

Transports—Loi

**ORDRES INSCRITS AU NOM DU
GOUVERNEMENT**

[Traduction]

LA LOI NATIONALE DE 1986 SUR LES TRANSPORTS

ATTRIBUTION DE TEMPS POUR L'ÉTUDE DU PROJET DE LOI C-18
AUX ÉTAPES DU RAPPORT ET DE LA 3^E LECTURE

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Hnatyshyn (au nom du vice-premier ministre et président du Conseil privé):

Que, suite à l'avis donné le jeudi 11 juin 1987 par le vice-premier ministre et président du Conseil privé, et conformément à l'article 117 du Règlement, relativement au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, quatre heures supplémentaires soient attribuées pour l'étude à l'étape du rapport et quatre heures pour l'étude à l'étape de la troisième lecture de ce projet de loi; et

Que quinze minutes avant la fin des quatre heures attribuées pour l'étude à l'étape du rapport et pour l'étude à l'étape de la troisième lecture de ce projet de loi, toute délibération devant la Chambre soit interrompue, s'il y a lieu, aux fins de cet ordre et, par la suite, toute question nécessaire pour disposer de l'étape à l'étude à ce moment soit mise aux voix immédiatement et successivement, sans plus ample débat ni amendement.

M. Keith Penner (Cochrane—Supérieur): Monsieur le Président, le gouvernement voudrait nous faire croire par sa propagande que grâce au projet de loi C-18, nous aurons avec le temps au Canada des services de transport efficaces et peu onéreux. Il voudrait nous faire croire qu'il établira un équilibre entre les intérêts de l'expéditeur d'une part et ceux du transporteur d'autre part. Selon la propagande du gouvernement, le projet de loi C-18 nous vaudra un système de transport plus flexible et plus compétitif. Mais quand j'ai écouté le message très soigneusement élaboré dans lequel le gouvernement soutenait que le projet de loi C-18 assurerait des services efficaces et peu onéreux, je savais bien que cette thèse se fonde dans une large mesure sur les résultats de la déréglementation chez nos voisins du sud, les États-Unis d'Amérique.

Certains ont dit que la loi Staggers de 1960, par exemple, donnait d'excellents résultats aux États-Unis. Ces bons résultats se traduisent, dit-on, par des hausses relativement faibles des tarifs de transport ferroviaire des marchandises. Les sociétés ferroviaires seraient, soutient-on, plus sensibles aux besoins des expéditeurs. Enfin, dit-on, la loi Staggers contribue de façon marquée à l'efficacité économique des sociétés ferroviaires. Toutes ces conclusions sont confirmées par le Service des données économiques et financières de l'*Association of American Railroads*.

● (1510)

Si la propagande s'arrêtait là, nous pourrions, je pense, appuyer promptement le projet de loi C-18 et nous n'aurions aucun motif de nous opposer à une motion portant sur l'attribution de temps. Cependant, de nombreux députés savent qu'il y a le revers de toute cette histoire de déréglementation et que ce revers comporte au moins trois facettes. Il y en a vraisemblablement beaucoup plus, mais puisque le temps dont je dispose est limité, je n'en mentionnerai que trois, soit la sécurité, l'impact sur le développement régional, et les effets sur l'embauche dans le secteur des transports.

Maints députés ont déclaré que nous n'avions pas à nous faire du souci au sujet de la sécurité. Ils nous ont demandé d'accepter leurs assurances à ce sujet. Le comité permanent des transports a reçu pour mandat d'étudier la question de la

sécurité dans un milieu sans réglementation. Des témoins ont exprimé à maintes reprises leur étonnement devant les tentatives faites par le comité pour traiter de la déréglementation en dehors de toute analyse des normes de sécurité. Le représentant de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, association au-dessus de tout soupçon, a déclaré ce qui suit:

Même dans *Allez sans Entraves*, la sécurité n'est mentionnée qu'en passant, accompagnée de déclarations non vérifiées selon lesquelles on ne permettrait pas à la réforme de la réglementation de nuire aux normes de sécurité.

L'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes déclarait également :

L'inquiétude face à la sécurité avait atteint de telles proportions l'an dernier que le secrétaire américain aux Transports a ordonné des vérifications de sécurité minutieuses qui ont entraîné des mesures de discipline contre 16 des 43 sociétés aériennes, tant nouvelles que déjà bien établies. Depuis, d'autres inspections tout aussi minutieuses ont donné lieu à certaines mesures dont la plus notable est l'amende record d'un million et demi de dollars imposée récemment à American Airlines qui s'était rendue coupable de nombreuses infractions aux règles de sécurité.

Lorsque des députés nous disent de ne pas nous inquiéter des questions de sécurité, que nous les avons examinées suffisamment et que nous devrions nous rendre à leurs assurances, j'affirme que non, que c'est impossible. Il y a lieu de s'inquiéter en matière de sécurité et la Chambre devra obtenir des preuves plus solides avant d'approuver le projet de loi C-18.

Je désire, en deuxième lieu, aborder la question du développement régional. On a de plus en plus l'impression au pays que le gouvernement conservateur abandonne son rôle en matière de développement économique régional. Je n'ai pas le temps d'énumérer toutes les preuves qui inspirent un tel sentiment mais le projet de loi C-18, sous sa forme modifiée, ne permet guère de calmer les inquiétudes ressenties en matière de développement régional.

Je sais que le projet de loi initial a été modifié en comité. Je sais que l'alinéa 3(1)d) porte que les transports sont reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que la viabilité commerciale des lignes de transport doit être mise en balance avec les objectifs du développement économique régional de sorte que les atouts économiques potentiels de chaque région puissent être exploités pleinement. A mon avis, ces dispositions sont trop vagues et inefficaces.

Je les compare à l'amendement proposé par mon collègue, le député de Westmorland—Kent (M. Robichaud). Plutôt que d'affirmer que la viabilité commerciale doit être mise en balance avec le développement régional, le député soutenait que lorsqu'un service ou des installations sont nécessaires pour atteindre des objectifs nationaux ou régionaux de progrès social et de développement économique, ces objectifs devaient avoir priorité sur l'objectif de viabilité commerciale en cas de conflit entre les deux.

Ainsi, l'amendement accepté n'est rien de plus qu'une reconnaissance tacite que le développement régional peut avoir une certaine importance. Grâce au projet de loi le secteur pourra devenir plus efficace et plus compétitif mais c'est le Canada en tant que nation qui devra en payer le prix. Nous savons tous que nous ne pouvons pas édifier une nation en délaissant les régions. Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent avoir la possibilité d'intervenir conjointement pour entretenir ou construire des installations nécessaires si l'intérêt public le dicte.