

Transports—Loi

sommes déjà témoins, et c'est pourquoi nous nous opposons à ce projet de loi.

M. Girard: Monsieur le Président, j'ai rédigé ma question afin d'obtenir une réponse simple et directe plutôt que des tergiversations. Le NPD a-t-il examiné le principe de la nouvelle loi dont l'un des objectifs est le développement économique régional? Le député pourrait-il également nous expliquer comment la nouvelle disposition de la loi relative aux tarifs d'encouragement qui ne sont pas abusivement bas peut bien nuire à certaines régions du pays? Il s'agit là d'une question fort simple à laquelle je veux une réponse fort simple, et non pas des pirouettes verbales.

M. Angus: Monsieur le Président, je vis à côté de la plus grande patinoire du monde, mais je n'ai jamais appris à «faire des pirouettes». Permettez-moi de me pencher sur l'objectif de la loi. Elle renferme des mots qui sonnent bien et qui ont été insérés par suite des pressions exercées par les premiers ministres de la région de l'Atlantique.

M. Girard: Voilà qu'il tergiverse encore.

M. Angus: Cependant, rien dans le projet de loi ne permet de les mettre en oeuvre. Je défie le député de me montrer dans le projet de loi les articles qui permettent de mettre en oeuvre cette déclaration inattaquable. Ils n'existent tout simplement pas.

M. Horner: Monsieur le Président, les néo-démocrates prétendent que la mesure législative donnera aux sociétés américaines de transport ferroviaire et routier l'accès au Canada et des avantages que nos sociétés n'ont pas aux États-Unis. Le député pourrait-il commenter cet aspect?

M. Angus: Monsieur le Président, durant les audiences et lors de consultations tenues depuis, nous avons appris de l'Association canadienne du camionnage, entre autres, que la loi américaine les empêchait de travailler aussi librement aux États-Unis que le pourront les Américains si le projet de loi proposé est adopté. Ce qui se passera, à notre avis, c'est que les sociétés américaines prendront pied chez nous, dans la région de Toronto par exemple, et partiront de là. Vu leur taille—et plus on est gros, plus il est facile de concurrencer l'adversaire—elles seront en mesure de nous enlever nos marchés. Elles bénéficieront d'économies d'échelle et de l'appui d'un réseau national aux États-Unis. Quelle société de camionnage canadienne pourra établir un centre à Chicago ou plus au sud? Aucune. Je n'ai pas de chiffres précis, mais nous savons qu'aux États-Unis de nombreuses petites sociétés ont fait faillite à cause de la déréglementation. Le résultat, c'est qu'il y a de moins en moins de sociétés qui assurent le transport sur les routes américaines. Voilà un des dangers que le député devrait reconnaître.

M. Horner: Monsieur le Président, je trouve curieux que les néo-démocrates n'aient pas une plus grande foi en l'aptitude des entreprises canadiennes à concurrencer les entreprises américaines dans tous les domaines, y compris le camionnage.

M. Angus: Monsieur le Président, si les règles étaient les mêmes et les sociétés de la même taille, alors je parierais pour les entreprises canadiennes. Mais ce n'est pas le cas et, franchement, nous allons être évincés du camionnage, comme nous l'avons été de bien d'autres domaines, par les États-Unis.

M. le vice-président: Nous reprenons le débat. Le secrétaire du ministre des Transports (M. Kilgour).

M. David Kilgour (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, par souci de justice envers mes collègues de l'opposition, je dois dire que c'est au tour du parti libéral, s'il a un député prêt à prendre la parole.

[Français]

M. Fernand Robichaud (Westmorland—Kent): Monsieur le Président, je vous remercie de m'accorder la parole sur ce projet de loi C-18 qui aussi est connu sous le nom de Loi nationale de 1986 sur les transports.

Ce projet de loi, monsieur le Président, s'applique au transport ferroviaire, au transport aérien, au transport par eau, au transport par productoduc, au transport à titre onéreux par une entreprise extra-provinciale par autocar et aussi le camionnage.

C'est donc un projet de loi qui affectera l'industrie du transport des biens, des marchandises et bien sûr des passagers d'un bout à l'autre du pays, d'Ouest en Est et du Nord au Sud.

C'est justement là, monsieur le Président, que ce projet de loi rencontre un premier problème. C'est que ce projet de loi affectera les diverses régions du Canada, du pays, de différentes façons. C'est que l'incidence sur les régions éloignées sera certainement plus prononcée et aussi plus ressentie que dans le centre du pays et, dans bien des cas, cette incidence sera néfaste.

Mais il faut dire, monsieur le Président, que la Loi nationale sur les Transports avait besoin d'être étudiée et que certaines modifications s'imposaient. Des modifications, bien sûr, en vue d'améliorer cette loi et surtout de la mettre à jour.

Ce besoin pour des modifications, l'ancien gouvernement l'avait reconnu et avait lancé l'idée d'une déréglementation progressive de l'industrie du transport. Depuis 1967, date à laquelle l'ancienne loi avait été proclamée, plusieurs changements ont eu lieu dans notre économie, bien sûr, et ces changements ont affecté l'industrie des transports.

Alors, il s'agissait pour le gouvernement de l'heure, de l'ancienne administration, d'assouplir la loi pour qu'elle permette à l'industrie des transports de mieux desservir le pays et de mieux répondre aux besoins autant des consommateurs que de l'industrie. Les changements se feraient petit à petit afin de permettre à l'industrie de s'ajuster petit à petit. Il ne s'agissait pas de lancer l'industrie des transports dans une course désordonnée en chambardant tout d'un seul coup. Et c'est exactement cela que ce projet de loi va faire. On va chambarder toute l'industrie d'un seul coup, sans laisser le temps à l'industrie de s'ajuster.

Bien sûr, ce projet de loi a déjà suscité des critiques de la part de l'industrie du camionnage, de la part de l'industrie du transport ferroviaire et bien sûr aussi de la part des transporteurs aériens. Tout cela tout simplement parce que le gouvernement a décidé maintenant qu'il était temps de faire des changements. Bien sûr, nous concédons qu'il était temps de faire des changements, mais pas de tout chambarder. Et on se pose la question: Pourquoi cette hâte de tout chambarder? D'où venaient les pressions? C'est une question, je crois, monsieur le Président, qu'il faut sincèrement se poser.