

Transports—Loi

• (1640)

[Français]

M. Malépart: Monsieur le Président, c'est malheureux qu'on ne puisse pas réglementer l'intelligence. Le député qui vient de parler n'a pas compris le début de mon discours. C'est triste et c'est la preuve-témoin, c'est le propos d'un homme «déréglementé», monsieur le Président, il y a quelque chose. Au départ, j'ai dit: Le parti libéral ne s'oppose pas à une déréglementation, le parti libéral... et mon collègue de Papineau (M. Ouellet) a raison de s'opposer, et le député, s'il veut être honnête lorsqu'il parle de la création de 9 p. 100 d'emplois aux États-Unis... où sont les employés de la *People Express*, le député a oublié, s'il veut être honnête, le député a oublié de dire que dans la plupart des compagnies de transport aérien concurrentes les employés ont été obligés d'accepter des diminutions de salaires. Alors, le député parle de création d'emplois. En vrai conservateur, il y a un «job» de 15 000 \$, et il dit: Il gagne trop cher, on va la couper en deux, toi, tu vas avoir 7 000 \$ et à l'autre, on donne 8 000 \$. C'est cela la politique des conservateurs.

M. Kilgour: Monsieur le Président, dans son discours je crois bien que le député de Montréal—Sainte-Marie (M. Malépart) a touché à la question de la sécurité de divers moyens de transport au Canada. Je pense qu'il est très important de soulever le point qu'une attention particulière a été accordée à la sécurité tout au long du présent processus de réforme. L'actuel ministre des Transports (M. Crosbie) et son prédécesseur ont très clairement indiqué qu'un des objectifs prioritaires de cette réforme est l'entente en vue d'un niveau de sécurité plus élevé pour chacun de nos modes de transport. De nouvelles dispositions pour l'exploitation d'entreprises dans le secteur aérien et de camionnage reconnaissent explicitement que les transporteurs devraient satisfaire aux normes de sécurité sans quoi ils se verraient retirer leurs licences d'exploitation.

Les révisions récentes survenues dans la Loi sur l'aéronautique et l'adoption prochaine, pour la première fois, d'un Code national de sécurité va faire de l'industrie du camionnage le témoin de l'engagement inconditionnel du gouvernement dans ce dossier. C'est très important, monsieur le Président, plus de 30 000 personnes, 1,2 milliard de dollars, seront affectés annuellement en rapport avec la sécurité du transport au pays, soit près du tiers des budgets combinés de Transport Canada et de la CCT.

De plus, le ministre a déjà fait part de ses intentions d'embaucher d'autre personnel, quelque 100 inspecteurs additionnels, qui vont oeuvrer dans le domaine de la sécurité.

Notre réforme de règlement est purement, et c'est très important aussi, de nature économique et ne réduit en rien les mesures de sécurité déjà existantes.

M. Malépart: Monsieur le Président, pour terminer, c'est l'Association des pilotes, ce n'est pas moi, de par mes connaissances personnelles, qui ai dit que la déréglementation aurait des conséquences néfastes sur la sécurité. Ce sont des experts en la matière dans différents domaines. Mais il est possible que, malgré une certaine forme de déréglementation de façon raisonnable, prudemment et intelligemment, s'il est possible de demander cela à nos amis d'en face, on pourrait garantir un niveau assez élevé de sécurité. Mais, présentement, tel que le projet de loi est soumis, il n'y a aucune garantie, et la seule

chose qu'on voit dans le projet de loi est l'intention cachée du gouvernement, et par expérience passée dans d'autres domaines, c'est la loi de la jungle, la loi du plus fort, la perte d'emplois et l'absence de sécurité dans...

Le président suppléant (M. Paproski): Je regrette d'interrompre l'honorable député. Les questions et commentaires sont terminés. Débat. L'honorable député de Thunder Bay—Nipigon (M. Epp) a la parole.

[Traduction]

M. Ernie Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le Président, je me réjouis de pouvoir participer moi aussi à l'examen du projet de loi C-18, et d'appuyer la motion qu'a présentée mon collègue le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) en vue de modifier la motion du gouvernement:

Que le projet de loi C-18, concernant les transports, ne soit pas lu maintenant pour la 2^e fois, mais que l'ordre soit annulé, le projet de loi retiré et le sujet renvoyé au comité permanent des transports.

C'est une proposition tout à fait raisonnable. Elle reconnaît que ce dont le gouvernement a saisi le Parlement pourrait avoir des conséquences énormes. Elle reconnaît que le comité des transports n'a eu ni le temps suffisant pour examiner les propositions du gouvernement ni le loisir de voyager dans diverses régions du Canada pour connaître la réaction des Canadiens aux propositions du gouvernement. La proposition reconnaît en outre que le comité permanent des transports n'a pas eu l'occasion, comme tout comité parlementaire le mérite, d'examiner les conséquences possibles des propositions qui figurent dans *Aller sans entraves* et de recommander au Parlement les mesures appropriées.

Ayant déclaré que la proposition se justifie et qu'il conviendrait que le Parlement du Canada ait encore une fois l'occasion d'examiner en comité les propositions, je m'empresse d'étayer mon propos en examinant la situation des transports au Canada et en Amérique du Nord. Le plus étonnant de ce projet de déréglementation des transports c'est qu'il suppose l'adhésion à un principe qui n'a pas été encore suffisamment réfléchi et dont l'application risque d'avoir des conséquences bien différentes de celles qu'envisage le gouvernement.

Certains expéditeurs désirent certes voir s'instaurer le climat concurrentiel que le gouvernement souhaite comme l'aboutissement de ses propositions. J'ai reçu des lettres et des mémoires de plusieurs grandes entreprises établies dans le nord de l'Ontario et ailleurs au Canada. Ces entreprises estiment que le changement apporté au régime appliqué actuellement au Canada pourrait les avantager. Je ne vais pas les nommer, car elles pourraient se méprendre sur ce que je pourrais dire du bien-fondé de ce point de vue. Je vais donc leur accorder l'anonymat.

Il est dommage que nous ignorions à ce point l'histoire des transports au Canada, surtout ce qui s'est passé il y a une centaine d'années. Très peu de Canadiens se souviennent, s'ils l'ont jamais su, que John D. Rockefeller et ses associés ont créé la société *Standard Oil* grâce à des contrats confidentiels ou en ayant recours à des méthodes encore pires contre leurs concurrents, anéantissant la concurrence dans l'industrie pétrolière du Midwest américain, ce qui a permis à Rockefeller et ses associés d'en prendre le contrôle. Rockefeller a conclu des accords secrets avec les expéditeurs et les a montés les uns