

Transports—Loi

Les dispositions les plus remarquables que l'on doit aux séances du comité permanent sont sans doute celles qui visent la réglementation des services aériens dans le Nord.

On a fait état de pertes considérables pour l'année 1985-1986. Or, voici ce que déclarait le collègue du député, l'ancien ministre des Transports, le député de Winnipeg—Fort Garry (M. Axworthy), au comité permanent des transports le 10 mai 1984:

Nous devons malheureusement constater que notre industrie réglementée est en perte de vitesse. Le régime de réglementation que nous avons établi... afin de protéger une industrie naissante nuit maintenant à son progrès. Les pertes des compagnies aériennes ont dépassé les 100 millions de dollars en 1982.

Le député ne convient-il pas avec son collègue que les pertes des sociétés aériennes sont attribuables en grande partie à une réglementation excessive qui accable l'industrie et entrave son efficacité économique et sa croissance? Le député aurait-il également un commentaire à faire sur la réussite de Wardair, une société privée qui est rentable?

[Français]

M. Robichaud: Monsieur le Président, je remercie mon collègue pour sa question, ses commentaires. Lorsqu'il me dit de commenter sur Wardair, sur les profits, eh bien, je n'ai rien contre une compagnie qui fait de bons profits, qui fait de bonnes affaires et je les félicite pour donner le service qu'ils donnent aux Canadiens.

Il me demande aussi de commenter sur la déréglementation, en fait si ce n'est pas une chose souhaitable? Eh bien, je n'ai pas dit dans mon discours que ce n'était pas souhaitable. Nous avons réalisé il y a quelques années qu'on devait graduellement se diriger vers une certaine forme de déréglementation. Et ce, j'en conviens qu'il fallait faire des ajustements dans la loi nationale, qu'il fallait absolument en faire, mais où j'arrive à un problème c'est que tout d'un coup qu'on veuille tout chambarder l'industrie des transports, ce qui ne permettra pas, ne donnera pas suffisamment de temps à l'industrie de s'ajuster.

Et c'était tout simplement ce que je voulais dire, que la réglementation est souhaitable, mais qu'on devrait quand même l'entreprendre petit à petit.

Mme Copps: Monsieur le Président, j'aimerais demander au député s'il peut nous expliquer de quelle façon le nouveau projet de loi, tel que proposé, aurait pu avoir une influence sur la décision du Canadien National de fermer ou au moins d'envoyer beaucoup d'employés à Moncton? J'aimerais qu'il élabore un petit peu, qu'il nous dise s'il y aurait des impacts aussi bien négatifs que positifs sur la situation à Moncton.

M. Robichaud: Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'essaierai de répondre à ma collègue. C'est que la société de la Couronne CN a reçu du ministre des Transports (M. Crosbie) plus ou moins un mandat ou une directive de préparation à la privatisation, ce qui veut dire en fait que CN doit rentabiliser toutes ses activités. Et dans cette hâte de rentabiliser, eh bien, il faut couper des services, en fait, cela diminue les activités du CN, ce qui amène une diminution de la charge dans ses ateliers de réparation. Et c'est exactement ce qui se passe chez nous. C'est que dans cette hâte de rationaliser toutes les opérations, eh bien, on coupe des emplois et des emplois au nombre de 1 000. Et si ce gouvernement avait juste un peu de préoccupation pour les disparités régionales, il ferait en sorte que les ateliers du CN restent ouverts. Et je me permets, monsieur le

Président, de vous citer un exemple ici: Le port de Churchill au Manitoba. Selon les autorités de Ports Canada, le port de Churchill n'était pas rentable et ils avaient décidé de fermer les installations, mais intervient le ministre des Transports qui dit: Le port de Churchill doit rester en opération, parce que ce port est une activité première dans ce coin de pays. Bravo! Si le ministre est si préoccupé pour le développement régional, il devrait en faire autant pour les gens du Nouveau-Brunswick.

• (1700)

[Traduction]

M. David Kilgour (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, c'est pour moi un honneur que d'intervenir dans le débat du projet de loi C-18, lequel comptera à mon avis parmi les plus importantes mesures adoptées par la présente législature. Il offre un nouveau marché aux usagers des services de transport partout au Canada dont, bien sûr, ma région, l'ouest du Canada.

Quand nous sommes arrivés au pouvoir il y a deux ans, nous avons trouvé dans le secteur des transports une réglementation qui était en grande partie déphasée par rapport aux changements survenus dans notre économie nationale, une réglementation qui souvent entravait au lieu de faciliter les efforts des producteurs de tout le pays pour acheminer leurs produits vers les marchés. Bien qu'une réglementation prudente s'impose pour atteindre des objectifs aussi importants que le développement régional et la sécurité, nous croyons, comme nous l'avons indiqué dans notre document *Aller sans entraves*, que l'on peut accomplir davantage avec une réglementation réduite mais meilleure et plus au point.

Après de longues consultations avec le grand public, les gouvernements provinciaux, les transporteurs, les expéditeurs et autres parties intéressées, nous en sommes arrivés à la conclusion que le temps était maintenant venu d'agir. Les Canadiens ont besoin aujourd'hui d'une révision de leur politique et de leur législation en matière de transports.

Les mesures dont nous sommes saisis aujourd'hui—la Loi nationale sur les transports et la Loi sur les transports routiers—mettront cette politique en place. Grâce à ces mesures, les forces du marché joueront un plus grand rôle, il y aura moins d'intervention de l'État et le processus de réglementation sera ouvert et accessible. Elles stimuleront la concurrence qui permettra d'améliorer les tarifs et les services tant pour les voyageurs que pour les expéditeurs. Elles rationaliseront les méthodes de réglementation restantes et remplaceront la Commission canadienne des transports par un nouvel office national des transports. En fait, nous libérons l'économie canadienne des entraves que lui impose un secteur des transports trop réglementé. Trop de ciment ne facilite pas le déplacement des gens ni des marchandises.

Mes commentaires porteront sur les conséquences de ce projet de loi sur le réseau ferroviaire canadien, surtout dans l'ouest du Canada. Dans cette région, tout le monde devrait bénéficier de ces initiatives—les producteurs du secteur primaire et les employés des scieries, des mines de potasse et de charbon, entre autres, dont les emplois seront préservés parce que leurs produits arriveront sur le marché plus rapidement, ainsi que les chemins de fer eux-mêmes.