

Transports—Loi

sur les droits de la personne pour faire appliquer ces normes d'accessibilité et j'ai accepté.

Je suis heureux d'annoncer à la Chambre que lorsque nous en aurons rédigé la version définitive, les normes d'accessibilité seront adoptées sous forme de règlement découlant de la loi sur les transports, que ce soit la loi nouvelle ou la loi existante. Nous nous engageons à consulter les handicapés sur tous les aspects de ce travail. Entre temps, les handicapés ne perdront aucun des droits dont ils jouissent déjà concernant l'accès au système de transport. Le projet de loi a été amendé pour dissiper toute incertitude sur ce point.

Des voix: Bravo!

M. Crosbie: Le comité permanent a entendu beaucoup de témoignages au sujet des dispositions relatives à l'accès aux lignes ferroviaires concurrentielles. Les fabricants et les expéditeurs de matières premières en vrac ont expliqué pourquoi ils avaient besoin respectivement de limites plus étendues de changement de voie, et de prix de ligne concurrentiels. Ces dispositions constituent des solutions canadiennes à des problèmes canadiens.

Le comité n'a pas été persuadé, ni moi non plus, que des prix plus bas résultant d'une concurrence accrue entre les chemins de fer canadiens ou avec les chemins de fer américains pour le trafic transfrontalier mettront en danger la rentabilité de nos chemins de fer. Je crois que les chemins de fer canadiens peuvent et doivent être concurrentiels.

• (1800)

Je suis d'accord avec le comité que nous devrions effectuer la réforme des changements de voies et des prix de lignes concurrentiels. Je reconnais aussi que le comité a fait preuve de sagesse en ajoutant un filet de sécurité au cas où les revenus des chemins de fer seraient trop durement touchés ou que le gouvernement des États-Unis prendrait des mesures qui défavoriseraient nos transporteurs par rail.

Dans ce but, le projet de loi autorise maintenant le gouverneur en conseil à suspendre les dispositions sur les prix de lignes concurrentiels si l'examen annuel ou quadriennal de la loi montre qu'elles menacent la viabilité financière des chemins de fer canadiens. Il donne au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre les mesures de représailles appropriées si le gouvernement des États-Unis s'engage dans des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives contre les chemins de fer canadiens et que la consultation ne permet pas de les éliminer.

On a aussi amendé le projet de loi pour supprimer la troisième disposition relative à l'accès aux lignes concurrentielles, c'est-à-dire celle sur les droits de circulation. Quelques expéditeurs en auraient bénéficié, mais le comité était convaincu qu'il fallait la supprimer à cause des graves problèmes qu'elle aurait pu causer aux petites sociétés ferroviaires et aux entreprises ferroviaires à lignes courtes que nous espérons encourager comme solution de rechange, dans certains cas, à l'abandon des embranchements.

On craint surtout au Québec et dans les provinces de l'Atlantique que les nouvelles procédures d'abandon des embranchements n'entraînent l'abandon d'un grand nombre d'entre eux, peu après la proclamation de la loi. Pour avoir un

système de transport plus efficace, il faut évidemment s'occuper d'abord des lignes les moins rentables. C'est aussi la solution la plus logique pour les expéditeurs et les collectivités touchées. D'un point de vue pratique, le nouvel Office national des transports ne peut traiter qu'un certain nombre de demandes à la fois. Pour ces raisons, le comité a ajouté une disposition visant à limiter les abandons d'embranchements par les compagnies de chemins de fer à 4 p. 100 du kilométrage total dans chacune des cinq premières années suivant la proclamation de la loi. Je pense que cela devrait fournir les sauvegardes nécessaires aux gens du Québec et de l'est du Canada qui s'inquiètent à ce sujet.

De plus, dans sa version initiale, le projet de loi ne reconnaissait pas qu'il pourrait être nécessaire de continuer d'exploiter le service de passagers sur les embranchements dont on n'a plus besoin pour le transport des marchandises. On a donc amendé le projet de loi une première fois pour permettre à VIA d'acquiescer à une ligne dont l'abandon est prévu mais qui est encore utilisée pour le transport des passagers. Ensuite, on l'a amendé pour enlever à VIA l'obligation de fournir un service de transport de marchandises sur les embranchements qu'il acquerra. Troisièmement, on l'a amendé pour protéger les intérêts de VIA au cas où une autre compagnie de chemins de fer acquerrait une ligne. Ces amendements ainsi que d'autres sont contenus dans la version révisée du projet de loi C-18 dont le comité permanent a fait rapport à la Chambre et la Chambre lui a apporté d'autres raffinements à l'étape du rapport.

Comme nous le savons tous, nous devons rechercher le meilleur équilibre possible entre des intérêts opposés pour réaliser des réformes qui serviront le mieux les intérêts des Canadiens de toutes les régions. Les intérêts en conflit et en concurrence exercent toujours de fortes pressions de tous les côtés surtout dans le domaine des transports. Je crois que ce projet de loi représente l'équilibre idéal entre ces intérêts opposés. Si ce n'était pas le cas et si l'avenir nous révélait que nous sommes allés trop loin dans une direction ou dans l'autre, les examens annuels et quadriennaux le feront ressortir et le gouvernement pourra demander à la Chambre d'adopter les modifications nécessaires.

Nous nous sommes efforcés d'avoir une mesure équilibrée. Nous avons voulu promouvoir les intérêts de tous les Canadiens en supprimant les obstacles qui s'opposaient à la croissance du commerce international. C'est ce qu'ont réalisé, à notre avis, les projets de loi C-18 et C-19. Le travail du comité permanent me renforce encore dans cette opinion. La nécessité de ces réformes est manifeste. Leurs avantages sont évidents. Le moment est maintenant venu d'appliquer ces réformes.

Je dirais que le gouvernement est responsable du projet de loi dont la Chambre est saisie. Nous avons examiné tous les intérêts rivaux. Nous avons écouté les députés des deux côtés de la Chambre ainsi que le comité permanent et nous avons tenu compte d'un grand nombre des modifications qu'il nous avait proposées. C'est ce qu'il convient de faire, mais nous restons responsables du projet de loi. Nous sommes prêts à le défendre. A notre avis, il va permettre d'effectuer une grande percée dans le domaine des transports, en nous donnant un meilleur réseau de transport, plus efficace et viable. Il aidera nos expéditeurs et favorisera la croissance économique et le