

*Transports—Loi*

sérieux malgré l'importance qui avait été accordée à cette question au cours des dernières élections.

● (1200)

Je vais signaler une autre raison pour laquelle nous devrions examiner cette mesure plus attentivement que nous ne pourrions le faire à cause de la motion de clôture: toute une série d'événements révèle que le gouvernement national a de moins en moins de pouvoirs pour mener à bien une union économique qui nous permettra de faire face à la concurrence internationale. Je l'ai dit plus tôt, le transport relève carrément du gouvernement national, fait que nous devrions admettre encore plus ouvertement maintenant qu'il est question de donner plus de pouvoirs aux provinces, que les négociations sur le libre-échange vont probablement réduire davantage les pouvoirs fédéraux et que le processus de privatisation des sociétés d'État est amorcé.

Prises ensemble, ces initiatives ne peuvent qu'empêcher le gouvernement central d'atteindre les buts et objectifs nationaux avec efficacité et succès. Cela ne sera pas évident du jour au lendemain, mais au cours des prochains mois et des prochaines années, alors que nous tenterons de faire face à de nouvelles demandes, cette décision incroyable du gouvernement conservateur de limiter le rôle de l'État dans la vie socio-économique du pays va être vertement critiquée. Les historiens vont probablement blâmer le gouvernement, mais il faudrait certainement examiner cette mesure de plus près.

J'exprime cette inquiétude, surtout en ce qui a trait aux transports, parce que je me souviens d'avoir participé aux discussions et aux négociations quand nous avons commencé à penser sérieusement à entreprendre nos propres réformes dans ce domaine. Une des questions les plus importantes que nous avons soulevées dans ce temps-là concernait la sécurité, car nous nous demandions si la déréglementation garantirait une protection suffisante pour maintenir les normes élevées de qualité et d'entretien du réseau de transport. Nous voulions éliminer le problème des dangers et des désastres que présentaient toujours les industries du chemin de fer, de l'aviation et du camionnage. Pourtant, rien dans ce projet de loi ni dans la série de mesures complémentaires du gouvernement n'indique qu'il tient compte de ces faits.

De même, quand nous avons considéré le rôle des transports, il fallait aussi nous pencher sur le rôle du développement régional, rôle qu'on ne peut évaluer seulement à la lumière des critères, des comptes ou du jugement des économistes. Notre histoire nous avait enseigné que, si nous voulions maintenir l'unité nationale, il fallait que toutes les régions du pays participent, ce qui n'a pas été le cas, à mon avis.

Dans le peu de temps qui me reste, je tiens à dire que c'est un projet de loi inachevé qui a besoin d'être examiné et travaillé avec beaucoup plus de soin. Malheureusement, le gouvernement ne semble pas disposé à donner aux Canadiens l'occasion de le faire.

**M. Rod Murphy (Churchill):** Madame la Présidente, j'ai toujours considéré le député de Winnipeg-Fort Garry (M.

Axworthy) comme le père de cette mesure. Je pensais que dans son discours il présenterait ses excuses à la Chambre et au pays pour avoir parrainé les tentatives du précédent gouvernement libéral en vue de mettre en place un régime de déréglementation au Canada.

Les événements qui se déroulent à la Chambre en ce moment me causent quelques soucis. En dépit de ce qu'ont dit un certain nombre de précédents intervenants, nous ne discutons pas pour l'instant du projet de loi C-18. Nous nous préoccupons de l'attribution de temps qui limite le débat à l'étape du rapport et de la troisième lecture de cette très importante mesure législative. Comme vous le savez, madame la Présidente, l'attribution de temps n'est qu'une autre façon de désigner la clôture. C'est un moyen de couper le débat, de limiter le nombre d'intervenants, et d'avoir la certitude que seuls quelques-uns des amendements proposés vont faire l'objet d'un débat et d'un vote à la Chambre.

C'est une situation très problématique pour la Chambre. Le gouvernement ne peut pas prétendre que nous avons décidé de faire de l'obstruction systématique sur cette mesure. Quand ce projet de loi a finalement été ramené à la Chambre pour que nous en débattions, l'opposition que nous représentons a annoncé qu'elle allait rapidement présenter tous ses amendements afin de nous permettre d'avoir un vote par appel nominal sur ces amendements à la Chambre. Nous estimons que c'est nécessaire car les porte-parole du gouvernement nous ont dit que le gouvernement était prêt à accepter certains des amendements présentés au nom du député de Regina-Ouest (M. Benjamin) et au nom d'un des députés libéraux. Pourtant, le gouvernement a refusé de nous dire quels amendements il était prêt à accepter.

La situation est assez ironique. Le gouvernement, qui prétend être d'accord pour accepter certains amendements, mais sans consentir à nous dire lesquels, impose maintenant l'attribution de temps qui risque de nous empêcher d'en arriver à certains des amendements qu'il serait peut-être disposé à accepter. Curieuse vision de la démocratie parlementaire. J'entends dans le lointain une voix, celle du secrétaire parlementaire, qui nous dit que nous faisons tous piétiner le débat. Nous ne le faisons pas piétiner. Nous avons dit que nous voulions statuer le plus rapidement possible sur les amendements. Nous avons dit que nous étions prêts à renoncer au débat sur certains amendements.

Le premier orateur de notre parti à propos de cette motion d'attribution de temps, le député de Regina-Ouest, a signalé qu'avec deux ou trois jours à l'étape du rapport nous pourrions étudier la totalité des amendements. Deux ou trois jours de débat, ce n'est pas le bout du monde pour changer fondamentalement la manière dont est régie l'industrie des transports. C'est à cela que sert le Parlement. Nous devrions faire en sorte que nos amendements, que dans certains cas le gouvernement est disposé à accepter, fassent l'objet d'un débat et d'un vote. Il est flagrant que quand le gouvernement nous accuse de retarder le débat, il ne dit pas la vérité.