

### Article 21 du Règlement

Il ne fait aucun doute que les expéditeurs appuient sans réserve l'adoption du projet de loi C-18. Les expéditeurs, les associations industrielles et les exportateurs souhaitent que le projet de loi soit rapidement adopté. Chaque jour que le projet de loi ne sera pas en vigueur, il leur en coûtera plus cher.

**M. Benjamin:** Balivernes.

**M. Reid:** J'ai déjà entendu cela.

Je suis plutôt déconcerté par les propos que j'entends sur la déréglementation des tarifs aériens et notamment de la part de l'opposition officielle. Nous sommes déjà bien engagés dans la dernière phase du processus de déréglementation. On ne prévoit aucun changement radical dans la façon dont les transporteurs canadiens font leurs affaires. Ils vont continuer à procéder avec sécurité et efficacité.

Le processus de consolidation et de rationalisation a peut-être causé des remous de l'autre côté du fleuve, aux États-Unis, mais ce ne devrait pas être le cas ici. Les lignes aériennes Canadien international Limitée ont tout simplement remplacé le Canadien Pacifique. Cette compagnie et Air Canada sont en train de mettre sur pied des réseaux rivaux et d'acquérir des lignes secondaires en vue d'établir deux grands transporteurs nationaux. Cette consolidation a commencé avant la présentation du projet de loi C-18 avec l'entrée en vigueur de la réglementation et l'encouragement d'un ancien ministre des Transports qui siège aujourd'hui dans l'opposition officielle. Le processus était déjà entamé et voici qu'il est ouvertement proposé par le gouvernement dans ce projet de loi. Il semble plutôt inconséquent de la part de l'ancien ministre des Transports d'exhorter les députés à retarder le processus qu'il a lui-même lancé.

Tous les modes de transport sont déréglementés aux États-Unis. Chaque jour, les Américains ravissent des clients à nos transporteurs. Les dispositions que contient le projet de loi vont rendre nos compagnies ferroviaires plus compétitives entre elles. Nous espérons que l'adoption de cette mesure le mettra même mieux en mesure de livrer concurrence au principal transporteur américain, Burlington Northern, qui se défend bien dans le transport de nos ressources.

Comme le projet de loi le prouvera, les expéditeurs auront un accès plus compétitif à nos chemins de fer. La viabilité économique des chemins de fer canadiens sera soutenue. Le projet de loi établit exactement l'équilibre qu'il faut.

Le secteur du camionnage sera, quant à lui, traité plus en détail dans le projet de loi C-19. Je puis dire toutefois que les camionneurs albertains ont exploité avec succès le processus de déréglementation et que les camionneurs canadiens se tirent assez bien d'affaire sur les marchés transfrontaliers. Selon un transporteur du sud de l'Ontario, une entreprise de camionnage de longue date, la déréglementation proposée éliminerait une bonne partie de la paperasserie inutile et les retards dans l'obtention des permis et rendrait le système de transport plus efficace.

Je voudrais terminer en parlant d'une question d'importance nationale, la sécurité. Les députés de l'opposition en ont souvent parlé. Il n'y a aucun doute que pour ceux qui travaillent dans n'importe quel secteur de l'industrie des transports la sécurité prime tout. Comme le ministre des Transports actuel

(M. Crosbie) et son prédécesseur l'ont dit tous les deux, la sécurité sera la principale préoccupation du gouvernement. Aucune mesure découlant du processus de reformulation des règlements n'aura pour effet d'affaiblir un facteur de sécurité quelconque dans n'importe quel secteur des transports. Nous continuerons d'agir de façon à améliorer la sécurité aérienne. Il n'est pas question que l'adoption de ces projets de loi sur les transports nuise à la sécurité.

Comme d'autres ministériels, je recommande vivement l'adoption rapide du projet de loi C-18 pour que nos transporteurs puissent faire concurrence sur un pied d'égalité aux transporteurs nationaux des États-Unis et que nos expéditeurs, quels qu'ils soient, puissent expédier leurs produits au marché à un prix compétitif.

**La présidente suppléante (Mme Champagne):** Le député de Cochrane—Supérieur (M. Penner).

**M. Keith Penner (Cochrane—Supérieur):** Madame la Présidente, puis-je dire qu'il est 13 heures.

**La présidente suppléante (Mme Champagne):** Comme il est 13 heures, je quitte maintenant le fauteuil pour le reprendre à 14 heures.

(La séance est suspendue à 13 heures.)

### REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 14 heures.

### DÉCLARATIONS AUX TERMES DE L'ARTICLE 21 DU RÈGLEMENT

[Français]

#### LES GARDERIES

##### L'URGENCE POUR LE GOUVERNEMENT D'AGIR

**Mme Lucie Pépin (Outremont):** Monsieur le Président, ce matin sur la Colline parlementaire, une remise de pétitions à la ministre des Communications (M<sup>me</sup> MacDonald) mettait en terme à une campagne intitulée «Urgence Garderies» qui a été lancée à la mi-avril par trois organisations nationales: l'Association canadienne pour la promotion des services de garde à l'enfance, le Congrès canadien du travail et le Comité canadien d'action sur la situation de la femme. De plus, 14 organismes nationaux ont appuyé cette campagne pour faire savoir au gouvernement l'urgence d'agir dans le dossier des garderies. La campagne «Urgence Garderies» a permis de sensibiliser les Canadiens et les Canadiennes aux problèmes auxquels font face nos enfants et leurs parents. La pétition a circulé à travers le Canada et plusieurs milliers de signatures ont été recueillies au cours d'activités dans diverses communautés.

Si le gouvernement est prêt à investir plusieurs milliards de dollars pour des sous-marins nucléaires et d'autres machineries militaires, et ces chiffres pourraient être encore plus élevés, qu'attend-on pour agir, pour investir chez nos enfants? Les services de garde sont en crise. Nous avons besoin d'espace en garderies. Il est grand temps d'agir.