

Transports—Loi

part des mêmes inquiétudes. L'orientation que le gouvernement donne à la réglementation pourrait mener au désordre et entraîner des faillites dans l'industrie du camionnage.

Le député a-t-il pu vérifier dans quelle mesure le gouvernement avait consulté les provinces? Il n'est pas sans savoir que le gouvernement fédéral et les provinces se partagent la responsabilité de l'industrie du camionnage. Je lisais récemment une déclaration du ministre des Transports du Québec qui s'oppose catégoriquement à ce que le gouvernement fédéral procède à la déréglementation sans être au préalable parvenu à une entente avec les provinces.

• (1320)

Je crois qu'il y a eu quelques consultations entre les ministres des Transports des gouvernements fédéral et provinciaux mais je suis certain qu'aucun accord n'est intervenu. Je m'étonne que le gouvernement tienne tant à accélérer le processus de déréglementation avant d'avoir signé un accord approprié avec les pouvoirs provinciaux. Est-ce que le député a des idées sur le sujet ou des renseignements dont il pourrait faire part à la Chambre?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le Président, je remercie le député de sa très bonne question parce qu'elle concerne directement la motion à l'étude qui vise à déférer ce sujet au comité permanent. Il a déclaré que le ministre des Transports du Québec a exprimé son inquiétude au sujet de la proposition du gouvernement.

J'ai une lettre du 8 août 1986 envoyée par le ministre de la Voirie et des Transports du Manitoba au ministre des Transports (M. Crosbie). Il exprime son inquiétude au sujet du protocole d'entente sur la réforme des règlements du camionnage interprovincial dont les ministres fédéral et provinciaux ont parlé en février 1985. Il indique qu'on n'a pas donné suite à plusieurs points de ce protocole de façon satisfaisante et que ce projet de loi a changé les critères sans que les ministres provinciaux aient eu l'occasion d'étudier la question attentivement.

Son premier point, qui est très long, porte sur la déréglementation complète prévue pour le 1^{er} janvier 1991 et sur l'absence d'examen approprié avant cette déréglementation. Il énumère plusieurs dangers qu'il faudrait considérer attentivement avant de mettre ce plan à exécution.

Il parle également de la question de l'aptitude à laquelle j'ai fait allusion dans la dernière partie de mes commentaires. Il répète que le Manitoba s'inquiète que le gouvernement fédéral insiste pour adopter ce projet de loi.

La réaction de ces deux provinces nous prouve donc que les gouvernements provinciaux n'appuient pas le gouvernement. Nous avons donc raison de vouloir renvoyer le projet de loi au comité permanent des transports pour une étude plus approfondie comme l'amendement le propose.

M. Kilgour: Monsieur le Président, je pense que les propos du député sont conformes à la position de son parti sur un certain nombre de points. L'un des arguments des néo-démocrates, c'est que ce projet de loi entraînera une hausse des tarifs ferroviaires plutôt qu'une baisse. En réalité, de 1980 à 1984 les tarifs ferroviaires canadiens ont augmenté, en moyenne, deux fois plus que les tarifs américains.

En ce qui concerne l'interfinancement dans le transport aérien, le parti du député disait que des subventions cachées

étaient préférables à des subventions directes. Il prétend que le projet de loi conduit en réalité à plus de subventions gouvernementales que l'interfinancement actuel. Ce que disent en fait les néo-démocrates c'est que les régions éloignées doivent continuer à être desservies par de gros porteurs plutôt que par des avions comme le DASH-8. Le NPD est-il en faveur de subventions indirectes? Nous estimons devoir faire en sorte que les coûts soient connus et que l'on ait le meilleur service possible pour une ligne donnée. Par exemple, les provinces atlantiques sont de plus en plus desservies par des avions à turbopropulseurs.

Le député a aussi parlé du camionnage. Avant la mesure proposée, il y avait environ 2 000 transporteurs américains travaillant au Canada. On ne peut donc pas dire que la loi actuelle les ait empêchés de venir.

Le député sait-il que les chemins de fer canadiens possèdent cinq sociétés ferroviaires aux États-Unis, auxquelles ils transfèrent des millions de dollars d'affaires et que 1 000 sociétés de camionnage canadiennes opèrent aux États-Unis?

Le président suppléant (M. Paproski): A l'ordre. Je vais laisser le député répondre à la question du secrétaire parlementaire, mais nous avons déjà dépassé la limite de temps.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Merci, monsieur le Président. Avec la permission de la Chambre je pourrais peut-être en une minute ou deux conclure la période de questions et d'observations de dix minutes. Les observations du député se rapportent peut-être à ce que d'autres ont dit, mais je ne trouve pas qu'elles aient beaucoup de rapport avec mon discours.

Je m'inquiète bien plus de la baisse de revenus des exploitants des diverses industries des transports que du régime de concurrence acharnée auquel donnera vraisemblablement lieu la mise en application du projet de loi C-18 et d'autres mesures que propose le gouvernement. Cette baisse des revenus aura de graves conséquences pour les actionnaires et des conséquences épouvantables pour les employés des sociétés car, pour réduire les coûts, ces dernières seront intraitables dans leurs négociations salariales. Elle aura des conséquences à long terme sur la capacité des sociétés d'assurer l'entretien et le renouvellement de leur matériel. Ce sont là les dangers que je crains.

Le député s'est intéressé aux services aériens locaux, dont je n'ai pas du tout parlé. A mon avis, les dispositions actuelles se sont avérées très utiles; elles mettent l'accent sur la commodité et la nécessité publiques comme critères de base pour justifier l'interfinancement, de sorte que les exploitants d'itinéraires lucratifs sont en mesure de desservir des localités situées sur des parcours beaucoup moins rentables. Dans le nord de l'Ontario, nous sommes déjà victimes des mesures prises par Air Canada en prévision de cette déréglementation. A Sault-Sainte-Marie, par exemple, la qualité du service d'Air Canada a baissé. Je n'ai pourtant rien à redire à l'avion DASH ou à la qualité du service qu'il offre. Cependant, le service est souvent plus lent et rien n'indique qu'il y ait lieu de se réjouir du service qu'offriront les sociétés qui seront «prêtes, aptes et disposées» à le faire. Je vous remercie de votre indulgence, monsieur le Président.