

*Transports—Loi*

Tous les cas que l'opposition a cités se passaient dans un contexte de réglementation et non dans un milieu de transport déréglementé. Et pourtant, les députés, et surtout ceux du NPD, veulent qu'on augmente la réglementation. C'est compréhensible, bien entendu. Les socialistes aiment les règlements. Ils aiment dire aux gens ce qui est bon pour eux, ce qui fait partie de leur théorie. Celle de notre parti consiste à laisser les gens parler et réaliser leurs souhaits dans la plus grande mesure possible. C'est ce que nous cherchons à faire.

Le député de Churchill (M. Murphy) a dit que nous avons pris trop de temps. «Il y a eu de nombreux retards». Le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) a dit que nous allions trop vite. Que faut-il en penser? Allons-nous trop vite ou trop lentement? Ni l'un ni l'autre, d'après moi. Je pense que nous allons exactement à la bonne vitesse.

Le député a parlé de retards. Qu'espèrent les députés? Les audiences de comité ont duré des semaines. Nous avons entendu tous les témoins qui se sont présentés. Puis nous avons siégé des jours durant pour examiner la foule d'amendements proposés par l'opposition, ainsi que ceux du gouvernement. Cela prend du temps. Est-ce que nous n'aurions pas dû le faire? Est-ce ce dont se plaignent les députés? Nous avons discuté de tous les amendements qu'ils ont présentés. Puis ils se plaignent de ne pas pouvoir les présenter à nouveau à la Chambre. Combien de temps veulent-ils perdre? Nous avons chargé un comité d'étudier le projet en détail, et il n'est donc pas question d'examiner à nouveau tous ces amendements à la Chambre. Autrement, à quoi serviraient les comités?

Ce projet de loi est un exemple de ce qui devrait se passer sous un gouvernement favorable à la libre entreprise. Le projet supprime bon nombre des obstacles, sinon tous, qui ont entravé le régime de libre entreprise. C'est pourquoi le NPD notamment s'y oppose. Il aime la réglementation. Il veut dire aux gens ce qu'il faut faire, à quel moment, de quelle façon et où. Ce n'est pas le cas du gouvernement actuel. Nous estimons que les gens sont mûrs et qu'ils peuvent prendre leurs propres décisions. Nous leur donnerons la possibilité de se lancer dans les affaires sans leur imposer la réglementation et la paperasserie du gouvernement. Voilà l'objet du projet de loi à l'étude.

● (1220)

Le député de Regina, qui fait partie du comité, a dit que celui-ci n'avait pas assez voyagé. Je voudrais dire à la Chambre qu'en 1985, nous sommes allés à Vancouver, Winnipeg et Halifax. Nous avons reçu un nombre incalculable de mémoires au cours de chacune de ces audiences. C'est lorsque le comité préparait le rapport intitulé *Aller sans Entraves*. L'opposition dit que nous ne sommes pas allés dans le Nord. En 1986, nous nous sommes rendus à Churchill, à Rankin Inlet, à Cambridge Bay, à Yellowknife, à Inuvik et à Whitehorse. Cette année nous avons tenu des audiences à Vancouver, Edmonton, Regina, Winnipeg, sans parler des journées de séances à Ottawa. Combien de voyages les députés de l'opposition veulent-ils que le comité effectue? Veulent-ils passer toute l'année, ou un mois entier, à voyager aux frais du gouvernement?

Le gouvernement s'est montré très généreux en nous accordant ce délai et les Canadiens lui en sont reconnaissants. Les gens qui sont venus de divers endroits pour témoigner nous ont remerciés. Ils ne se sont pas plaints parce que nous essayions de leur permettre autant que possible de donner leur avis sur la

déréglementation des transports. La majorité des gens veulent que ces principes entrent en vigueur le plus vite possible.

Je regrette de ne pas avoir sous la main les lettres et les télégrammes que j'ai reçus pour montrer aux députés l'épaisseur de la pile. Ils contiennent tous, en substance, le même message: «Allez-y. Cessez de discuter. Nous voulons de l'action. Le temps de la discussion est écoulé». Selon moi, *Aller sans entraves* se révélera très avantageux pour tout le pays. Tout d'abord, il porte sur tous les modes de transport depuis les pipe-lines jusqu'aux trains, des petits avions aux réactés puissants, des petits camions aux gros camions-remorques. Il s'applique à tous les genres de transport. Un correspondant a dit que notre pays est très vaste. Il l'est peut-être trop. Quelle que soit la façon dont on envisage le problème, le Canada est un pays vaste et les transports constituent sans doute le facteur essentiel à l'unité de notre pays. Nous voulons qu'ils soient efficaces.

Nous voulons que les transports soient non seulement efficaces, mais également qu'ils coûtent le moins cher possible au consommateur. En dernier ressort, c'est lui qui paie. Le projet de loi aidera les expéditeurs à offrir de meilleurs prix au consommateur. Nous faisons notre possible dans ce projet pour supprimer le monopole et le remplacer par la libre concurrence. C'est exactement l'objet du projet de loi à l'étude.

C'est la première fois de notre histoire qu'un projet de loi sur les transports concerne aussi le transport régional. Nous nous préoccupons non seulement des besoins nationaux, mais aussi de ceux qu'éprouvent les citoyens des provinces maritimes: Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. Cette mesure est justement conçue pour répondre à leurs problèmes de transport. Ces problèmes régionaux existent également dans l'Ouest, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et en Colombie-Britannique.

L'opposition nous a accusés de ne pas écouter les citoyens du Nord. Or, dans un grand nombre de mémoires provenant de cette région, on nous demandait de ne pas nous précipiter, car la population du Nord est très clairsemée et séparée par de grandes distances. On nous a invités à «modérer nos transports» dans le Nord, et c'est ce que nous avons fait. Ainsi, nous avons fixé une limite au delà de laquelle la réglementation va se poursuivre encore quelque temps. Nous allons graduellement nous libérer de nos entraves. Voilà le principe que nous avons adopté.

Nous avons établi un office qui veillera à toutes les questions de transport, dans l'intérêt de la justice et de la concurrence, et qui verra à ce que tous les modes de transport puissent être compétitifs. Il est arrivé maintes fois que la réglementation empêche des industriels d'investir dans un service qu'ils estimaient pouvoir assurer mieux que leurs concurrents. L'interdiction provenait d'une commission des transports. En raison de la réglementation, un entrepreneur de camionnage jouissait d'une franchise lui permettant d'augmenter à sa guise le nombre de ses véhicules, à l'abri de toute concurrence. Mieux qu'une franchise, c'était un monopole. Cela s'est produit je ne sais combien de fois. La Commission empêchait des particuliers et de petits entrepreneurs de lancer leur entreprise de camionnage. Les bureaucrates leur répondaient que le réseau disposait déjà d'une flotte suffisante.