

Transports—Loi

Que quinze minutes avant la fin des quatre heures attribuées pour l'étude à l'étape du rapport et pour l'étude à l'étape de la troisième lecture de ce projet de loi, toute délibération devant la Chambre soit interrompue, s'il y a lieu, aux fins de cet ordre et, par la suite, que toute question nécessaire pour disposer de l'étape à l'étude à ce moment soit mise aux voix immédiatement et successivement, sans plus ample débat ni amendement.

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, c'est moi qui vais lancer le débat sur la motion portant attribution de deux heures à l'étude du projet de loi C-18. Je siége depuis huit ans à la Chambre et il me semble, même s'il y a peu de temps que je m'intéresse au dossier des transports, qu'aucun projet de loi n'a fait autant l'objet de consultations et de témoignages que le projet de loi C-18. En huit ans, je n'ai jamais vu de mesure législative aussi bien documentée. Je félicite de leur excellent travail les députés des deux côtés de la Chambre qui siègent au comité permanent des transports.

Je signale d'emblée que le gouvernement attache une très grande importance à la question des transports, ainsi qu'en témoignent les projets de loi C-18, C-19 et C-21. L'objet général du projet de loi à l'étude est résumé à l'article 3. Ainsi, celui-ci tend à créer les conditions nécessaires à la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport afin de répondre le mieux possible aux besoins des transporteurs et des voyageurs. Les mesures prises pour accentuer la concurrence amélioreront l'efficacité de ce secteur, ce qui va accroître la compétitivité des produits canadiens tant sur les marchés nationaux qu'internationaux.

Je suis persuadé que la plupart des Canadiens déplorent le fait que nos frais de transport dépassent de 1 ou 2 p. 100 en moyenne les frais enregistrés dans d'autres pays et que, dans l'ensemble du pays, ils représentent environ 6 p. 100 des dépenses. Dans certains secteurs, notamment les industries extractives comme la potasse, ces frais peuvent même atteindre de 20 à 30 p. 100 des dépenses. Il arrive même, pour certains types de charbon, qu'ils constituent la moitié du coût global. Alors que dans un pays aussi vaste que le nôtre il est normal que le transport coûte cher, nous pouvons néanmoins réduire ces frais de manière à maximiser l'efficacité générale de notre réseau.

Étant donné que je n'ai que 10 minutes à ma disposition, je souhaite que les députés comprennent bien l'étendue des consultations qui ont eu lieu au sujet du projet de loi C-18. Les réformes proposées ont été élaborées à la suite de consultations approfondies avec les expéditeurs, les transporteurs, les syndicats, les voyageurs et d'autres niveaux de gouvernement, qui ont commencé dès le début de 1985. L'ancien ministre des Transports, l'éminent vice-premier ministre actuel (M. Mazankowski), a mis en branle une procédure à deux volets, à savoir d'une part, un examen de la politique et d'autre part, des consultations avec les intéressés.

Cette longue période de consultation a permis d'établir un document intitulé *Aller sans entraves*, qui a été publié en juillet 1985 et dans lequel le gouvernement expose sa position. On y propose un ensemble complet de réformes des règlements économiques de chaque mode de transport. Ce document a été diffusé à de nombreux exemplaires. Il a donné lieu à bien des réponses critiques, mais réfléchies. Le ministre et ses collaborateurs ont continué de rencontrer le plus de personnes possible, afin d'obtenir des éclaircissements sur des points de vue et

des recommandations. En outre, on a renvoyé au comité permanent des transports le document intitulé *Aller sans entraves*.

Le comité permanent a entendu le point de vue de nombreux témoins, à Ottawa et dans tous les coins du pays. Il a élaboré un rapport dans lequel il recommandait des modifications et des améliorations au Livre blanc intitulé *Aller sans entraves*. Du fait de l'intérêt porté à la réglementation des services aériens dans les localités septentrionales et éloignées, le comité s'est rendu par la suite dans le Nord et il a publié un autre rapport sur cet aspect des transports. Enfin, en se basant sur toutes les opinions et recommandations reçues de la part de plus de 500 intéressés, sur d'innombrables mémoires et sur le rapport du comité, on a rédigé le projet de loi C-18 qui a été déposé à la Chambre en juin dernier.

On a procédé à nouveau à des consultations très poussées, et après avoir été approuvé en principe, à l'étape de la deuxième lecture, le projet de loi a été renvoyé au comité permanent qui s'est de nouveau lancé dans une procédure très large, consistant notamment à écouter des témoins dans tous les coins du pays. Plus de 400 témoins ont comparu devant le comité permanent, afin de faire connaître leur position sur cette question. Par la suite, lors de l'étude article par article, le comité a proposé plusieurs améliorations importantes.

Ainsi, pour ma part, je suis convaincu que ce projet de loi représente un ensemble équilibré de réformes. Il répondra fort bien aux besoins et aux intérêts des utilisateurs et des transporteurs, car les intéressés auront eu la possibilité d'apporter leur contribution à toutes les étapes de son élaboration.

Aucun projet de loi n'est parfait à tout jamais, puisque l'économie et le mode de vie des Canadiens évoluent constamment. Les rapports annuels qui feront le point sur l'application de la Loi et l'adaptation de l'économie constituent, selon moi, l'un des meilleurs ajouts au projet de loi. Il y aura un examen complet après quatre ans. A mon avis, nous ne pouvons pas faire davantage comme législateurs.

Le projet de loi a donné lieu à de vastes consultations avant la préparation du Livre blanc. Ce dernier a été largement diffusé et commenté avant le dépôt du projet de loi. Le comité permanent a sillonné le pays à nouveau; il a recueilli les opinions des intéressés et il a fait des changements importants. C'est certainement suffisant pour ce projet de loi. Je crois que cette motion sur l'attribution du temps sera adoptée. J'espère que les députés seront d'accord avec moi pour dire que les consultations ont été suffisantes et qu'il convient de terminer l'étape du rapport et l'étape de la troisième lecture et d'adopter ce projet de loi. Les rapports annuels des quatre premières années nous permettront de faire tous les changements nécessaires au moment de l'examen complet.

Mes réflexions sur la réforme de la réglementation des transports m'inspirent cinq ou six principes directeurs. La sécurité vient en priorité. Dans toutes ses délibérations, le comité a mis l'accent sur l'amélioration des règlements relatifs à la sécurité. Deuxièmement, les services de transport sont destinés à répondre aux besoins des expéditeurs et des voyageurs. Par le passé, le Canada a succombé à la tentation de voir les transports comme une fin en soi au lieu de les envisager tout simplement comme un service aux expéditeurs et aux