

nombre d'accidents avec des camions a augmenté de 18 p. 100 depuis 1980. Je dis que ce n'est pas simplement une tendance ou que les conducteurs soient plus imprudents, mais que c'est une conséquence de l'état des véhicules eux-mêmes. Le Parlement devrait réfléchir sérieusement à ces statistiques avant de penser à adopter cette mesure législative.

La concurrence dans le secteur du camionnage sera sauvage. Les dispositions relatives aux guerres des prix ne s'appliquent pas au transport. Le projet de loi C-19 n'en parle pas. On se contente de lancer les entreprises du secteur du transport sur un marché continental qui est de plus en plus dominé par quelques énormes transporteurs américains, sans aucune garantie et sans avoir l'assurance que ces transporteurs dominants créeront beaucoup d'emplois au Canada en même temps qu'ils accaparent les grands marchés industriels.

Je voudrais établir une comparaison entre certaines des grandes entreprises. En 1984, les revenus de Brazeau Transport du Canada ont été de 165 millions de dollars. Le chiffre d'affaires de *Kingsway Transport Limited*, de Rexdale, a été de 250 millions en 1985. Celui de *Roadway Express*, aux États-Unis, a été la même année de 4 milliards. La déréglementation du camionnage va permettre à *Roadway* de venir faire concurrence, au Canada, à des entreprises canadiennes comme Brazeau Transport dont les revenus ont été de 165 millions en 1985. Comment cette dernière entreprise pourra-t-elle soutenir cette concurrence?

Rien dans la mesure législative n'interdit à de grands transporteurs américains comme *Roadway Express* d'offrir au Canada des taux moins élevés pour mettre en faillite les petites entreprises canadiennes moins en mesure de se défendre. Nous n'avons pas entendu dire que le gouvernement imposerait des règles de sécurité aux grands transporteurs américains qui viendront exercer leur activité ici. On nous avait dit combien ce serait avantageux pour l'industrie de la chaussure du Canada qu'on lui enlève la protection dont elle jouissait pour qu'elle puisse rivaliser librement sur le marché. Que s'est-il passé depuis? Plus de la moitié des fabricants ont fait faillite, d'autres ont de graves ennuis et plus de la moitié des emplois dans l'industrie de la chaussure ont disparu.

• (1640)

J'ai ici une lettre d'une petite entreprise de transport familiale. Autre chose inquiète beaucoup cette entreprise. Elle se demande comment le gouvernement indemniserait les entreprises canadiennes qui perdront certaines choses qui ont une certaine valeur, comme un nom réputé depuis des années dans le cas de celle-ci. Ce nom a une certaine valeur. Le propriétaire avait payé pour s'en servir quand il avait acheté l'entreprise. Sera-t-il indemnisé? Nous l'ignorons. Voici ce qu'il dit dans sa lettre:

Comme vous le savez aussi, cette mesure nuira beaucoup aux entreprises de camionnage de tout le Canada.

Le propriétaire de cette entreprise familiale est inquiet. Il dit ensuite:

Un grave problème que laisse entrevoir la nouvelle Loi nationale sur les transports sera la perte de la valeur des licences d'exploitation et du fonds commercial par suite de la déréglementation.

Les fonds investis dans les licences d'exploitation depuis une soixantaine d'années que l'industrie est réglementée représentent un investissement considérable dans une entreprise de camionnage. Cet investissement est crucial surtout

Transports routiers—Loi

pour les petites et moyennes entreprises (et en grande partie familiales) qui représentent la majorité de l'industrie du camionnage au Canada. Dans leur cas, cet investissement représente souvent le fonds de pension des propriétaires lorsqu'ils veulent vendre leur entreprise. En outre, tous les plans financiers de l'industrie seront brutalement et profondément bouleversés, ce qui constitue un autre problème.

Il est injuste de changer les règles du jeu sans compensation lorsque les entreprises ont autant investi de bonne foi. Aux États-Unis, lorsque la déréglementation est entrée en vigueur, elle s'est accompagnée d'allègements fiscaux.

De même, si le gouvernement adopte une loi semblable, nous devrions prévoir les mêmes dégrèvements.

Le régime fiscal actuel n'a pas été élaboré à une époque où l'on envisageait la déréglementation et il ne prévoit pas les conséquences graves que celle-ci aura sur la valeur des permis d'exploitation.

En vertu du régime actuel, la majorité des entreprises n'auront pas grand chose à amortir malgré les pertes énormes qu'elles subiront.

Cette omission fera beaucoup de tort aux entreprises que le gouvernement cherche à favoriser, en les rendant moins concurrentielles par rapport aux transporteurs américains, surtout dans une économie de libre-échange.

En fait, l'objet de ce projet de loi est le libre-échange dans l'industrie des transports. Je reprends la citation de la lettre:

L'Association canadienne du camionnage a proposé certaines solutions au ministère des Finances. Malgré son attitude constructive, l'industrie a du mal à résoudre le problème avec les Finances.

L'industrie a des démêlés avec le ministre des Finances (M. Wilson) qui, de toute évidence, ne lui prête pas une oreille attentive. Il s'agit d'entreprises canadiennes qui seront censées soutenir la concurrence de grosses sociétés américaines auxquelles le département américain des Finances a déjà accordé des avantages.

J'ai signalé que les accidents de camions aux États-Unis ont augmenté de 18 p. 100 depuis 1980. Cette situation est imputable à la déréglementation et à l'absence de normes de sécurité, à la concurrence serrée entre des sociétés qui réalisent une faible marge de profit, à l'utilisation prolongée des pneus, au manque d'entretien des freins, et qui va compenser l'inefficacité de l'industrie due à la façon dont la société exploite ses véhicules? C'est extrêmement important, surtout dans un pays comme le nôtre dont les localités et les régions sont desservies depuis des années par les chemins de fer. Si les entreprises de camionnage les remplacent et détournent le trafic ferroviaire, nous serons bientôt témoins de la faillite des sociétés ferroviaires. Nous allons lancer un tas de véhicules supplémentaires sur les routes du pays. Le secteur du camionnage ne pourra pas conclure de contrats confidentiels et devra donc faire face à une concurrence déloyale. Les représentants de ce secteur craignent que les pressions en faveur d'une baisse des tarifs affaiblissent énormément plusieurs entreprises de camionnage et qu'elles en fassent une proie facile pour les prises de contrôle étrangères.

Il y a un autre facteur très important à considérer. Depuis 1981, le prix de revient des entreprises canadiennes de camionnage a augmenté de 28 p. 100. En même temps, leurs frais de transport se sont accrus d'environ 5 p. 100. Aujourd'hui, en moyenne, ces entreprises ont une marge bénéficiaire de 3 p. 100 environ. Pendant ce temps, aux États-Unis, et cela en grande partie parce que la fiscalité a été modifiée en fonction de la déréglementation, les entreprises de camionnage ont une marge bénéficiaire de 10 p. 100 pour l'ensemble du pays. Du simple fait que les États-Unis fassent 10 p. 100 de bénéfice contre 3 p. 100 seulement au Canada, les entreprises américaines ont davantage de moyens financiers pour s'implanter au