

Transports—Loi

Monsieur le Président, à mon avis, quand vous avez des *confidential contracts*, vous avez une augmentation de la concurrence et aucun contrôle sur les Américains qui entrent sur notre territoire, ni sur leur droit d'acheter notre propriété, ni sur celui de prendre nos routes,

• (1500)

[Traduction]

... nos circuits. Il y a lieu de s'inquiéter sérieusement. C'est pourquoi j'appuie la motion visant à renvoyer le projet de loi au comité pour un examen plus approfondi. Le principe de la déréglementation n'est pas mauvais en soi, cependant, il n'a pas été suffisamment bien étudié. Notre souveraineté et notre développement devraient primer sur tout. Tout affairés que nous sommes à vendre, à déréglementer et à donner accès à notre territoire aux États-Unis et à d'autres pays, nous devrions penser aux coûts sociaux que représente la mise en chômage de nos concitoyens. Si ces coûts étaient calculés, à combien se monterait la note?

M. Kilgour: Monsieur le Président, le projet de loi C-18 ne comporte aucun article traitant d'accès. Ce point est couvert par la législation sur les droits de la personne qui s'appliquera au projet de loi.

Pour ce qui est de la question soulevée par le député de Papi-neau (M. Ouellet)...

[Français]

Le député a parlé de la question de la concurrence et je dois lui dire qu'aux États-Unis, depuis la déréglementation, le nombre d'emplois dans le secteur des camions et dans le secteur aérien a augmenté dans une mesure assez intéressante. Deuxièmement, sur la question...

[Traduction]

Ce projet de loi impose trois critères à l'obtention d'une licence intérieure, dont la propriété canadienne. Il faut qu'au moins 75 p. 100 des actions ouvrant droit de vote appartiennent à des Canadiens. Je crois donc que les craintes de la députée sur ce chapitre ne sont pas fondées.

Quant aux chemins de fer, il faut qu'ils soient rentables et ils le deviendront. Mais pendant de trop nombreuses générations, surtout dans ma région, ce sont les expéditeurs et les producteurs de potasse, de bois et d'autres matières qui les ont fait vivre. Or, pour créer plus d'emplois dans ces secteurs primaires, il ne faut plus que les sociétés ferroviaires fixent les tarifs à leur guise en pressurant fournisseurs et expéditeurs à la limite de leur capacité.

Nous sommes fort conscients des problèmes de rentabilité de ces sociétés et nous croyons pouvoir les régler. Nous entendons toutes les instances qui seront présentées à l'étape du comité à ce sujet. Nous reconnaissons l'importance de la viabilité des chemins de fer, mais non pas au point d'empêcher les habitants des huit autres provinces de gagner leur vie. Je constate que les deux intervenants de cet après-midi viennent de deux provinces de l'intérieur du pays. Les habitants des régions septentrionales du Québec et de l'Ontario ont des droits eux aussi.

Le président suppléant (M. Paproski): Je permets à la députée de répondre brièvement.

Mme Finestone: Monsieur le Président, puisque ce projet de loi lui plaît tant, le député aurait-il quelque objection à retourner au comité pour entendre les premiers ministres provinciaux et les chefs de file de l'industrie qui ne partagent pas son enthousiasme et le reviser en conséquence? C'est exactement ce qu'il devrait faire, à mon avis.

• (1510)

[Français]

M. Gabriel Fontaine (Lévis): Monsieur le Président, depuis 1984, alors qu'on a eu un message très clair de la population pour réorganiser le pays, les industries du pays, et redonner aux Canadiens de meilleurs équipements pour pouvoir mieux vivre, je suis heureux de voir que l'actuel vice-premier ministre (M. Mazankowski) a d'abord été l'initiateur de ce projet de révision de la Loi sur les transports. Je veux lui rendre hommage et rendre hommage aussi à un Québécois qui, à titre de ministre d'État (Transports), a parcouru une partie de la province de Québec pour interroger les différents intéressés au domaine du transport—j'étais d'ailleurs présent à plusieurs de ces rencontres-là—et je veux aussi rendre hommage à mon collègue de Annapolis Valley—Hants (M. Nowlan) qui à titre de président du Comité des transports a aussi interrogé une partie importante des Canadiens à travers le pays, de l'Est à l'Ouest et du Sud au Nord. Et toute cette équipe-là a permis de produire un document qui est l'essence de notre message «Aller sans entraves». Alors avant de développer davantage, je pense qu'il est bon de dire que le principe et le point principal de notre message, l'aspect philosophique, c'est que: Est-ce que les Canadiens sont là pour servir la bureaucratie ou encore pour être asservis par la bureaucratie, la législation, la «procédurite», tels que l'ont institutionnalisés les libéraux qui nous ont précédés? Ou encore est-ce que la bureaucratie doit être au service des Canadiens, des entrepreneurs, des consommateurs et des acheteurs?

Alors, je pense que la réponse, monsieur le Président, c'est que la bureaucratie doit être à notre service. On ne doit pas être l'esclave de cette dernière, mais plutôt la maîtriser.

Lorsqu'il y a quelque temps les gens décidaient soit de changer les services offerts par leur compagnie de transport, soit de mettre en place une entreprise de transport, il y avait d'énormes contraintes législatives à satisfaire. Ils devaient dépenser autant d'efforts à obtenir leur permis qu'ils en dépenseraient par la suite à offrir les services. Nous avons décidé de nous défaire de cette législation abusive. Et notre projet tient compte des grands principes suivants: premièrement, la sécurité du réseau de transport constitue l'objectif primordial. Deuxièmement, la concurrence et les forces du marché—c'est un vocabulaire qui n'était pas connu il y a quelques années au Canada—doivent être les principaux facteurs en jeu dans la prestation au moindre coût des services de transport économiques, efficaces et adéquats. Et le troisième principe important: notre politique reconnaît que le transport est un outil de développement économique et régional.

Le but ultime de notre législation, et il faut bien que les gens le comprennent, c'est d'abaisser le coût des produits pour les consommateurs canadiens.