

*Transports—Loi*

Je voudrais donner quelques exemples de la façon dont cela a profité à ma région. Pendant des années, la région atlantique s'est plainte, à juste titre, des services aériens. Les réformes vont résoudre le problème. Par exemple, les nouveaux horaires d'automne des principales compagnies aériennes montrent que Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, continuera à bénéficier de la réforme de la réglementation économique. Le service à l'essai entre Ottawa, Montréal et Saint-Jean sera maintenu. CP Air a ajouté une liaison directe avec Saint-Jean de Terre-Neuve. Air Atlantic a commencé un vol Halifax-Saint-Jean en milieu d'après-midi. Il y a maintenant quatre vol l'après-midi entre ces deux villes. De plus, Air Bras D'or a une liaison, six jours par semaine, entre Saint-Jean et Fredericton, Saint-Léonard et Charlo, ainsi que Digby et Halifax. Air Atlantic dessert la ligne Fredericton-Moncton avec des Dash-8 tout neufs, assurant un excellent service entre ces villes. Les voyageurs qui utilisent ces services peuvent profiter des soldes de fauteuils de CP Air et des programmes de bonis de voyage. Ce ne sont là que les premières des nombreuses améliorations à venir.

Passons aux réformes économiques proposées pour les chemins de fer. La Loi nationale sur les transports de 1967 a forcé les chemins de fer à se faire concurrence. Cela n'a aidé personne, et a entraîné des hausses de tarifs-marchandises et une diminution de la concurrence. Le gouvernement veut donner aux chemins de fer la possibilité de devenir concurrentiels, la possibilité de redevenir efficaces, la possibilité de desservir les Canadiens en leur offrant la gamme de services la plus large possible au moindre prix. Les mesures d'ordre ferroviaire figurant au projet de loi vont aider l'économie de la région atlantique. Il y a de meilleures limites de changement de voie, des droits de circulation, des tarifs de lignes concurrentiels et des contrats confidentiels pouvant permettre aux chemins de fer d'optimiser leur utilisation du matériel et d'apporter aux usagers des réductions de tarifs. Ces réformes vont aider la région atlantique à obtenir la desserte ferroviaire compétitive à laquelle il a droit. Cela pourrait faire augmenter l'emploi chez Belledune Fertilizer, et augmenter le trafic ferroviaire en provenance de l'entreprise Brunswick Mining and Smelting. Cela va offrir une meilleure concurrence ferroviaire à Miramichi Pulp and Paper, et à toutes les autres sociétés de la région atlantique en situation de combiner les lignes ferroviaires pour atteindre leurs débouchés.

Aux expéditeurs qui sont incapables d'obtenir un tarif convenable de leurs chemins de fer, je suis heureux de constater que le projet de loi offre une puissante série de solutions qui établissent les droits des expéditeurs, et vont profiter en particulier aux petits expéditeurs éloignés. On pourra avoir recours à la médiation pour chercher à régler les différends. Lorsqu'une plainte portée contre le tarif d'un transporteur ne peut être réglée, l'arbitrage va offrir à l'expéditeur un recours rapide et peu coûteux pour mettre fin au différend. Dans ces cas d'une grande importance pour l'intérêt général, il est proposé une disposition grandement améliorée d'intérêt public.

Les expéditeurs de la région atlantique vont profiter de ces dispositions. Beaucoup d'expéditeurs vont pouvoir recourir aux deux chemins de fer et profiter de la concurrence existant entre

eux pour obtenir de meilleurs tarifs ou un meilleur service. D'autres vont pouvoir recourir aux mécanismes améliorés de règlement des différends pour obtenir de meilleures conditions. L'efficacité accrue du transport ferroviaire qui doit résulter de ces réformes va aider tous les expéditeurs de la région atlantique.

Le gouvernement s'est entendu avec les gouvernements des provinces sur un code national de sécurité routière grâce auquel toutes les entreprises routières du pays vont répondre aux mêmes normes élevées de sécurité. Les provinces de l'Atlantique vont profiter tout spécialement de ces réformes. De par la nature même de notre réseau ferré, nous avons un choix restreint de transporteurs ferroviaires et devons compter sur les transports routiers pour obtenir l'éventail des services qui nous sont nécessaires. Nous savons tous que les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard sont prêts à faire adopter une loi provinciale qui va libéraliser l'industrie du camionnage dans leurs provinces. Le projet de loi C-18 dotera notre région de l'industrie de camionnage régie par les lois du marché qui nous aidera à croître et à prospérer.

Je tiens à signaler que la mesure à l'étude tient compte des besoins de développement régional de ma région. Le développement régional reçoit d'ailleurs la préséance dans l'énoncé de politique de la nouvelle Loi nationale sur les transports, à l'article 3. Il s'agit d'une politique véritablement canadienne, comme nous pouvons tous le constater dans les dispositions spéciales relatives au transport aérien dans le Nord, dans l'article sur les acquisitions qui les subordonne à notre intérêt public, dans les dispositions soigneusement élaborées concernant les chemins de fer et dans la mise en application graduelle de la réforme du camionnage. Le gouvernement s'est engagé à mettre en oeuvre les programmes de l'Entente de développement économique et régional dans ma région, et à y maintenir en application les programmes NFRA et ARFAA.

Je tiens à dire en terminant que je me réjouis de cette mesure législative et que je suis impatient de la voir adoptée. Je suis convaincu qu'elle apportera de grands bienfaits dans la région de l'Atlantique, qu'elle donnera au développement économique un stimulant qui s'imposait, et qu'elle contribuera à créer des emplois.

**LA MOTION D'AJOURNEMENT**

[Français]

## QUESTIONS À DÉBATTRE

**Le président suppléant (M. Paproksi):** En conformité de l'article 66 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: L'honorable député de Bow River (M. Taylor)—La Société canadienne des Postes—Le service postal rural—Le tarif de livraison des hebdomadaires; l'honorable député de Don Valley-Est (M. Attewell)—Les Banques—L'augmentation des frais de service; l'honorable député de Laurier (M. Berger)—Le Logement—Le logement coopératif—Les statistiques de 1986. b) On demande si le programme sera modifié.