

Trois de ces rapports annuels d'examen ont maintenant été produits et ils révèlent que les réformes de la réglementation économique sont appliquées et que les objectifs sont atteints. Voyons les faits tels que l'office les a constatés.

Tout d'abord, rien ne prouve que la sécurité a diminué. Cette conclusion a été confirmée par les statistiques préliminaires compilées par le Bureau de la sécurité des transports pour 1991 qui révèlent, par rapport aux chiffres de 1990, une légère diminution du taux des accidents ferroviaires, une diminution du nombre des accidents de navigation et aucun changement dans les taux d'accidents d'avion.

Le Canada a généralement conservé une bonne tradition de sécurité en matière de transports dans les années 1980. Les taux d'accidents pour le transport aérien et le transport ferroviaire indiquent une tendance à la baisse. De plus, les données disponibles montrent que l'introduction de la réforme de la réglementation économique en 1988 n'a eu aucun effet négatif sur les taux d'accidents de transport. En fait, les taux ont généralement poursuivi leur tendance à la baisse.

Deuxièmement, la concurrence et les forces du marché ont freiné les hausses réelles de tarif. Je vais vous citer quelques exemples qui le démontrent. Dans le transport aérien, on utilise davantage les tarifs réduits. Environ les deux tiers des voyageurs se prévalent de tarifs réduits pour les vols vers le sud et on les utilise de plus en plus pour les vols vers le nord.

Dans le transport ferroviaire, les hausses du tarif marchandises ont été inférieures au taux d'inflation. La concurrence a exercé une pression à la baisse sur les tarifs de camionnage. Les conditions du marché ont également contenu les hausses du tarif marchandises des services maritimes sur les lignes internationales.

Troisièmement, le nombre des transporteurs aériens et des entreprises de camionnage a augmenté. Même s'il s'est produit une certaine consolidation, la concurrence prédomine toujours. Nous observons en outre dans le transport ferroviaire l'apparition et l'expansion de petites compagnies de chemins de fer.

Quatrièmement, il y a eu de grandes améliorations de service et une concurrence accrue. Dans le transport aérien, par exemple, les vastes réseaux nationaux des deux principaux groupes de transporteurs ont donné lieu à une concurrence généralisée et à davantage de services en termes de vols intérieurs et davantage de services en termes de liaisons directes et indirectes entre les villes canadiennes.

De nombreuses localités canadiennes bénéficient pour la première fois d'un choix de services. Bref, les options

de voyage ont grandi grâce à une concurrence accrue en matière de prix, de services et de qualité.

Enfin, les services intermodaux s'améliorent. Les expéditeurs signalent une amélioration des services intermodaux pour le trafic intérieur et transfrontalier. Le trafic portuaire par conteneurs a atteint son plus haut niveau en 1990, tandis que les sociétés ferroviaires et les exploitants de terminaux portuaires ont investi dans un certain nombre d'installations intermodales en 1990.

Les faits démontrent que notre réforme de la réglementation a été fructueuse. Le gouvernement reconnaît cependant que tout n'est pas rose. La demande de services de transport découle de la demande de biens et services dans l'économie en général. La baisse de l'activité économique au niveau mondial, ces derniers temps, a fait faiblir le secteur des transports. De plus, les transports aériens ont été doublement touchés, à cause de la crise du golfe Persique l'an dernier. Tous les modes de transport ont souffert et, à cause du repli de leurs activités, les transporteurs se retrouvent dans une situation financière difficile et les emplois sont menacés. Le secteur des transports n'est pas à l'abri du ralentissement économique.

La situation des transporteurs devrait toutefois s'améliorer à mesure que l'activité économique reprendra. Déjà, nous en apercevons certains signes.

Le 3 février dernier, le ministre des Transports a annoncé que la législation fédérale sur la réglementation des transports ferait l'objet d'une étude exhaustive d'un an. Cette étude s'ajoute aux autres consultations qui seront menées dans le cadre de l'initiative de la prospérité lancée par le gouvernement. L'étude fournira des renseignements précieux sur le secteur des transports, puisque les analystes évalueront les changements survenus depuis la réforme de la réglementation économique en 1988. Elle nous permettra également de déterminer les façons d'améliorer les transports au Canada.

Tout au long des années 1990, les transports deviendront un secteur stratégique, comme ils l'étaient au moment de la Confédération, il y a 125 ans.

Les transports sont un élément clé de la prospérité et de la compétitivité du Canada. Grâce à la réforme de la réglementation économique, le secteur des transports s'est renforcé et s'est revitalisé.

M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur le Président, je veux féliciter le secrétaire parlementaire du ministre des Transports d'avoir eu l'audace de dire ce que peu d'autres députés à la Chambre oseraient dire. En fait, ce sont des affirmations que peu de Canadiens seraient portés à croire.