

Transports—Loi

voyageurs qui permet d'expédier efficacement les marchandises pour que nos produits soient livrés aux points d'exportation à un prix concurrentiel par rapport aux autres pays.

Nous ne devons jamais oublier que nous devons plus de 30 p. 100 de notre PNB au commerce extérieur. Chaque fois que nous dépensons 10 \$, nous dépensons 3 \$ qui proviennent d'autres pays. Si nous ne demeurons pas concurrentiels par rapport à ces pays, nous perdrons ces 3 \$ et notre niveau de vie pourrait dégringoler de 30 à 50 p. 100 du jour au lendemain pratiquement si nous ne faisons pas en sorte que notre réseau de transport demeure efficace.

● (1120)

Le troisième principe est qu'il faut compter davantage sur les forces du marché et moins sur une réglementation économique, situation qui devrait aboutir à un climat plus novateur et plus vigoureux et à la mise en place d'un réseau de transport plus concurrentiel tant entre les différents modes de transport qu'à l'intérieur de chacun d'eux. Jusqu'à maintenant, la réglementation a entravé le jeu normal de la concurrence à l'intérieur des différents modes de transport et sûrement aussi entre eux. Le projet de loi contribuera beaucoup à rectifier cette situation.

Un autre principe, c'est qu'il faut au besoin protéger l'intérêt public au moyen d'une réglementation économique permanente. Ce principe s'applique davantage dans le Nord que n'importe où ailleurs, car la population y est moins dense et les marchés y sont plus fragiles. Le gouvernement a accepté le principe selon lequel nous devons continuer de réglementer les transports dans le Nord.

Selon un autre principe du projet de loi, la réglementation, partout où elle sera appliquée, devra être souple, accessible et peu dispendieuse. Nous avons tous eu l'occasion de nous entretenir avec des compagnies qui ont presque fait faillite après avoir présenté des demandes à la Commission canadienne des transports pour rendre leurs exploitations plus rentables et plus diversifiées. Ce n'est pas ainsi que la réglementation doit jouer. En vertu de ce projet de loi, le coût de la réglementation sera réduit de beaucoup.

Les consultations généralisées de toutes les parties intéressées ont abouti à un train de réformes équilibré, qui saura mieux répondre aux besoins des expéditeurs et des voyageurs, tout en créant un climat économique approprié pour les transporteurs à la gestion efficace.

Personne n'est perdant dans ce projet de loi. De toute évidence, tous les participants y gagnent.

[Français]

L'hon. André Ouellet (Papineau): Monsieur le Président, encore une fois, le gouvernement aura choisi la voie de la facilité. Encore une fois, il aura choisi de couper court à un débat plutôt que de s'exposer à la critique qui vient de partout au sujet de ce projet de loi. Encore une fois, il aura choisi de bâillonner l'opposition. En effet, le gouvernement a fait de cette tactique odieuse une habitude. Rappelons-nous le bâillon pour permettre un projet de loi favorisant les multinationales du pétrole. Rappelons-nous le bâillon pour permettre l'adoption d'un projet de loi favorisant les multinationales pharmaceutiques. Et maintenant le bâillon pour un projet de loi qui favorise nettement les gros expéditeurs du pays.

Je dis, monsieur le Président, que dans ce contexte de la déréglementation de notre industrie des transports cette démarche du gouvernement devient tout à fait inacceptable. En effet, l'importance de l'industrie du transport pour le développement de l'économie canadienne est évidente. Et c'est cette importance fondamentale qui nous fait dire que le gouvernement aurait dû consulter davantage, et surtout écouter ceux et celles qui ont témoigné devant les divers comités parlementaires et qui se sont opposés à ce projet loi, non pas écouter seulement les associations contrôlées par des grands et prospères expéditeurs comme le gouvernement l'a fait, mais aussi et surtout pour écouter les petits expéditeurs des provinces Maritimes et de l'Ouest canadien qui sont venus nous dire, par exemple, que les contrats confidentiels sur le trafic intérieur risquent de les mener à la faillite.

Le gouvernement aurait dû, par exemple, écouter les associations syndicales qui lui ont souligné le nombre d'emplois qui seraient perdus dans l'industrie si le gouvernement persistait aveuglément dans la voie de la déréglementation.

Le gouvernement aurait dû écouter les professionnels de l'aviation, pilotes et autres, qui ont témoigné devant le Comité des transports et qui nous ont dit de façon non équivoque que la déréglementation menait inéluctablement à une baisse de la qualité du service et, plus important encore, de la sécurité.

Les représentants des chemins de fer, eux—aussi bien le Canadien National que le Canadien Pacifique—ont dit au gouvernement que le projet de loi C-18 constituait une menace pour leur survie.

[Traduction]

Les sociétés ferroviaires nous ont dit que si nous ouvrons le marché canadien à la concurrence des sociétés ferroviaires américaines, nous assisterons tout d'abord à une baisse des revenus, puis à une réduction des investissements dans le matériel et les usines, et enfin à la réduction du service et de la sécurité.

Le gouvernement les a-t-il écoutées? Non, pas du tout.

[Français]

Plutôt, il aura choisi d'imposer des délais tout à fait artificiels tant au Comité lors de l'étude du Livre blanc *Aller sans entraves*, que lors de l'étude du projet de loi C-18. Et, encore maintenant, à l'étape du rapport et de la troisième lecture, on nous impose encore des délais absolument inacceptables. Il a choisi systématiquement la voie du bâillon pour faire plaisir à quelques gros expéditeurs canadiens.

Ce gouvernement n'a aucun égard pour le processus démocratique de consultation. Mais encore plus grave est le fait que l'industrie du transport et des milliers de travailleurs canadiens feront les frais de cette insouciance du gouvernement conservateur.

Monsieur le Président, la révision d'une loi cadre aussi fondamentale à l'équilibre socio-économique du pays aurait mérité une approche plus pondérée de la part du gouvernement.

Lors du débat en deuxième lecture, nous, de l'Opposition officielle, du parti libéral, nous disions qu'une telle révision aurait mérité que l'on prenne bien soin de mesurer la portée d'un tel exercice de déréglementation sur, entre autres: la sécurité des voyageurs; les consommateurs, plus particulièrement au chapitre des tarifs aériens; les emplois dans l'industrie; le