

*Transports routiers—Loi*

survivre à ces pratiques concurrentielles injustes. Le fait que les plus grandes compagnies puissent empêcher l'apparition de toute preuve interne de collusion et puissent éliminer toute apparence de collaboration est certainement la plus grande faiblesse de ce projet de loi.

Voyons comment cela fonctionne. Prenons le cas d'un petit camionneur qui vient de se lancer en affaires attiré par le mirage, créé par le gouvernement, d'un marché continental et de routes nord-sud. Il est allé voir le directeur de sa banque avec peut-être une mise de fond de 25 p. 100 ou il est allé voir la compagnie de location et il s'est lancé dans le camionnage avec un ou deux gros clients dont l'un lui est enlevé par un plus gros compétiteur.

Il doit alors commencer à voler Pierre pour payer Paul. Il doit décider s'il doit utiliser le chèque que son client lui a versé ce mois-ci pour payer la location ou pour acheter de nouveaux pneus ou pour effectuer les réparations nécessaires sur l'engin qu'il conduit. Ce n'est pas beau à voir. Cela signifie que la sécurité diminuera. Même le président de la division ontarienne de la *Canadian Industrial Traffic League* qui appuie la déréglementation, admet que la sécurité routière détériorera probablement avec la déréglementation quand les profits commenceront à diminuer.

J'ai une documentation considérable provenant d'études effectuées dans ce secteur pour appuyer cette conclusion. Plutôt que de répéter les statistiques que mes collègues ont déjà livrées avec compétence, je voudrais signaler certaines des conséquences probables en faisant davantage appel à l'imagination et en parlant plus particulièrement de ma circonscription.

Aux États-Unis, le taux d'accident est à la hausse, on garde l'équipement sur la route plus longtemps, on l'entretient moins et on transporte des charges plus lourdes. Je peux imaginer ce qui est susceptible de se produire dans ma circonscription que traverse la route 17, la Route transcanadienne comme on l'appelle officiellement d'une façon un peu exagérée, étant donné l'état dans lequel on l'a laissée se détériorer. Je crois que l'état actuel de cette route ne fait guère honneur au gouvernement fédéral ou au gouvernement de l'Ontario. Étant donné les répercussions qu'aura probablement la déréglementation sur le poids des chargements et les horaires il m'est difficile d'imaginer que cette route pourra un jour être dans un meilleur état.

● (1740)

Les routiers seront parmi les grands perdants dans la déréglementation. Aux États-Unis, elle a eu des effets dévastateurs sur les routiers qui ont perdu plus de 300 000 emplois syndiqués, qui ont dû faire des concessions majeures et dont les avantages sociaux ont été réduits. Connaissant le fonctionnement de l'économie nord-américaine, nous devrions déjà savoir que la déréglementation aura ses plus sérieuses répercussions sur les régions éloignées, moins prospères et économiquement moins influentes du pays.

Dans ma circonscription, il y a beaucoup de localités isolées et de petites localités. Dans beaucoup de ces centres, le fret arrive de régions situées à 300 ou 400 milles, et ne remplit habituellement qu'un seul camion ou parfois même pas.

En raison de l'économie locale et de la taille des collectivités, le routier fait habituellement le voyage de retour à vide. Dans

ces régions, la déréglementation pourrait entraîner une réduction des services, une hausse des tarifs et, après que les grandes entreprises auront phagocyté les moyennes, elles pourraient tout simplement abandonner le service parce qu'elles ne jugeront pas ces marchés rentables.

Il existe de nombreux exemples d'opposition au projet de loi et à l'ensemble du plan de déréglementation du gouvernement dans ma circonscription. Le 13 avril dernier, la ville de Fort Frances adoptait une résolution appuyant la proposition du conseil du travail de Fort Frances et du district qui demandait à la ville de s'opposer officiellement aux projets de loi C-18 et C-19 et appuyant sans réserve le conseil du travail du district.

Les membres du conseil du travail de district de Fort Frances ont préparé un exposé et une analyse excellents sur les conséquences possibles de la déréglementation des transports dans une région comme celle de Fort Frances qui se trouve à plus de 200 milles de l'agglomération la plus proche.

Ils s'inquiétaient de la diminution de la concurrence, du contrôle du marché par un moins grand nombre de sociétés et, surtout, de la situation créée par la déréglementation où à cause d'une diminution des profits à long terme, il risque de n'être plus rentable pour les compagnies aériennes, les autocars, les chemins de fer ou les camions en l'occurrence, de fournir un service régulier à ces régions isolées. Rien dans ce projet de loi ne les obligera ni même ne les encouragera à le faire.

Comme le déclare le conseil du travail:

Combien de nos entreprises locales pourront se permettre de supporter l'augmentation des frais d'expédition et de réception de leurs marchandises, et si cette augmentation est transmise aux clients, combien d'entre eux vont-ils perdre, s'il y a une hausse du taux de chômage à cause des faillites, il y aura un marché encore plus réduit qu'auparavant. Des marchés restreints et des frais de transport accrus ne sont pas des facteurs qui risquent d'attirer des investisseurs dans notre localité.

Lorsque nous considérons la déréglementation de l'industrie du camionnage dans ma région du nord-ouest de l'Ontario, nous avons un excellent exemple qui, selon nous, fournit une comparaison proche et un modèle très convaincant de ce qui peut se produire. Je fais allusion à l'industrie des transports aériens. Nous avons assisté au Canada à une épidémie de fusions dans ce secteur qui a conduit à des pertes d'emplois. Alors qu'il s'est produit quelques améliorations dans d'autres secteurs, je sais par expérience que certains services se sont détériorés et que d'une manière générale la déréglementation nuit aux régions isolées de notre pays.

Si nous considérons la situation actuelle aux États-Unis, un rapport très convaincant publié dans l'un de nos journaux nationaux il y a quelques semaines a montré les désagréments et le mauvais service subis à cause de la déréglementation par les passagers des compagnies aériennes de la station de taxis au centre ville jusqu'à l'arrivée. Un exemplaire de *Harper's Index* révélait que depuis la déréglementation, le tarif moyen des compagnies aériennes aux États-Unis a augmenté de 42 p. 100.

Nous ne devrions pas anticiper un chaos dans l'industrie canadienne du camionnage pas plus que les États-Unis dans leur industrie du transport aérien, ce qui est la situation qui semble se préparer. Mon parti et moi-même nous opposons à ce projet de loi. Ce n'est pas la solution idéale pour favoriser la décentralisation et l'essor de l'économie nationale. Cette