

Transports—Loi

Compte tenu du fait que la Chambre ne sera pas saisie de cette entente provisoire, et qu'il y a lieu de persuader le gouvernement de revenir sur sa décision avant qu'elle ne soit définitive, j'estime qu'un débat d'urgence s'impose.

M. le Président: Je remercie le député d'Oshawa d'avoir signalé cette question à la présidence. Comme la présidence est d'avis qu'il s'agit d'une affaire grave et d'importance nationale, elle est disposée à accepter, conformément aux dispositions de l'article 29 du Règlement, la tenue d'un débat d'urgence sur la question dont le député d'Oshawa nous a saisis.

Le député a-t-il la permission de proposer l'ajournement de la Chambre, en conformité des dispositions de l'article 29 du Règlement, en vue de débattre une affaire précise et importante?

Des voix: D'accord.

M. le Président: La présidence estime qu'il y a consentement unanime.

Des voix: D'accord.

M. le Président: Je me dois d'informer les députés que le débat d'urgence commencera à 20 heures ce soir.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI NATIONALE DE 1986 SUR LES TRANSPORTS

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude interrompue le mardi 27 janvier de la motion de M. Crosbie: Que le projet de loi C-18, concernant les transports, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé à un comité législatif, ainsi que de l'amendement de M. Benjamin (p. 2756).

M. le Président: Avant d'accorder la parole au député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine (M. Gray), je tiens à informer la Chambre qu'en raison de la déclaration ministérielle d'aujourd'hui, nous prolongerons la séance jusqu'à 18 h 17.

[Français]

M. Darryl L. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le Président, quand j'ai terminé hier après-midi sur le projet de loi C-18 concernant le changement de réglementation sur les transports au Canada, j'avais mentionné le fait que la situation actuelle, celle de 1987, n'est pas celle d'il y a 20 ans, qu'elle a changé. La situation a changé chez nous, monsieur le Président, chez nos voisins du Sud, en Europe, chez nos clients de l'Asie, des modifications profondes ont été apportées dans la structure des marchés, des changements qui ont déjà un impact sur notre économie ici au Canada.

Je posais plusieurs questions hier après-midi, j'en poserais donc une autre: A votre avis, monsieur le Président, qui a été et va rester toujours le meilleur analyste, le meilleur juge et l'intervenant le mieux placé pour s'adapter rapidement et efficacement aux modifications du marché? A mon avis, je crois sincèrement que le meilleur juge, le meilleur analyste c'est le producteur lui-même, l'entrepreneur qui doit fixer ses prix en

fonction des diverses obligations liées à la fabrication, la livraison, au coût des matériaux, au coût de la main-d'oeuvre, au régime d'imposition. La question est donc de savoir si on doit continuer à vivre à tout prix dans un cadre réglementaire, rigide, contraignant, abusif, inadapté, périmé et rétrograde. Monsieur le Président, je dis: Non!

Trois éléments essentiels me tiennent à coeur dans ce dossier: le véritable intérêt public, la sécurité absolue et l'assurance que les entreprises canadiennes auront dorénavant toutes les occasions de prendre leur place dans le marché du travail, dans le marché du transport régional, dans le transport national et dans le transport international.

● (1530)

[Traduction]

On a souvent répété, au regard du projet de loi C-18 que la sécurité préoccupait très sérieusement et très sincèrement le grand public. L'ancien ministre des Transports ainsi que le ministre actuel (M. Crosbie) ont affirmé que le gouvernement ne transigera pas sur la sécurité. Nous avons déjà pris certaines mesures et nous continuerons à faire en sorte que la sécurité ne suscite aucun problème. Les Canadiens devraient pouvoir croire en toute tranquillité que les modes de transport au Canada sont parmi les plus sûrs au monde. Nous tentons constamment d'améliorer nos programmes de sécurité. On a tout à fait tort de laisser entendre que la Loi nationale sur les transports risque de mettre la sécurité en danger.

L'engagement du gouvernement en matière de sécurité se manifeste également dans les diverses initiatives prises à l'égard de chaque mode de transport. Par exemple, en 1985, la Loi sur l'aéronautique a été modifiée et renforcée sous de nombreux rapports. Des modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada qui vont améliorer la sécurité maritime seront renvoyées à la Chambre. Un Code national uniforme de sécurité pour le camionnage a été approuvé par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux en octobre dernier et une nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire est actuellement à être mise au point. D'autres initiatives de sécurité pour le transport de substances dangereuses, la circulation routière et les enquêtes sur les accidents seront bientôt présentées.

[Français]

Monsieur le Président, nous constituons ensemble, tous les Canadiens, un peuple informé, mûr, compétent, amplement en mesure de décider nous-mêmes quel service est le plus à même de nous satisfaire en tenant compte du rapport qualité-prix, et ce, surtout dans le domaine du transport des marchandises et des passagers. Je crois qu'il est dépassé dans un pays libre, hautement civilisé, technologiquement très avancé, que notre politique des transports ne serve pas les intérêts des voyageurs, des pourvoyeurs de produits et services, des producteurs et des consommateurs. Il faut—en suivant bien entendu toutes les règles les plus élémentaires de sécurité et de bonne conduite sociale—garantir la libre circulation des biens et des individus, sans contrainte, sans entrave, sans autre intervention que celle du libre marché, du libre choix.