Transports—Loi

termes de la loi sur les prestations d'adaptation pour les travailleurs s'élèvent à environ 60 p. 100 des gains hebdomadaires assurables moyens, montant qui est généralement établi en fonction des 20 dernières semaines d'emploi précédant la mise à pied. Ces prestations sont entièrement indexées sur l'inflation et sont versées jusqu'à ce que le bénéficiaire trouve un emploi ou qu'il atteigne l'âge de 65 ans.

Je soumets donc que le gouvernement conservateur a une responsabilité envers tous ces travailleurs du domaine du transport qui pourront être mis à pied. Et l'amendement que j'avais présenté pour permettre à ces travailleurs du transport de bénéficier de ce programme actuel a évidemment été refusé par le gouvernement. Mais je crois que tôt ou tard, face au marasme qui sera créé par cette mauvaise loi, le gouvernement se devra d'intervenir et je pense que ce programme, quoique imparfait, pourrait répondre, dans une large mesure, à des besoins pressants pour ces travailleurs qui seront devant le chômage et devant aucune possibilité d'emploi.

Une autre faiblesse marquante du projet de loi est le fait que C-18 ne contient aucune réserve liant l'application de la Loi à des objectifs de développement régional. Tout au plus, on dit maintenant que la viabilité commerciale des lignes de transport doit être mise «en balance» avec les objectifs du développement économique régional. Il s'agit d'un amendement que j'ai présenté au Comité des transports, amendement qui a été, mot pour mot, repris par mon collègue, le député de Moncton (M. Cochrane) et qui a été simultanément présenté aussi au Comité des transports. Je dois dire, monsieur le Président, que je ne peux pas faire autrement que me réjouir du fait que cet amendement ait été accepté. Mais, tout en me réjouissant d'avoir pu obtenir cette modification à la Loi de la part du gouvernement, je dois vous indiquer que je la trouve nettement insuffisante. Cette modification n'est pas assez forte pour forcer le gouvernement et les fonctionnaires à tenir compte du développement régional lorsque les décisions sont prises et que les politiques en matière de transport sont formulées.

Monsieur le Président, l'histoire nous a appris clairement que si nous voulons avoir une politique efficace vis-à-vis du développement régional, tous les ministères fédéraux doivent en tenir compte. Si les objectifs du développement régional sont seulement mis «en balance» avec la viabilité commerciale des lignes de transport, rien ne nous est garanti. C'est trop flou, c'est trop général pour qu'un ministre et ses fonctionnaires en tiennent compte. Les objectifs de développement régional doivent avoir priorité sur les intérêts commerciaux lorsque les deux sont en conflit. Cette opinion est partagée par plusieurs intervenants que nous avons entendus lorsque le Comité permanent des transports a visité les différentes régions du Canada. En fait, cette opinion est presque unanime parmi les provinces de l'Atlantique. Par exemple, laissez-moi vous décrire ce que le chef de l'Opposition officielle au Nouveau-Brunswick, et très bientôt premier ministre au Nouveau-Brunswick, M. Frank McKenna, disait à Moncton le 1^{er} avril dernier, et je le cite:

● (1950)

[Traduction]

Il est essentiel de modifier le projet de loi C-18 afin d'assurer que les objectifs de développement régional auront priorité sur ceux de la rentabilité commerciale lorsqu'il y a conflit entre les uns et les autres.

Ce point fondamental fait l'unanimité partout dans les Maritimes. Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-18 n'offre pas cette assurance. Il n'est pas acceptable aux gens des Maritimes. Il n'est pas acceptable aux Néo-Brunswickois.

L'inclusion de cette disposition réaffirmera le rôle des transports comme instrument important de développement économique.

Elle sera l'indication claire que le gouvernement fédéral ne permettra pas que la viabilité commerciale soit le seul élément déterminant dans toute décision concernant les services de transport.

Tel qu'il est rédigé, le projet de loi C-18 insiste sur le droit du marché de s'autoréguler par la concurrence. Le but de la disposition à inclure est de prévoir que les services de transport essentiels à notre développement économique ne seront pas mis en danger par l'atmosphère plus compétitive.

Elle fera en sorte que nous continuions de bénéficier du plein accès à ces services même s'ils ne se révèlent pas viables du point de vue commercial. Elle nous fera reconnaître comme des Canadiens à part entière même si nous ne vivons pas dans le centre du Canada.

[Français]

On pourra dire qu'il s'agit d'un libéral qui parle et qu'il fait de la politique, mais, monsieur le Président, ce n'est pas seulement le chef de l'opposition au Nouveau-Brunswick qui a dit la même chose, mais aussi le premier ministre actuel qui, témoignant devant le Comité permanent des transports le 1^{er} avril dernier, disait, et je le cite:

● (2000)

[Traduction]

Du fait que le gouvernement fédéral ait été réticent jusqu'à maintenant à incorporer au projet de loi C-18 des dispositions visant à protéger les intervenants de répercussions néfastes éventuelles de la mesure législative proposée, la province s'inquiète de plus en plus des effets négatifs que pourrait avoir la nouvelle loi sur les services de transport au Nouveau-Brunswick et dans les provinces maritimes en général.

Voilà pourquoi le Nouveau-Brunswick insiste tant pour que l'alinéa 3(1)d) du projet de loi C-18, qui reconnaît les transports comme un facteur primordial du développement économique régional, soit élargi pour englober un énoncé selon lequel les objectifs de développement économique régional primeront sur les objectifs de viabilité commerciale en cas de divergence.

[Français]

L'un des meilleurs mémoires à avoir été présenté devant le Comité des transports fut celui présenté par la Harmon Corporation de Stephenville, à Terre-Neuve. Voici ce qu'elle avait à dire:

[Traduction]

L'article 3 du projet de loi C-18 contient un énoncé de politique qui s'applique à l'ensemble de la mesure législative proposée. On y met l'accent sur la viabilité commerciale. A l'alinéa d), on reconnaît les transports comme facteur primordial du développement économique régional. On trouve à divers endroits dans le projet de loi des dispositions sur le maintien de services de transport ferroviaire et aérien essentiels. Cependant, il ne s'agit pas d'un engagement clair et net en faveur du développement économique. On ne voit aucune volonté manifeste de faire primer le développement économique régional sur la viabilité commerciale.

Avant d'accepter d'adhérer à la Confédération, la Colombie-Britannique a posé comme condition préalable la construction d'une voie ferrée à travers les montagnes.

Dans les Termes de l'union avec le Canada, Terre-Neuve a posé comme condition préalable que les services de traversier et de transport ferroviaire soient maintenus entre Terre-Neuve et le Canada. C'est notamment par souci d'assurer le développement économique qu'on a posé ces conditions.

Réunis à St. John's, à Terre-Neuve, en 1985, les premiers ministres ont déclaré qu'ils souhaitaient que les objectifs de développement économique priment sur les objectifs de viabilité commerciale en cas de divergence.

La société Harmon Corporation propose donc, conformément aux déclarations publiques des premiers ministres provinciaux, que l'alinéa 3(1)d) du projet de loi soit amendé et remplacé par ce qui suit:

«d)les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement régional et que, en cas de divergence entre les objectifs de viabilité