

*Initiatives ministérielles*

C'est d'ailleurs le but du nouveau projet de loi C-101. Nous voulons encourager la vente de lignes à de nouveaux propriétaires. Une société ferroviaire devra faire connaître à toutes les parties intéressées un plan triennal d'exploitation de son réseau, tenu constamment à jour.

Une société ferroviaire ne pourra pas abandonner une ligne à moins d'avoir fait tous les efforts pour en négocier la vente à quelqu'un qui est intéressé à l'exploiter. La durée de cette négociation ne devrait pas dépasser sept mois. Deux mois suffiraient s'il était évident qu'aucun acheteur n'est intéressé.

Lorsqu'aucune entreprise privée ne voudra acheter une ligne, les gouvernements de tous les paliers auront 15 jours pour exprimer leur volonté de l'acquérir pour en faire un usage public. Bien sûr, les gouvernements auront été avertis de cette possibilité suffisamment à l'avance par le plan triennal des sociétés ferroviaires.

Aucune voie ferrée ne sera abandonnée à moins que personne, ni dans le secteur privé, ni dans le secteur public, ne soit intéressé à en faire l'acquisition.

Le processus prévu dans le projet de loi C-101 n'est pas aussi radical que ce qui existe aux États-Unis, mais c'est une solution purement canadienne qui donne aux parties intéressées toutes les occasions d'acquérir les voies, qui permet au CN et au CP de rationaliser leurs voies dans un délai précis et qui leur permet de mieux planifier l'avenir du système ferroviaire canadien. Le processus est dans l'intérêt des sociétés ferroviaires, des expéditeurs et des collectivités et, en plus, il favorisera l'émergence de petites sociétés ferroviaires, ce qui profitera à tous et permettra de maintenir le réseau le plus étendu possible.

L'expérience américaine, où le milieu est déréglementé, a démontré que beaucoup de voies pouvaient être cédées à des petites compagnies, fournissant ainsi des centaines d'emplois.

Aux États-Unis, il existe plus de 500 lignes courtes dont 263 ont été créées après 1980. Au Canada, il n'y en a que 12. Je crois que le processus que nous proposons permettra d'en créer beaucoup d'autres. Les petites voies ferrées ont en général des structures de coûts moins lourdes que les grandes sociétés ferroviaires et peuvent donc faire bénéficier leurs clients d'une bonne partie des économies.

• (1235)

En outre, une commercialisation mieux ciblée et des services mieux adaptés aux besoins des clients permettraient aux lignes secondaires de récupérer une partie du trafic perdu par les lignes principales et d'en créer du nouveau.

Les lignes de chemin de fer principales ont intérêt à vendre des lignes à d'autres chemins de fer plutôt que de les abandonner. Elles encaisseraient le produit de la vente de ces lignes et, en plus, trouveraient de nouveaux partenaires qui pourraient à la fois créer du trafic et accroître celui qui existe déjà.

Le projet de loi a pour effet non seulement de faciliter la cession de lignes de chemin de fer mais aussi de réduire les coûts d'accès à l'industrie ferroviaire. À l'avenir, toutes les compagnies de chemin de fer fédérales devront simplement être titulai-

res d'un certificat d'aptitude pour pouvoir exploiter ou construire un chemin de fer. Les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer y voient une amélioration considérable par rapport au processus actuel.

Personne ne peut donner l'assurance que des services ferroviaires seront maintenus partout au Canada, mais la loi crée au moins des conditions qui assureront le maintien des services partout où ce sera possible.

Les chemins de fer sont le seul secteur de transport au Canada dont les décisions de gestion peuvent être facilement et fréquemment reportées, modifiées et parfois même inversées par les autorités publiques. Tout, des ventes à la tenue de livre, y est sujet à une autorisation, sanction ou appel réglementaire et certains règlements remontent au tournant du siècle.

Aux termes du projet de loi, l'industrie du transport ferroviaire de marchandises serait régie davantage comme les autres transporteurs canadiens et leurs homologues américains et sa compétitivité en bénéficierait.

L'industrie des transports a toujours été soumise à une réglementation poussée et complexe. J'ai été stupéfait de voir la quantité de réglementation économique. Elle comptait, pour le seul secteur ferroviaire, plus de 1 000 pages de réglementation pour appliquer huit lois différentes.

L'adoption du projet de loi C-101 nous donne la possibilité d'aider les compagnies de chemin de fer, grandes et petites, et leurs clients par voie de conséquence, à améliorer leur compétitivité.

Aux termes de ce projet de loi modifiant la Loi sur les transports nationaux, la réglementation des questions ne touchant pas la sécurité sera condensée dans un peu plus de 100 pages. Cet allègement à lui seul rendra le fardeau de la réglementation moins lourd et moins coûteux, il accentuera la vocation commerciale du transport ferroviaire et il rendra la législation des transports beaucoup plus logique et plus compréhensible.

J'espère que je n'ai pas donné l'impression que ce projet de loi est bon seulement pour les chemins de fer. À la réflexion, je crois qu'on admettra que ce que je viens de dire au sujet des chemins de fer pourrait aisément s'appliquer aussi à l'avantage des expéditeurs. Une fois que les chemins de fer auront mis de l'ordre dans leurs affaires, leurs clients s'en trouveront certainement mieux.

Le ministre des Transports a bien fait comprendre que ce projet de loi préserve les droits fondamentaux des expéditeurs. Il faut trouver un équilibre entre les besoins des expéditeurs et ceux des chemins de fer, faute de quoi ces derniers continueront de souffrir, ce qui ultimement ne servira pas non plus les clients.

La réforme radicale des règlements régissant les divers modes de transports aura nécessairement des répercussions sur l'Office national des transports. Avec ce projet de loi, cet organisme de réglementation sera rationalisé, mieux structuré et appelé dorénavant Office des transports du Canada. Son rôle et ses pouvoirs seront clarifiés et alignés sur la réforme de la réglementation des chemins de fer et sur les changements apportés à la réglementation des autres moyens de transport.