

Transports—Loi

En terminant, je considère que la solution n'est pas de transporter, au moyen d'un système quelconque, les pâtes et papiers sur les lignes ferroviaires américaines. Si c'est ce que préconisent les conservateurs, grand bien leur fasse. Nous devons être plus créatifs et non pas laisser aux sociétés ferroviaires américaines le soin de transporter nos marchandises et d'assurer nos services.

Le président suppléant (M. Paproski): La période des questions et des commentaires est maintenant terminée. Le député de Fundy—Royal (M. Corbett) a la parole pour le débat.

M. Bob Corbett (Fundy—Royal): Monsieur le Président, je tiens à déclarer que je suis heureux de participer aujourd'hui à la Chambre au débat sur le projet de loi C-18. D'entrée de jeu, sachez que je suis beaucoup plus optimiste que le député qui m'a précédé au sujet des répercussions positives et des avantages de ce projet de loi. Je ne suis pas étonné mais plutôt déçu que fidèles à leur coutume, les socialistes du pays s'en prennent aux fondements de la libre entreprise et allèguent qu'en fait, nous devrions alourdir la réglementation plutôt que de déréglementer.

Aujourd'hui est l'un des grands moments de l'histoire du Canada et de l'histoire des transports au pays. Nous tenons aujourd'hui le débat de deuxième lecture sur une nouvelle Loi nationale sur les transports et une nouvelle Loi sur les transports routiers. Les projets de loi dont il est question opèreront dans les lois sur les transports les réformes les plus approfondies et progressives que le Canada ait connues depuis de très nombreuses années.

Il y a deux ans, à l'automne de 1984, le ministre des Finances (M. Wilson) présentait à la Chambre le document intitulé *Programme de renouveau économique*. Un élément important de ce programme était la remise entre les mains du secteur privé de l'initiative du développement économique et la réduction de l'ingérence gouvernementale dans les affaires des Canadiens de même que la simplification des règlements.

En juillet 1985, le gouvernement présentait au Parlement son document de travail intitulé *Aller sans entraves*. Il s'agissait d'un programme mûrement réfléchi pour la réforme de la réglementation économique dans le secteur des transports et ce programme s'accompagnait d'une réduction du niveau d'ingérence gouvernementale dans les aspects économiques des transports.

Pendant l'été et l'automne de 1985, on s'est rendu dans tous les coins du Canada pour discuter avec des représentants des entreprises de transports et des provinces ainsi que des utilisateurs des services—gens d'affaires, expéditeurs et voyageurs.

L'automne dernier, le comité permanent des transports s'est penché sur les propositions contenues dans *Aller sans entraves* et a tenu des audiences publiques. Les recommandations du comité ont beaucoup influencé le texte des projets de loi à l'étude.

Ces projets de loi comptent parmi les plus progressistes et les plus prometteurs de réforme qu'il m'ait été donné de voir à la Chambre depuis longtemps. Ils sont basés sur les grands principes qui suivent. Moins de réglementation et moins d'intervention dans les transports, ce qui conduira à une croissance économique accrue dans les régions du Canada. Une plus grande subordination à la concurrence et aux forces du marché, ce qui diminuera le coût des transports et amènera les services que les

gens veulent, plutôt que ceux qui sont imposés par une bureaucratie lointaine. Les utilisateurs des transports, expéditeurs et voyageurs, veulent une réglementation transparente, accessible, juste et orientée vers la concurrence et le service. Je dis à mes collègues d'en face que ce sont les piliers de toute la loi, les bases sur lesquelles elle repose.

● (1600)

Ce qui est particulièrement important pour moi, en tant que député de la région atlantique, c'est de savoir que cette réforme apportera des avantages aux régions les plus défavorisées tout comme au Canada central. Je puis vous assurer, monsieur le Président, que c'est bien le cas.

Certains ont essayé de montrer qu'une réglementation excessive favorisait le développement régional. Rien n'est plus loin de la vérité. Depuis trop longtemps, la région atlantique paie trop cher pour des transports réglementés qui protègent les privilèges et étouffent le développement. Notre croissance profitera davantage de transports concurrentiels qui sont efficaces et offrent le maximum de services au moindre coût. Nous sommes loin des marchés et nous avons besoin du transport le moins cher possible. Il nous faut la commercialisation innovative qu'apportera un système concurrentiel, plutôt qu'une réglementation très stricte. Les services doivent répondre à nos besoins particuliers, non à des normes arbitraires fixées à Ottawa. En résumé, la région atlantique a besoin des avantages de la concurrence.

Au cours des 20 dernières années, l'évolution rapide des transports m'a convaincu que la réglementation économique induite des transporteurs, et l'effet négatif de celle-ci sur les utilisateurs, existait depuis trop longtemps. Les réformes que propose le projet de loi pour les services aériens sont vastes et importantes. En vertu de la future loi, les transporteurs aériens du pays pourront offrir les services qu'ils veulent, au prix qu'ils veulent, selon les besoins du marché. Nous aurons alors un plus vaste choix de services moins coûteux. Le public sera protégé des cessations soudaines de service par une période d'avis de 60 jours et des subventions aux services essentiels. Les augmentations de prix injustifiées pourront aussi être refusées ou diminuées.

Cette mesure législative répond aux préoccupations et aux besoins de la région atlantique. Elle diminuera considérablement une réglementation qui était étouffante. Nous savons tous que le gouvernement tient beaucoup à la sécurité aérienne et, comme d'autres collègues l'ont dit, la sécurité est la première priorité. Je suis heureux de pouvoir dire que l'on prend déjà des mesures pour renforcer la sécurité aérienne, ferroviaire, routière et maritime, lesquelles consistent à embaucher plus d'inspecteurs, à améliorer les normes et à faire des réformes législatives.

Je suis convaincu que ces réformes du transport aérien amèneront plus de services dans la région atlantique à des prix plus compétitifs. Nous savons tous que depuis 1984 il y a eu un certain relâchement de la réglementation qui s'est traduit par une augmentation de la gamme des services offerts dans toutes les régions, sans augmentations de prix et parfois avec réduction. Je suis également heureux de faire remarquer que nombre de ces nouveaux services utilisent des avions canadiens.