

Transports—Loi

autochtone, les perspectives internationales et finalement le financement et la mise en oeuvre.

J'ai voulu énumérer les divers chapitres de ce rapport, monsieur le Président, pour démontrer l'ampleur de cette étude qui aurait dû être consultée par le ministre responsable de la Loi que nous débattons aujourd'hui, le projet de loi C-18, Loi qui vise à déréglementer l'industrie du transport.

Le Chapitre VIII du rapport *Obstacles* a été totalement consacré à l'étude des problèmes de transport pour les personnes handicapées du Canada. Voici ce que dit Elizabeth Semkiw de Winnipeg:

Le transport, ou plutôt l'accessibilité ou le manque de transport, a de tout temps été le problème le plus grave des personnes handicapées.

Le fait de se rendre chez le médecin, au travail ou, chose des plus rares, à des activités récréatives a toujours constitué un obstacle majeur et une source de difficultés et de dépenses considérables pour des personnes handicapées qui, comme moi, ne peuvent se déplacer sans aide dans un véhicule ordinaire.

Et voici aussi ce que dit le Conseil canadien pour la réadaptation des handicapés.

Depuis l'invention de la roue, l'humanité a toujours travaillé à améliorer ses moyens de transport. La technologie de pointe assure aux personnes non handicapées une plus grande liberté et facilite leurs déplacements dans leur milieu et au-delà. Néanmoins, les transports représentent pour les personnes handicapées un obstacle majeur à l'égalité, à leur participation et à leur intégration au milieu.

Je rappelle que le thème de l'Année internationale des personnes handicapées en 1981 était *Égalité, participation et pleine d'intégration*. Comment nos personnes handicapées du Canada pourront-elles espérer une pleine participation et une intégration si elles ne peuvent pas se déplacer dignement à travers le pays? La recommandation qui tissait une toile de fond à toutes nos autres recommandations était la suivante. Avant d'apporter quelque changement à quelque loi canadienne, le gouvernement devait toujours consulter des personnes handicapées au sujet des programmes et politiques qui les concernent directement.

Il est très décevant, monsieur le Président, de constater que le gouvernement n'a pas consulté les personnes handicapées avant de rédiger cette loi. S'il les avaient consultées et écoutées, la Loi C-18 serait bien différente. Elle aurait, par exemple, assuré aux personnes handicapées un accès raisonnable à tous les modes de transport de compétence fédérale. Le ministre des Transports aurait dû élaborer une politique nationale des transports pour les personnes handicapées avant de rédiger sa loi. Comme on le sait, plusieurs modes de transport relèvent directement de la compétence fédérale tels que les transporteurs aériens, les services ferroviaires interprovinciaux, les services d'autocar interprovinciaux, les traversiers internationaux et les traversiers interprovinciaux ainsi que le service road-cruiser à Terre-Neuve.

Si le gouvernement avait adopté une politique nationale de transport pour les personnes handicapées, les principales gares du transport aérien, ferroviaire et maritime leur seraient raisonnablement accessibles, et plus particulièrement les toilettes, les guichets, les consignes, les restaurants, le téléphone et les fontaines, ainsi que le système de communication et d'information sonore et visuel. Il y a encore à travers le pays beaucoup trop de gares où ces services essentiels ne sont pas disponibles, et le ministre des Transports devrait sans plus de délai publier un calendrier des projets qu'il a l'intention de réaliser pour assurer une accessibilité raisonnable aux voyageurs handicapés. «Accessibilité» veut dire que la personne peut monter à

bord et prendre place sans aide. C'est dommage, et je déplore le fait que le ministre n'ait pas saisi l'occasion, en déposant cette nouvelle loi, pour rendre le transport plus accessible aux personnes handicapées.

Monsieur le Président, le projet de loi C-18 présentement à l'étude et intitulé *Loi nationale concernant le transport* représente une application malhabile et incomplète du principe de la déréglementation. C'est une application calquée sur l'expérience américaine. Je viens de démontrer que ce projet de loi a complètement oublié l'accessibilité, le confort, la sécurité et les tarifs pour les Canadiens et Canadiennes handicapés. Devant cette constatation, je pose une question à cette honorable Chambre. Si le gouvernement canadien ne prend pas la peine d'assurer l'accessibilité et la sécurité des handicapés canadiens, est-il réaliste de penser qu'une firme américaine le fera? Cette loi apporte des changements longtemps attendus et sur lesquels nous sommes en partie d'accord, mais au chapitre des personnes handicapées il y en a encore beaucoup trop d'omissions et de lacunes.

J'espère, monsieur le Président, que nous aurons la possibilité de présenter des amendements lors de l'étude en comité parlementaire et surtout que le ministre sera réceptif à nos amendements. Je voterai donc contre cette loi, monsieur le Président, mais je voterai pour l'amendement qui stipule que la loi soit retirée et retournée à l'étude par le Comité permanent des transports.

• (1230)

[Traduction]

M. Vic Althouse (Humboldt—Lake Centre): Monsieur le Président, je prends la parole au sujet du projet de loi C-18 et de la motion, que j'appuie, visant à renvoyer ce projet de loi au comité afin que les personnes qui ont exprimé le désir d'exposer leur point de vue puissent le faire avant que le projet de loi ne soit rédigé plutôt qu'une fois établi par le gouvernement.

Ce projet de loi reprend presque mot pour mot un projet de loi qui a été rejeté au cours de la dernière législature, soit le projet de loi C-126. Ce que le gouvernement progressiste conservateur veut faire avec ce projet de loi, c'est, comme il le dit lui-même, «déréglementer» le secteur des transports. Ce sont ces mêmes conservateurs qui, semble-t-il s'opposaient à ce que l'on supprime le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau sous prétexte que cela allait nuire aux Canadiens de l'Ouest. Voici que les conservateurs font volte-face et décrètent que toutes les questions de transport doivent être complètement déréglementées.

Qu'est-ce que cela signifie pour une région comme l'ouest du Canada? Cela signifie que l'on n'y aura plus droit au service ferroviaire. Le gouvernement va continuer à supprimer des embranchements à un rythme encore plus rapide que ne l'ont fait les libéraux. Les Canadiens de l'Ouest se rappelleront que les libéraux ont supprimé quelque 2 500 embranchements lorsqu'ils étaient au pouvoir. Le gouvernement conservateur se propose d'en supprimer 3 000 environ dans le cours de son mandat. Ce sont ces mêmes conservateurs qui, au cours de la campagne électorale, se sont faits les protecteurs des agriculteurs et ont promis de préserver ces embranchements et de défendre l'accès des localités agricoles au réseau ferroviaire.

La réglementation vise justement à défendre l'accès des localités à ce service. Nous avons eu recours au système de