

Désormais, l'Office se concentrera sur les fonctions quasi judiciaires et administratives de base comme la délivrance de licences et l'établissement de tarifs réglementaires. La réglementation est toujours un piètre succédané à la discipline de marché. Elle ne s'impose qu'en l'absence de solution pratique.

Le gouvernement fédéral examine attentivement sa façon de procéder à tous les niveaux. Il ne réglemente que lorsque c'est indispensable, laissant au secteur privé les activités dont celui-ci peut se charger à un moindre coût pour les contribuables. La réforme de la réglementation dans le secteur des transports constitue une partie très importante de ces efforts.

[Français]

**M. Paul Mercier (Blainville—Deux—Montagnes, BQ):** Monsieur le Président, l'enfer, dit-on, est pavé de bonnes intentions, et il en est de même du projet de loi C-101 remaniant la législation sur les transports nationaux, principalement les transports ferroviaires. C'est sur ces derniers que portera mon intervention.

Dans ce projet de loi, l'intention annoncée par le gouvernement est bonne. Il s'agit en gros de moderniser, de rationaliser et de déréglementer. Nul ne peut critiquer cela, car personne n'est contre la vertu. Mais, hélas, comme c'est son habitude, le gouvernement n'a pu résister à son démon familier, qui est de piétiner les plates-bandes provinciales avec ses gros sabots, avec en prime, dans ce projet de loi, un confortable élargissement de la voie vers laquelle il peut pratiquer le patronage.

• (1240)

Le partage sans ambiguïté, sans réticence et sans exception, du réseau ferroviaire, entre chemins de fer nationaux, sous juridiction fédérale, les chemins de fer intraprovinciaux, sous juridiction provinciale: voilà ce que le gros bon sens et le souci d'efficacité semblaient dicter au législateur. Mais cela aurait été trop simple, trop rationnel. Et puis, voyons, comment ne pas aller glaner une fois de plus quelques compétences qui, logiquement, devraient être provinciales? Impensable.

Donc, aux termes du projet de loi, les CFIL, où les chemins de fer nationaux ont une participation, seront intraprovinciaux ou non, sous juridiction fédérale. Ottawa, de plus, aura toujours le droit de placer sous juridiction fédérale tout CFIL qui lui plaît.

Ainsi donc, suivant l'origine de leur capital et, aussi suivant le bon plaisir d'Ottawa, les CFIL intraprovinciaux seront soumis à deux juridictions différentes. Comme c'est rationnel.

Les articles 140 à 146, traitant d'abandon et de vente de lignes, pourraient, moyennant quelques aménagements, favoriser l'installation des CFIL, dont la multiplication devrait relancer notre réseau ferroviaire moribond. Désormais, et c'est excellent, les compagnies de chemin de fer devront élaborer des plans de trois ans stipulant les lignes qu'elles désirent continuer à exploiter, celles qu'elles désirent vendre et celles qu'elles souhaitent abandonner. Lorsque cette mesure sera pleinement en vigueur, les CFIL pourront donc déterminer les lignes qui les intéressent et

### *Initiatives ministérielles*

s'organiser en conséquence. Toutefois, il paraît peu réaliste d'espérer que ces plans pourront être de quelque efficacité pour 1996.

Autre chose: la surprenante brièveté de certains des délais fixés aux acheteurs potentiels pour se décider. Si aucun acheteur privé ne se manifeste, la compagnie doit proposer aux pouvoirs publics d'acquiescer la ligne. Savez-vous de combien de jours ils disposeront, ces pouvoirs publics, pour se décider? De quinze jours, pas un de plus. C'est totalement irréaliste.

Autre chose enfin: finies les audiences publiques où la population pouvait exposer les raisons pour lesquelles, si les lois du marché n'ont pas suffi à trouver un acheteur privé, telle ligne devrait être conservée dans l'intérêt public et donc être achetée par un pouvoir public. Comment ces derniers pouvaient-ils, pour prendre une décision, organiser une audience publique afin de consulter leurs commettants, s'ils ne disposent que de 15 jours pour les convoquer et si lesdits commettants n'en ont pas plus pour préparer leurs mémoires?

Ainsi, il est flagrant que le gouvernement fédéral se moque éperdument du développement des régions qui risquent d'être touchées par la réduction prévisible du réseau ferroviaire.

J'ai dit au début que pour les lobbyistes et les amateurs de patronage, le projet de loi C-101 offre d'alléchantes facilités. L'Office national des transports, que l'on rebaptise l'Office des transports du Canada, comprend aujourd'hui neuf membres permanents, avec obligation d'une représentation nationale. Aux termes du projet de loi C-101, il n'y en aura plus que trois, désormais sans représentation nationale obligée. Qui ne voit que cette diminution du nombre de membres de l'Office est de nature à rendre plus faciles les pressions politiques et celles des lobbyistes? Je ne fais pas un procès d'intention, mais un constat.

Je me résume. Je critique, dans le projet de loi C-101, le fait que les CFIL intraprovinciaux ne sont pas, sans réticence ni restriction, laissés sous juridiction provinciale. Je critique deuxièmement l'absence de dispositions favorisant réellement la création de ces chemins de fer régionaux, susceptibles de relancer le transport ferroviaire. Je critique aussi la suppression des audiences publiques, en raison de la brièveté irréaliste des délais laissés aux pouvoirs publics éventuellement acheteurs qui ne leur permet évidemment pas d'en organiser. En outre, je critique la composition de l'Office national des transports du Canada.

C'est sur ces quatre points, que nous tenterons d'améliorer, que porteront les amendements que nous soumettrons au comité.

Pour conclure, la rationalisation et la simplification de la législation ferroviaire était évidemment devenue nécessaire, de même que l'allègement du rôle de l'Office. Mais la primauté d'objectifs politiques non exprimés sur les objectifs rationnels énoncés a, comme toujours, fait rater en partie la cible. Mon collègue, le député de Beauport—Montmorency—Orléans et moi-même présenterons en comité ces amendements susceptibles de replacer sur les rails du bon sens cette loi trop politique.