

*Transports—Loi*

● (1410)

Le gouvernement assume aussi de grandes responsabilités en matière de sécurité pour d'autres modes de transport. La Chambre sera saisie très bientôt des modifications que le gouvernement se propose d'apporter à la Loi sur la marine marchande du Canada et qui amélioreront la sécurité du transport maritime. En octobre dernier, les gouvernements fédéral et provinciaux ont approuvé un code de sécurité national uniformisé pour le secteur du camionnage. Un projet de loi sur la sécurité ferroviaire est en voie de préparation. D'autres mesures en matière de sécurité dans le domaine du transport des matières dangereuses et du transport routier sont proposées dans le cadre des lois existantes portant sur la sécurité. Les Canadiens jouiront d'un service de meilleure qualité à des prix plus intéressants et à des niveaux de sécurité semblables, sinon supérieurs, du fait de l'adoption de la Loi nationale sur les transports. Le gouvernement n'a pas fait de quelque manière que ce soit ou par le biais de quelque loi que ce soit le moindre compromis sur la sécurité et il n'en a d'ailleurs pas l'intention.

On accorde également pas mal d'attention au développement économique régional. Je suis heureux de constater que le gouvernement comprend qu'un réseau de transport efficace est nécessaire à un développement économique régional durable. Pour la première fois, on précise dans la Loi nationale sur les transports—je souligne que c'est la première fois qu'on le fait dans une mesure législative—que les transports sont la clé du développement régional. La nouvelle mesure tend, d'abord et avant tout, à réduire une réglementation écrasante, ce qui stimulera la concurrence et créera un réseau de transport plus dynamique et innovateur, permettant ainsi d'offrir le meilleur service possible au meilleur prix possible. Toutes les régions en profiteront. On créera des emplois dans toutes les industries qui doivent pouvoir compter sur des services de transport compétitifs, afin de faire face à la concurrence, particulièrement la concurrence étrangère.

Cela ne signifie pas cependant que le gouvernement soit insensible aux besoins spéciaux de certains services de transport dans les régions du pays. Le gouvernement entend toujours respecter les principes de développement économique sur lesquels les premiers ministres se sont entendus en février 1985. Ces principes découlent d'arguments présentés par les premiers ministres provinciaux et plus particulièrement ceux de la région de l'Atlantique, et ils sont à la base de la politique du gouvernement.

Les premiers ministres de la région de l'Atlantique ont insisté non seulement auprès du ministre compétent mais également auprès du comité permanent des transports pour que l'on reconnaisse dans ce projet de loi que les transports sont essentiels au développement régional. C'est la toute première fois qu'il en est fait mention dans une mesure législative.

Les programmes fédéraux de transport continueront à profiter aux régions du pays. Ainsi, en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, on versera plus de 75 millions de dollars par année, afin de subventionner les coûts de transport dans la région. La législation concernant le transport du grain de l'Ouest prévoit, quant à elle, une aide dépassant les 600 millions de dollars par année. En outre, les gouvernements

fédéral et provinciaux continueront de collaborer par les ententes de développement économique et régional, afin d'étendre le réseau de transport dans les diverses régions du pays, surtout la région de l'Atlantique. Aucun de ces programmes ne sera touché par la Loi nationale sur les transports, contrairement à ce qu'ont laissé entendre certains députés qui n'appuient pas la législation progressiste que représente le projet de loi C-18.

Les députés sauront que le développement économique régional ne peut progresser de nos jours sans planification générale et sans initiatives locales. Il ne suffit plus de poser des rails dans les régions éloignées pour y assurer des emplois permanents et payants. Il faut tenir compte des gens et des compétences, des avantages naturels de ces régions et de leurs services. Heureusement, le gouvernement a compris l'importance de données aussi fondamentales et il a agi en conséquence.

L'ordre des priorités et la planification globale sont établis dans le cadre de l'Entente de développement économique et régional et lors des rencontres qui ont lieu régulièrement entre les premiers ministres comme celle de Vancouver, en novembre dernier, notamment. La participation et l'initiative locales sont assurées grâce à des orientations tout à fait inédites, dont l'Agence des perspectives de l'Atlantique, annoncée par le premier ministre (M. Mulroney) dans le dernier discours du trône est le modèle idéal. Cet organisme est mis en place actuellement pour ouvrir certaines possibilités économiques à la région de l'Atlantique.

Le ministre des Transports (M. Crosbie) et le gouvernement se sont également penchés sur les besoins particuliers du Nord en matière de transports. Le nouveau projet de loi introduit une mesure supplémentaire de concurrence dans les régions du nord de cinq provinces et dans l'ensemble des deux territoires tout en maintenant de solides mécanismes pour protéger les services aériens absolument essentiels et assurer l'approvisionnement des localités concernées. Dans le cadre de la politique actuelle du gouvernement, axée sur une plus grande responsabilité fiscale, l'aide consentie aux régions à ce titre sera entièrement du domaine publique et non plus camouflée sous le couvert de décisions réglementaires. Cette politique est confirmée dans cette nouvelle Loi nationale sur les transports à l'étude.

Ses dispositions sur les transports ferroviaires témoignent d'une véritable ouverture d'esprit à l'endroit des préoccupations locales. Elles prévoient des avantages considérables pour les expéditeurs captifs et sont particulièrement importantes pour les expéditeurs de matières premières des régions de l'Atlantique et de l'Ouest. Pour la première fois, le ministre des Transports sera autorisé à appuyer financièrement d'autres services de transport destinés à remplacer les embranchements supprimés. La nouvelle Loi nationale sur les transports va permettre au gouvernement de prendre des décisions plus judicieuses en ce qui concerne les dépenses consacrées aux embranchements. L'une des statistiques que le Canadien National ne cesse de citer aux députés est que le tiers des voies de cette société au Canada ne génère que 1 p. 100 de ses recettes. Les modifications prévues dans la nouvelle Loi sur les transports vont permettre pour la première fois au ministre de subventionner directement les sociétés ferroviaires pour qu'elles