

Transports—Loi

faire au moyen de ce projet de loi. Les divers projets de loi réunis favoriseront la réforme de la réglementation à incidences économiques et de la réglementation touchant la sécurité de tous les modes de transport de compétence fédérale. Ils supprimeront les obstacles à la croissance économique et accroîtront la sécurité du système pour tous. Ils permettront aux Canadiens de relever les défis de la fin des années 1980 et des années 1990. Nous serons compétitifs.

Je voudrais mentionner brièvement quatre points au sujet des projets de loi C-18 et C-19.

[Français]

Premièrement, c'est surtout concernant la sécurité. Cela a été soulevé à plusieurs reprises en comité et même ici à la Chambre. Cela a déjà été dit par notre ministre des Transports et par le précédent aussi. La sécurité, monsieur le Président, il n'y a pas de question, la sécurité va rester là. Le ministre des Transports a déclaré que la sécurité est et continuera d'être la première préoccupation de notre gouvernement. Cet engagement a été énoncé dans la politique nationale des transports à l'article 3 du projet de loi, et il est réexprimé chaque fois que nous parlons sur les transports au Canada.

Les allégations selon lesquelles la Loi nationale sur les transports compromettra la sécurité de l'aviation sont sans fondement. Dans tous les modes, la personne ou société qui fera une demande de licence devra prouver en tout premier lieu que ses méthodes d'exploitation sont sécuritaires. C'est important, monsieur le Président. L'industrie du transport aérien a toujours eu comme priorité la sécurité. La réglementation sur la sécurité et son application par le gouvernement feront en sorte que cette préoccupation demeure au même niveau en prévoyant que tout nouveau transporteur entreprendra dans l'industrie les programmes de formation, d'inspection et d'application du gouvernement. C'est toujours notre préoccupation.

[Traduction]

Deuxièmement, nous devons compter davantage sur les forces qui s'exercent dans notre marché. Durant les 20 dernières années, notre réseau de transport n'a connu absolument aucune expansion. Nous savons que pour trouver des débouchés, il faut pouvoir compter sur un système de transport efficace. Il faut compter davantage sur les forces du marché et moins sur la réglementation à incidences économiques. C'est là un facteur très important. Cela favorisera l'innovation et la création d'entreprises et aboutira à des services et des prix plus compétitifs dans le domaine du transport. On aura ainsi un champ d'action équitable et uniforme pour tous.

En troisième lieu, nous nous sommes livrés à des consultations étendues et nous continuerons à le faire et nous avons prévu un train équilibré de réformes dans notre projet de loi. J'ai déjà mentionné le quatrième point. Un adoucissement progressif de la réglementation permet à tous les intéressés de s'adapter au changement en réduisant les bouleversements au minimum. C'est très important, car notre pays est vaste et notre réseau de transport doit s'adapter à nos besoins en 1987, en 1990 et en l'an 2000.

• (2120)

Le ministre des Transports, mon collègue et ami de Saint-Jean-Ouest, dans son style éloquent habituel, a dit que les

quatre points susmentionnés sont importants pour les Canadiens. Étant donné les coûts du transport au Canada, nous devons soutenir la concurrence. Nous devons assurer des prix équitables sur le marché du transport.

La concurrence accrue entre les chemins de fer en vertu du projet de loi C-18 aura une incidence appréciable sur les relations entre expéditeurs et transporteurs. Cette incidence aura des répercussions sur le rôle de l'agence de réglementation.

À l'heure actuelle, tous les taux ferroviaires sont du domaine public et tout expéditeur peut en profiter. En vertu du projet de loi C-18, les contrats confidentiels seront autorisés, c'est-à-dire qu'un expéditeur pourra négocier avec un chemin de fer le taux et les modalités du service qui correspondent à ses besoins. Nous n'avions jamais vu cela auparavant. Les expéditeurs ont été injustement traités, car ils n'ont pas eu de justes tarifs pour le transport de leurs marchandises. C'est ce problème que nous résolvons.

Cette nouvelle façon de procéder peut, dans certains cas, conduire à des difficultés entre les parties cherchant à conclure une entente. Pour résoudre de tels différends le projet de loi C-18 fait appel au principe de la médiation et de l'arbitrage de l'offre finale. Il est important que le gouvernement fédéral, ainsi que les 10 provinces et les deux territoires, déclarent qu'ils sont prêts à écouter ceux qui utilisent les moyens de transport.

Si un expéditeur et un transporteur ont du mal à s'entendre au sujet des tarifs ou des conditions, ils peuvent conjointement demander à L'Office national des transports de nommer un médiateur. C'est simplement quelqu'un qui facilitera les communications entre les parties. Si les deux parties sont réellement dans une impasse, avec ou sans l'aide du médiateur, l'expéditeur peut demander à l'Office de nommer un arbitre. Les arbitres seront des personnes indépendantes connaissant le domaine des transports.

Le processus d'arbitrage sera simple et rapide. Ce n'était pas le cas par le passé. L'arbitre évaluera les parties en présence et choisira l'une ou l'autre. Sauf accord contraire, le règlement imposé s'appliquera pendant un an.

Je pourrais continuer à parler des heures que nous avons passées au comité des transports. Je ne serais pas juste envers le comité si je ne le félicitais pas de son travail. En tant que vice-président, je félicite le président, le ministre des Transports et le secrétaire parlementaire du travail accompli. Pour aller au fond des choses, je dois aussi mentionner les membres de l'opposition. Comme je l'ai dit au début, nous connaissons la position des néo-démocrates, ils sont contre le développement. Le parti libéral, lui, ne sait où il va. Je félicite tous ceux qui ont contribué positivement à nos travaux. Je peux vous garantir, monsieur le Président, et garantir à tous les Canadiens qui n'ont pas été endormis par le député du parti libéral, des réseaux de transports efficaces et sûrs sous un gouvernement conservateur.

[Français]

M. Robichaud: Monsieur le Président, mon honorable collègue au début de son allocution nous a dit qu'il avait le souci des régions parce qu'il venait lui-même d'une région qu'on pourrait qualifier d'éloignée, soit Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine. Il a aussi essayé de nous laisser croire qu'il avait le souci du développement régional.