

Pendant de nombreuses années, les gouvernements des provinces maritimes ont réclamé qu'on insère dans la Loi nationale sur les transports certains principes de développement régional que je vais vous exposer. En premier lieu, ils souhaitent que l'on reconnaisse le transport comme l'un des principaux instruments du développement économique régional et en deuxième lieu, ils veulent que, en cas de conflit entre les objectifs de développement régional et la viabilité commerciale, le développement économique régional prime. Si le deuxième principe n'est pas respecté, les objectifs de développement du premier ne riment à rien.

En troisième lieu, vient la question des emplois. Là encore, il convient d'examiner de près les résultats de la déréglementation aux États-Unis. Une trentaine de syndicats canadiens ont avoué, devant le comité, craindre que la déréglementation n'entraîne une perte notable d'emplois, que les travailleurs ne soient obligés de se déplacer, ou encore qu'une baisse des salaires s'ensuive. Nous disposons de fort peu de preuves concrètes au Canada au sujet des conséquences de la déréglementation. Nous ne savons tout simplement pas à quoi nous devons nous attendre. Nous connaissons cependant les conséquences aux États-Unis.

Nous savons que, chez nos voisins du Sud, depuis 1980, quelque 40 000 travailleurs dans le secteur du transport aérien ont perdu leur emploi. Pendant la même période, 150 000 emplois ont disparu dans le secteur du transport ferroviaire. La situation pour le transport routier est un peu plus difficile à évaluer, mais l'on calcule que le niveau de l'emploi a diminué du tiers. De 250 000 à 300 000 syndiqués ont été licenciés dans le secteur et n'ont pas été remplacés.

La perte directe d'emplois n'est qu'une des nombreuses conséquences de la déréglementation. Les travailleurs qui ont réussi à conserver leur emploi ont dû faire d'énormes concessions par suite de pressions considérables et persistentes exercées sur eux, accepter des réductions salariales, renoncer à certains avantages bien mérités, et relâcher les normes régissant leurs conditions de travail. Quand les sociétés entreprennent de réduire leurs coûts pour mieux soutenir la concurrence, elles sacrifient d'abord leurs employés. La réduction des frais pour les expéditeurs que brandissent en guise d'appât les partisans de la déréglementation se fait en bonne partie au détriment des travailleurs dans le secteur des transports.

Il ne fait aucun doute qu'un nouveau régime réglementaire entraînera une perturbation des emplois et il faut donc absolument que le projet de loi C-18 contienne des mesures à cet égard. Comme il n'en contient pas, les députés de ce côté-ci de la Chambre et de ce parti ne peuvent pas accepter cette motion d'attribution de temps.

• (1520)

La présidente suppléante (Mme Champagne): Comme il est 15 h 19, les deux heures prévues pour l'étude de la motion présentée aux termes de l'article 117 du Règlement sont écoulées. Par conséquent, conformément au Règlement, je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur le champ toute motion nécessaire pour mettre fin à l'étude de la motion.

Voici la motion. M. Hnatyshyn (au nom de M. Mazankowski) propose:

Que, suite à l'avis donné le jeudi 11 juin 1987 par le vice-premier ministre et président du Conseil privé, et conformément à l'article 117 du Règlement,

Transports—Loi

relativement au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, quatre heures supplémentaires soient attribuées pour l'étude à l'étape du rapport et quatre heures pour l'étude à l'étape de la troisième lecture de ce projet de loi; et

Que quinze minutes avant la fin des quatre heures attribuées pour l'étude à l'étape du rapport et pour l'étude à l'étape de la troisième lecture de ce projet de loi, toute délibération devant la Chambre soit interrompue, s'il y a lieu, aux fins de cet ordre et, par la suite, toute question nécessaire pour disposer de l'étape à l'étude à ce moment soit mise aux voix immédiatement et successivement, sans plus ample débat ni amendement.

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

La présidente suppléante (Mme Champagne): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

La présidente suppléante (Mme Champagne): Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

La présidente suppléante (Mme Champagne): A mon avis, les oui l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés:

La présidente suppléante (Mme Champagne): Convoquez les députés.

(La motion de M. Hnatyshyn, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 151)

POUR

Députés

Blenkarn	Hawkes	Oberle
Bourgault	Horner	Ostrom
Cadioux	Hudon	Plamondon
Caldwell	Jepson	Redway
Chartrand	Joncas	Reid
Clark	Kelleher	Ricard
(Brandon—Souris)	King	Schellenberg
Coates	Ladouceur	(Nanaimo—Alberni)
Collins	Lanthier	Schellenberger
Cossitt	Layton	(Wetaskiwin)
Côté	Lesick	Scott
(Lac-Saint-Jean)	Lewis	(Hamilton—Wentworth)
Darling	MacDonald	Scowen
Daubney	(Kingston et	Stewart
Desjardins	les Îles)	Taylor
Domm	Malone	Thacker
Edwards	Mantha	Towers
Fennell	Marin	Tremblay
Forrestall	Mazankowski	(Lotbinière)
Fraleigh	McCain	Van De Walle
Fretz	McDermid	Vincent
Gérin	McKenzie	Wenman
Gottselig	McKinnon	Wilson
Gray	Merrithew	(Swift Current—
(Bonaventure—Îles-de-	Minaker	Maple Creek)
la-Madeleine)	Mitges	Winegard
Greenaway	Murta	Wise—76
Grisé	Nicholson	
Gustafson	(Niagara Falls)	
Hamilton	Nickerson	
Hardey	Nowlan	

CONTRE

Députés

Allmand	Benjamin	Boudria
Althouse	Blackburn	Broadbent
Axworthy	(Brant)	Cassidy