

Transports—Loi

des effets sur les emplois. Voici un premier exemple de comment certaines régions seront affectées. Ceci m'amène à mentionner une faiblesse de ce projet de loi, et je ne suis pas le seul à la souligner, c'est qu'il n'y a aucune disposition dans ce projet de loi qui détermine ou qui établit la préséance du développement régional sur les profits. Nous jugeons, monsieur le Président, qu'il est indispensable qu'on fasse une réserve dans la nouvelle Loi nationale sur les transports pour tenir compte du rôle essentiel des transports en matière de développement régional.

J'en profite ici encore pour vous rappeler, monsieur le Président, pour porter à votre attention ce qui suit.

[Traduction]

«A l'issue d'une rencontre à Fredericton, les premiers ministres du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard ont dénoncé le projet de Loi nationale sur les transports en disant qu'elle élargirait le fossé économique entre le Canada central et l'Est.

Les premiers ministres veulent que le ministre des Transports, John Crosbie, qui a déposé le projet de loi au début de novembre, ajoute une disposition assurant que le développement régional aura préséance sur un service de transport rentable en cas de conflit entre les deux».

[Français]

Et j'en profite pour vous faire part, monsieur le Président, d'une lettre que j'ai reçue du président du conseil des premiers ministres qui dit en fait essentiellement la même chose que je viens de dire. Je cite:

Puisque la nouvelle loi ne garantit pas que les objectifs de développement économique régional auraient, en cas de conflit, préséance sur les objectifs de rentabilité commerciale d'un service de transport, nous ne pouvons pas l'appuyer.

«Nous», veut dire les provinces de Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard.

Nous sommes d'avis qu'elle devrait contenir une clause subordonnant les objectifs de rentabilité commerciale aux objectifs de développement économique régional. L'hésitation du gouvernement fédéral à inclure une telle clause jusqu'ici nous préoccupe davantage en ce qui concerne les répercussions négatives du projet de loi C-18 sur les services de transport dans les provinces Maritimes.

Nous avons écrit à l'honorable John Crosbie à ce sujet et aimerions en discuter avec lui sous peu. Espérant que vous appuierez notre position, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Même à la suite des pressions faites par les premiers ministres des provinces, la réaction du ministre des Transports n'a certainement pas été favorable.

Et ici, je m'en tiens à une réunion du Comité des transports où le ministre lui-même disait: Je ne partage vraiment pas la position des premiers ministres des trois provinces Maritimes qui est d'inclure dans cette mesure législative une disposition qui donne préséance dans tous les cas à une situation par rapport à une autre. Le ministre des Transports refuse d'accéder à la demande des premiers ministres des Maritimes qui voient vraiment cette région menacée.

Alors ce projet de loi en fait, dans sa forme actuelle, ne tient pas compte des régions, particulièrement des régions éloignées.

Monsieur le Président, c'est par la réglementation qu'on a réussi à alléger un certain nombre de difficultés reliées au développement économique régional. Il est regrettable que le ministre des Transports ne veuille pas inclure un article à cet effet.

Si la déréglementation instaure un marché hautement concurrentiel, il est impératif que l'on mette en place une certaine forme de protection contre les pertes de services.

Et ce manque de vision, monsieur le Président, me rappelle le projet de loi C-75, et j'arrive au bout de mon discours, le projet de loi C-75 sur la marine marchande du Canada, où pendant toutes les audiences, les témoins qui comparaissaient manifestaient leur opposition à l'article 4 du projet de loi. Bien sûr, les députés du gouvernement ne voulaient pas comprendre les objections des témoins, jusqu'à ce que ce projet de loi C-75 se soit éteint lorsque la dernière session de ce Parlement s'est éteinte, seulement suite à un discours de près de 7 heures de mon collègue de Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe (M. Tobin).

Maintenant, les députés du gouvernement se lèvent pour manifester leur opposition à cet article 4, et le ministre des Transports a consenti à présenter à nouveau ce projet de loi, mais sans l'article 4. Bien sûr, nous nous réjouissons qu'enfin le ministre ait pu comprendre un peu de bon sens dans le cas du projet de loi C-75 et nous espérons, monsieur le Président, que le ministre comprendra, même si cela lui prend du temps à comprendre, nous allons lui donner tout le temps, car nous allons discuter de ce projet de loi longtemps.

• (1650)

[Traduction]

M. Lesick: Monsieur le Président, j'ai écouté le député de Westmorland—Kent (M. Robichaud) avec grand intérêt. Je désire formuler quelques réflexions puis lui poser une question. La rentabilité semblait être au coeur de son discours. Pourtant, l'une des meilleures entreprises que nous avons au Canada est une entreprise privée qui s'efforce de réaliser des profits depuis de nombreuses années, je parle ici de Wardair. Cette entreprise dont le siège est à Edmonton réussit extrêmement bien. Elle se rend maintenant partout dans le monde et couvre l'ensemble du Canada. J'ai effectué mon premier vol sur Wardair il y a 22 ans. C'est une société aérienne très sûre qui possède un bilan enviable.

Je suggère que l'on insiste moins sur les profits et davantage sur ce que la société aérienne accomplit réellement. On a laissé entendre que le gouvernement avait fait la sourde oreille aux doléances exprimées après la publication du document intitulé *Aller sans entraves* et qu'il avait complètement négligé les efforts de réaménagement et d'amélioration de la politique. Nous sommes là bien loin de la vérité. La mesure législative a été élaborée par un travail de coopération avec le secteur privé, les transporteurs, les usagers et les collectivités. Plus de 500 groupes ou particuliers ont exprimé leurs vues au cours du processus de consultation et nous en avons tenu compte. Le comité permanent a été à l'écoute de l'ensemble des Canadiens. De plus, la Chambre, par l'intermédiaire du comité permanent des transports, a très nettement contribué à l'élaboration de cette mesure législative. Les membres du comité permanent représentent tous les députés à la Chambre. Le comité a tenu deux séries distinctes d'audiences, l'une portant sur la politique d'ensemble et l'autre sur les régions nordiques et isolées du pays. Les recommandations ont été bien reçues et elles ont été incorporées au projet de loi.