capitaux dans cette industrie qui, pendant le ralentissement économique, a souffert du fait que les expéditeurs se soient tournés vers d'autres modes de transport, notamment celui du camionnage.

Certaines assemblées législatives provinciales, dont celles de la Colombie-Britannique et de la Nouvelle-Écosse, ont récemment adopté des lois qui réduisent considérablement les impôts des sociétés ferroviaires. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a établi un mécanisme très simple pour la création d'un chemin de fer secondaire de compétence provinciale, mécanisme qui exige seulement la conclusion d'une entente entre le ministre des Transports et la société ferroviaire éventuelle.

Le gouvernement de l'Ontario s'est dit prêt à encourager la création de chemins de fer secondaires, en annulant ses dispositions législatives actuelles qui ont découragé les exploitants de lignes secondaires de s'établir dans la province.

Le projet de loi C-101 supprime aussi la réglementation inutile des autres modes de transport. À l'avenir, ceux qui présentent une demande en vue d'exploiter des services aériens au Canada devront se conformer à des exigences financières minimales et à nos règles de sécurité rigoureuses avant d'obtenir un permis.

[Français]

À la suite de la déréglementation des autres modes de transport, le pouvoir de recourir à l'arbitrage a été étendu à nos expéditeurs de marchandises transportées par voie d'eau dans le nord et aux exploitants de service ferroviaire de banlieue et de passagers qui doivent négocier l'usage de voies et la fourniture d'autres services avec les exploitants des lignes principales.

La nouvelle loi instaurera une politique cohérente, transparente et équitable et favorisera une concurrence. Le réseau des transports du Canada se doit d'être moderne, dynamique et aussi libre de contraintes que possible, tout en conservant l'excellente réputation pour la sécurité qu'il détient sur le plan international.

Je demande aux députés de tous les partis de se joindre à moi et d'appuyer la motion pour le renvoi du projet de loi C-101 au Comité permanent des transports avant la deuxième lecture. Le comité aura ainsi la possibilité de l'étudier tôt, avec le soin et la diligence que nous lui connaissons.

La Loi sur les transports au Canada proposée constitue pour le gouvernement du Canada un autre pas franchi vers la modernisation du secteur des transports dans ce pays. Elle permettra au