

Transports—Loi

véritable concurrence aux transporteurs américains pour le trafic transfrontalier.

Par exemple, monsieur le Président, les ports de l'Est du Canada possèdent sur le continent nord-américain une très grande importance dans le mouvement des conteneurs. L'industrie du transport de cette région a, par ailleurs, comme dangereux concurrent un réseau de transporteurs situé à proximité et pour sa part déréglementé. Le marché du transport de conteneurs dans l'Est du Canada ne devra sa survie qu'à la possibilité de livrer une réelle concurrence à ce marché américain. Et ce ne sera possible que s'il jouit des mêmes avantages, que s'il est soumis aux mêmes règles sur son propre terrain. L'établissement de tarifs collectifs ne sera plus permis et la protection actuellement accordée au réseau de grains des Prairies, elle, sera conservée.

Maintenant, une autre excellente nouvelle pour les expéditeurs. Ceux qui sont captifs d'une seule ligne de chemin de fer auront droit à un traitement plus juste, monsieur le Président. Les limites de changements de voies et les droits de circulation sur les réseaux seront accrus. Des options sont aussi prévues pour obtenir des prix de lignes concurrentiels pour le transport de marchandises acheminées par deux compagnies. Nous touchons ici un élément vital et crucial dans notre réseau de transport ferroviaire de marchandises. Tous les expéditeurs, captifs ou non, pourront jouir de meilleures méthodes pour régler leurs différends avec les compagnies de chemins de fer. La nouvelle loi prévoit une possibilité de recours auprès de l'organisme fédéral de réglementation qui pourra procéder par médiation ou arbitrage.

Pour aider à régler au mieux les problèmes d'abandon d'embranchements non rentables, le gouvernement propose d'aborder la question d'une manière globale. Au lieu de continuer les discussions stériles, nous proposons d'élaborer des solutions de rechange innovatrices en vue d'améliorer les services de transport dans les régions desservies par les embranchements et, quand c'est possible, permettre leur utilisation continue.

Actuellement, il n'y a pas de dispositions permettant à un tiers d'acquérir des terrains et des infrastructures ferroviaires et d'en faire une entreprise ferroviaire rentable. Cette absence ne favorise pas le maintien du service par d'autres intéressés, alors que le transport ferroviaire sur de courtes distances suscite de plus en plus d'intérêt, notamment aux États-Unis où cette nouvelle approche s'est révélée dans certains cas très appropriée.

Passons maintenant, monsieur le Président, à la partie du projet de loi qui concerne l'industrie du camionnage extra-provincial. Ce secteur est devenu au fil des ans un lien important entre les expéditeurs et leurs marchés. Les ministres fédéraux et provinciaux des transports collaborent étroitement pour élaborer la réforme réglementaire de l'industrie du camionnage, surtout pour normaliser les différentes réglementations provinciales au Canada.

En réformant la Loi et la réglementation, le législateur permettra une stimulation de la concurrence, ce qui entraînera un ensemble de nouvelles options quant aux prix et aux services, qui soient le plus possible plus proches des réels besoins des expéditeurs.

Il est évident qu'en libérant l'industrie du camionnage d'une série de carcans réglementaires, en permettant une saine concurrence, la réforme aura un impact direct sur les prix des biens à la consommation puisque les coûts globaux de transport auront plus tendance à baisser qu'à augmenter. Donc, cela représente des avantages directs pour le consommateur canadien, pour le producteur, pour l'emploi.

Enfin, cette situation nouvelle, créée par la réforme proposée, mettra les petites et moyennes entreprises en meilleure position de concurrence, ces PME étant par la force des choses de grands utilisateurs de services de transport par camionnage.

Le gouvernement propose donc de réviser la Loi sur le transport par véhicule à moteur pour tenir compte des dispositions de l'accord conclu entre les ministres des transports fédéraux et provinciaux en février 1985.

Ces changements font partie du projet de loi C-18 qui fera l'objet d'autres débats en cette Chambre. Il faut cependant reconnaître que le projet de loi C-18 vient compléter la réforme amorcée dans les autres modes de transport. Le secteur des transports est en changement permanent, monsieur le Président. La politique du gouvernement ne peut et ne doit donc pas être statique. Elle devra périodiquement être remise à jour, réajustée.

La politique nationale du transport et les réformes préconisées dans la nouvelle loi devront faire l'objet d'ajustements. Notre projet de loi a prévu ces réalités.

Reconnaissant ce besoin de révision et d'analyses périodiques, la législation présentée au Parlement par l'honorable ministre des Transports prévoit qu'une analyse globale des effets de la législation devra être effectuée quatre ans après son entrée en vigueur.

En conclusion, monsieur le Président, laissez-moi vous affirmer que je suis fier du projet de loi sur les transports que nous avons présenté. Il s'agit ici d'une des plus importantes législations que ce Parlement aura à étudier. Il est rare que nous ayons à prendre en considération des réformes dont les retombées et les conséquences risquent d'être aussi considérables et bénéfiques pour l'ensemble du peuple canadien.

Cette loi, monsieur le Président, s'inscrit à l'intérieur d'une politique économique globale, innovatrice à bien des égards. Je suis persuadé, et je vois que mon temps de parole s'écoule, monsieur le Président, que tous mes collègues en cette Chambre comprendront l'importance de ce projet de loi et que nous pourrons en débattre en toute sérénité pour le plus grand bien du peuple canadien qui, comme nous tous, veut aller sans entrave.

M. le vice-président: Questions ou commentaires; l'honorable député de Westmorland—Kent (M. Robichaud) a la parole.

M. Robichaud: Monsieur le Président, mon collègue qui vient justement de parler sur le projet de loi C-18 est un député d'une région éloignée, soit Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine, une région qui se trouve en fait dans la Gaspésie et juste en plein milieu du Golfe.

M. Girard: C'est une très belle région.

M. Robichaud: Oui, je connais cette région, c'est une des belles régions du Canada, tout comme Westmorland—Kent d'ailleurs. Ça se ressemble un peu.