

*Les crédits*

au long des années 1990, tout en assurant aux Canadiens des services de transport sûrs et fiables.

Les objectifs principaux de la réforme de la réglementation économique des transports au Canada sont de stimuler la concurrence, d'améliorer le prix et l'éventail des services de transport et de favoriser l'essor des secteurs économiques clés de notre société. Lorsque la concurrence s'intensifie entre les transporteurs, le secteur des transports gagne en efficacité et en efficacité. Nos produits deviennent ainsi plus compétitifs sur les marchés intérieurs aussi bien qu'internationaux.

La réglementation a joué un rôle très important dans le développement socio-économique du Canada. Elle répondait à un besoin de protéger l'intérêt public et d'assurer la prestation de services adéquats à une époque où les marchés étaient simplement trop faibles et pas assez exploités pour compter sur la concurrence.

Aujourd'hui, monsieur le Président, notre réseau des transports, à l'instar d'autres industries, a pris de l'ampleur et de la maturité. La protection jadis assurée par la réglementation n'est plus nécessaire. En outre, la concurrence est beaucoup plus forte aujourd'hui dans tous les secteurs qu'elle ne l'était il y a quelques années à peine.

Ces réformes étaient nécessaires pour que le Canada demeure compétitif dans l'économie mondiale. La superficie du territoire canadien est extrêmement grande, la deuxième en importance après la Russie. Oui, le Canada jouit d'innombrables ressources naturelles diverses et d'un important secteur de fabrication, mais la mise en marché de tous ces produits suppose un transport sur de longues distances. Le transport efficace est donc critique.

Au Canada, monsieur le Président, la part des frais de transport dans les coûts globaux est de 1 ou 2 p. 100 supérieure à ce qu'elle est dans la plupart des autres pays rivaux. En moyenne, les frais de transport représentent environ 5 p. 100 du coût total des produits canadiens. Dans le cas des ressources—par exemple le charbon, la pâte, le papier, la potasse—le transport constitue environ 20 ou 30 p. 100 du prix de livraison et même 45 p. 100 dans le cas de certaines exportations de charbon.

Nous ne pouvons évidemment rien changer aux longues distances que suppose souvent l'expédition de nos produits sur le marché. Il est donc crucial que nous ne laissions aucun facteur sur lequel nous exerçons un con-

trôle de maintenir nos coûts à des niveaux supérieurs à ce qu'ils pourraient être.

À la fin de 1984, nous avons déterminé que le régime de réglementation des services de transport constituait un obstacle plutôt qu'une incitation à la concurrence, tant au pays qu'à l'étranger. Nos règlements empêchaient l'industrie des transports d'atteindre le degré d'efficacité dont elle serait capable.

La principale difficulté a été de concilier les intérêts des expéditeurs et des transporteurs pour améliorer un ensemble de réformes. Les expéditeurs, en particulier les expéditeurs captifs, se sont vu offrir des choix concurrentiels grâce à des initiatives comme des prix de ligne concurrentiels et des limites d'interconnexion supérieures.

Les transporteurs ont obtenu la liberté de gestion qu'ils demandaient et qui leur permet, entre autres, de signer des contrats confidentiels et de se soustraire à l'obligation de rapporter les prix.

Les dispositions législatives reposent sur les principes suivants: premièrement, la sécurité demeure la grande priorité. La sécurité du réseau de transports ne sera subordonnée à aucun autre objectif. Deuxièmement, les transports existent dans le but de répondre aux besoins des expéditeurs et des voyageurs. Nous ne devons pas penser qu'ils sont une fin en soi. Troisièmement, autant que possible, les forces du marché et non le gouvernement doivent dicter quels services seront offerts et à quel prix. Ainsi, nous obtiendrons un réseau plus efficace et économique et serons en mesure d'offrir aux expéditeurs et aux voyageurs une large gamme de services.

La réduction du fardeau de la réglementation et de l'intervention gouvernementale favorisera ainsi l'innovation au sein des entreprises de transport. Quatrièmement, monsieur le Président, la réglementation économique doit continuer de protéger l'intérêt public aussi souvent que cela est nécessaire. Étant donné la fragilité des marchés dans les régions éloignées, comme celles du Grand-Nord, par exemple, certains règlements doivent demeurer pour veiller au développement ordonné de ces marchés et garantir les services essentiels. Les personnes handicapées doivent bénéficier d'un accès juste et respectable au réseau de transports.

Finalement, toute réglementation qui demeure en vigueur devrait être ouverte, accessible et économique en termes de temps et d'argent.