

Les crédits

Examinons maintenant, monsieur le Président, si vous le voulez bien, l'évolution. D'abord, les deux lois de base, la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur le transport routier, sont en place depuis plus de quatre ans. Transports Canada et l'Office national des transports suivent les événements de près.

L'une des préoccupations soulevées durant le débat sur la nouvelle Loi sur les transports nationaux était que les contrôles réglementaires étaient nécessaires pour assurer un service adéquat. Jusqu'ici, tout indique que les marchés sont assez matures et assez forts pour tirer profit d'une compétition accrue.

Dans le mode de transport aérien, par exemple, il existe une compétition forte, non seulement dans les marchés long-courriers intérieurs, mais aussi dans toutes les régions du Canada, avec le résultat que la fréquence du service s'est accrue.

La réforme de la réglementation économique a permis de mieux adapter la taille des aéronefs à la demande des passagers sur les petits parcours et dans les services offerts aux petites collectivités.

• (1610)

La fréquence plus élevée des vols et la commodité que peuvent par conséquent offrir aux voyageurs les exploitants d'aéronefs à turbopropulseurs ont fait oublier les craintes de perte de service par avions à réaction.

Les services prennent de l'expansion dans le Nord, où une certaine mesure de réglementation a été conservée pour protéger les transporteurs aériens déjà en place et les marchés fragiles. Enfin, la législation confère les pouvoirs d'assurer le maintien des services aériens essentiels. Jusqu'ici, il n'a pas été nécessaire de recourir à ce dispositif de sécurité.

Dans le mode ferroviaire, les expéditeurs et les transporteurs oeuvrent de concert. Des services plus novateurs se font jour, selon la visée de la législation.

Les contrats confidentiels se sont révélés un outil de commercialisation très efficace et très populaire.

Comme vous le savez, la réglementation du camionnage interprovincial demeure de compétence provinciale. La réalisation de l'uniformité d'application à l'échelle nationale a posé un défi, comme il fallait s'y attendre. Toutefois, le système fonctionne et les camionneurs bénéficient d'un allègement du fardeau de la réglementation qui se traduit pour eux en économies de temps et de coûts. Cette situation profite aux expéditeurs en leur offrant un plus vaste éventail de choix de transporteurs et de services.

La réforme de la réglementation a également été opérée dans le mode maritime. Les dispositions de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les Conférences maritimes* protègent l'intérêt public et encouragent une compétition accrue.

Je tiens à mentionner également une réforme importante dans le domaine du transport des personnes handicapées. Grâce à la collaboration de tous les députés, le projet de loi C-131 a été adopté le 7 juillet 1988, et les modifications apportées ainsi à la Loi nationale sur les transports nous ont permis de fixer et de faire appliquer des normes d'accessibilité dans tous les modes, ce qui n'était pas réalisable auparavant. Notre objectif est que les personnes handicapées puissent profiter avec dignité de moyens de transport répondant à leurs besoins. Il va sans dire que la nouvelle législation économique n'entraînera pas pour autant un relâchement de la vigilance et du contrôle du gouvernement dans le domaine de la sécurité. La nouvelle Loi nationale sur les transports place la sécurité au rang des hautes priorités, et le maintien de la sécurité est la principale raison d'être du ministère des Transports. J'ajoute que de nombreuses initiatives ont été entreprises ces dernières années en vue de préserver et d'améliorer la sécurité dans tous les modes de transport au Canada.

Ces mesures que nous avons prises, les modifications d'ensemble apportées à la Loi, s'inscrivent dans l'évolution graduelle que notre réseau de transport connaît depuis de nombreuses années.

Avant la Confédération, le transport posait un véritable défi dans toutes nos régions. Un immense territoire accidenté était en quête de liens d'unité. Nos premiers besoins d'union ont pu être comblés grâce à la réalisation du chemin de fer transcontinental, ce grand rêve de sir John A. MacDonald. Vinrent ensuite l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, et celle de la Route transcanadienne, en 1962, qui ont favorisé énormément l'expansion économique et les transports dans notre pays. Nos sociétés aériennes et nos réseaux de communications vont en grandissant et en rapprochant les régions, à un tel point que, maintenant, nous sommes tous de vrais voisins au sein d'une grande nation.

Les transports devront conserver leur rôle primordial au seuil de notre décennie et d'un siècle nouveau. Monsieur le Président, le réseau des transports de l'avenir devra se parer de cinq qualités essentielles : 1) il sera sûr; 2) il sera accessible à tous les voyageurs, sans exclure les personnes handicapées; 3) il sera efficace et efficace, en ce sens qu'il incarnera l'usage le plus judicieux de chaque mode de transport: l'avion, le chemin de fer, l'automobile, le camion et l'autocar; 4) il répondra aux besoins des expéditeurs et des voyageurs; 5) il sera novateur, tant dans l'utilisation de la technologie que dans la prestation des services.

Pour conclure, monsieur le Président, je dirai que notre nouvelle politique de réglementation a favorisé un climat de concurrence dont le Canada a bien profité. Dans ce grand village à évolution rapide qu'est le monde d'aujourd'hui, les Canadiens ne peuvent pas se permettre d'agir comme l'autruche, la tête dans le sable, en