

*Initiatives ministérielles*

● (1245)

Toutefois, je conviens volontiers qu'au lieu de critiquer M. le ministre des Transports, je devrais plutôt le remercier. Oui, le remercier d'apporter une nouvelle démonstration que, dans le cadre fédéral, il n'y a vraiment aucun espoir pour le Québec de voir un jour la logique de l'intérêt public cesser d'être constamment subordonnée à des intérêts politiques. Seule la souveraineté du Québec pourra y pourvoir.

[Traduction]

**M. Werner Schmidt (Okanagan—Centre, Réf.):** Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de me joindre au débat sur le projet de loi C-101, un projet de loi omnibus assez volumineux.

Le secrétaire parlementaire a dit qu'il s'agissait d'un projet de loi explicite, simple et petit. J'ai trouvé cela assez intéressant. Ce projet de loi n'est pas petit. Il a au moins 120 pages et il s'agit d'une mesure législative d'une assez grande portée qui couvre les trois modes de transport au Canada.

Ce projet de loi contribue dans une certaine mesure à uniformiser les règles du jeu, notamment dans le secteur des chemins de fer, avec les États-Unis. Il rend plus facile l'abandon de certaines voies auxiliaires—ce qui est important. Il rend aussi plus facile l'établissement de voies auxiliaires sous contrôle provincial.

Nous devons reconnaître que ce projet de loi prévoit certains changements positifs. Il semble toutefois que son principal objectif ne soit pas tant de protéger les intérêts des investisseurs, surtout dans le cas des chemins de fer, mais plutôt de faciliter la vente ou la privatisation des Chemins de fer nationaux du Canada.

Le projet de loi traite encore les chemins de fer comme un service plutôt que comme une entreprise. Il ne cherche certainement pas à renouveler le fonctionnement des chemins de fer. Le Canada a toujours 15 ans de retard sur le système américain. Plutôt que de créer des conditions qui nous permettraient de livrer concurrence aux sociétés américaines, le gouvernement fédéral a choisi de déréglementer à la pièce, sans logique ni méthode.

Le projet de loi C-101 ne garantit pas une véritable situation de concurrence entre les sociétés ferroviaires. Les dispositions sur les tarifs concurrentiels et l'arbitrage des offres finales laissent entrevoir une concurrence artificielle qui, à la longue, ne sera à l'avantage ni des expéditeurs ni des sociétés. Dans les deux cas, l'arbitre final pour la détermination du tarif des marchandises serait l'Office national des transports plutôt que les lois du marché.

Autrement dit, les prix de base des sociétés et l'arbitrage des offres finales sont une forme cachée de réglementation des prix ou de gestion de la concurrence. Le projet de loi ne comporte aucune disposition garantissant les modalités d'accès. Il n'y a même pas eu d'étude sur l'expansion future de l'infrastructure ferroviaire ou sur la concurrence dans cette industrie.

Nous devons reconnaître que, malgré tout ce qu'on a dit des sociétés de transport et des expéditeurs, ces deux catégories

d'intéressés ont besoin l'une de l'autre pour soutenir l'économie en place. Les sociétés ferroviaires sont au service des expéditeurs, et les expéditeurs ont besoin des chemins de fer pour acheminer leurs marchandises jusqu'aux marchés. Chacun a besoin de l'autre pour réussir.

Permettez-moi de vous citer certains des plus grands utilisateurs du réseau ferroviaire. Je parlerai en particulier de la Western Canadian Shippers' Coalition, qui regroupe des sociétés comme Agrium Inc., l'Alberta Forest Products Association, la Canadian Oilseed Processors Association, Canpotex Limited, le Council of Forest Industries, Luscar Ltd., Manalta Coal Ltd., Novacor Chimie Ltée, la Potash Corporation of Saskatchewan, Sherrit Inc. et Sultran Limited. Ces entreprises sont des clientes importantes du système ferroviaire du Canada. Les marchandises expédiées sont généralement en vrac et doivent franchir des distances appréciables pour atteindre leur marché.

Pour bien des marchandises, le transport routier n'est pas une solution efficace et concurrentielle, par comparaison au transport ferroviaire. Le transport maritime n'est pas une solution pratique non plus. C'est pourquoi les entreprises comme celles que j'ai mentionnées choisissent le plus souvent le train comme seul moyen économique d'expédier leurs marchandises.

Il est nécessaire de procéder à une réforme du système ferroviaire. Il y a des voies en trop, il y a des obstacles à l'amélioration de la productivité et trop de facteurs menacent la rentabilité et la viabilité à long terme des chemins de fer.

Il faut admettre que ces deux dernières années, la productivité des chemins de fer s'est améliorée et les revenus nets du CN et du CP ont augmenté. Toutefois, cette rationalisation ne devrait pas se faire aux dépens de la concurrence au sein de l'industrie ferroviaire. J'y reviendrai dans un instant.

● (1250)

Par ailleurs, je pense que le moment est venu de rappeler que le système ferroviaire canadien est différent du système américain. Pour commencer, aux États-Unis, il y a beaucoup plus de compagnies de chemin de fer; ensuite, les distances entre marchés sont plus courtes, le réseau routier y est plus développé et il y a davantage de voies navigables internes. Il n'est donc pas raisonnable de prétendre que le Canada devrait avoir un système réglementaire comparable à celui des États-Unis.

Il faut également se rendre compte que l'industrie ferroviaire est différente de l'industrie du transport routier. Tout d'abord, la réglementation qui régit le transport routier limite le nombre de services de camionnage et par conséquent retreint le choix des expéditeurs. La déréglementation des gros transporteurs stimulera la concurrence. Il faut aussi reconnaître que ce secteur exige moins d'investissements que le transport ferroviaire.

La réglementation des compagnies de chemin de fer protège les expéditeurs qui en sont tributaires contre les excès de ce secteur monopoleur. C'est là qu'est le noeud du problème. L'imposition de dispositions législatives limitant ou entravant la libre entreprise réduira la concurrence en permettant aux compagnies de chemin de fer d'exploiter plus rapidement et plus largement leur situation de monopole.