

Transports routiers—Loi

dynamique aura donc le monopole, mais il n'existera plus de réglementation pour protéger le consommateur de hausses de taux exorbitantes, de réductions de service, etc.. C'est ce qui explique la position que nous adoptons au sujet de cette mesure législative.

M. Hovdebo: Monsieur le Président, au cours de son intervention, le député a cité une lettre provenant d'expéditeurs inquiets. Peut-il nous dire qui sont ces expéditeurs? S'agit-il du groupe auquel on doit les rares lettres de soutien au projet de loi?

M. Angus: Monsieur le Président, je peux dire à mon collègue et aux autres députés que la *Coalition of Concerned Shippers* compte parmi ses membres la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, l'Association canadienne d'exportation, l'Institut canadien des engrais, la *Canadian Industrial Transportation League*, l'Association des manufacturiers canadiens, l'Association nationale canadienne des meuniers, l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, l'Association charbonnière canadienne, le Conseil des industries forestières, les Fabricants canadiens de produits alimentaires, l'Association minière du Canada, l'Association des distributeurs du gaz propane et le Conseil canadien du commerce de détail.

A mon avis, ces groupes représentent les plus grands secteurs de notre économie. Il ne s'agit pas des petites entreprises familiales que nous nous efforçons tous de protéger. Il s'agit des grands et ce sont eux qui appuient ce projet de loi. Ils ont le volume d'affaires. Ils peuvent déjà bénéficier de réductions en raison de la vaste quantité de biens qu'ils expédient contrairement aux petites entreprises qui transportent constamment des chargements partiels. Nous savons que cette organisation représente. Nous recevons des lettres des petites et des grandes entreprises de camionnage et de particuliers canadiens qui s'inquiètent de ce projet de loi.

M. Taylor: Monsieur le Président, j'aimerais discuter d'un autre sujet avec le député. Il a mentionné que des monopoles peuvent se former. C'est non seulement possible mais ça se fait déjà. Je peux citer l'exemple du service d'autobus entre Calgary et Edmonton. Greyhound a un autobus en service toutes les heures pendant dix heures par jour dans les deux directions. Aucune autre entreprise ne peut pénétrer sur le marché. Greyhound ajoute simplement d'autres autobus et elle s'est assurée le monopole complet. Il n'y a même plus de trains pour lui faire concurrence. Je n'ai rien contre la société Greyhound, mais je connais deux ou trois autres entreprises qui sont désireuses et en mesure d'offrir un service tout aussi bon, mais qui ne peuvent le faire, notamment parce qu'elles n'ont pas les moyens de participer aux audiences.

Le député dit que cela va aller tant que nous protégerons les expéditeurs. Je crois que les camionneurs sont des gens intelligents. Pour lancer une entreprise, nationale ou internationale, ils leur faut dépenser beaucoup d'argent. On n'achète pas un camion avec des chansons aujourd'hui. Une entreprise de camionnage nécessite un gros investissement. Elle ne va pas s'installer où le marché n'est pas bon, mais bien là où il y a amplement de place pour deux concurrents. Elle va tout d'abord mener elle-même des études de faisabilité afin de déterminer ses possibilités de succès. Naturellement, personne

ne tient à faire faillite, mais on semble laisser entendre que les camionneurs vont agir de façon irréfléchie. Je crois que ce sont des gens très raisonnables et qu'ils vont mener leurs affaires en conséquence.

• (1630)

M. Angus: Monsieur le Président, je me permets de donner un exemple au député. L'Office national de l'énergie vient d'approuver la construction d'un pipe-line parallèle jusqu'à une usine du sud de l'Ontario. Si le député compare cela à l'installation de deux entreprises de transport par autobus dans une localité déjà bien desservie, il verra, je crois, où je veux en venir. Il nous faut un service efficace et de qualité, et ce n'est pas nécessairement une situation de concurrence qui va nous l'assurer. Il nous faut simplement le service et les mesures de contrôle nécessaires pour nous assurer que la population est protégée.

M. le vice-président: Le député de Renfrew—Nipissing—Pembroke (M. Hopkins) a la parole pour participer au débat. Ce sera la dernière intervention d'une durée maximale de vingt minutes.

M. Len Hopkins (Renfrew—Nipissing—Pembroke): Monsieur le Président, contrairement à bien d'autres, le projet de loi C-19 est beaucoup plus compliqué qu'il ne paraît à première vue.

Les monopoles peuvent subsister dans un climat de déréglementation. Les entreprises à l'aise survivront. Par contre, les petites entreprises auront beaucoup de difficulté à soutenir la concurrence des grandes sociétés de camionnage américaines dans le climat de déréglementation créé par le projet de loi C-19.

Il ne faudrait pas adopter le projet de loi C-19 avant que les réformes fiscales canadiennes ne soient terminées. La réforme fiscale et la déréglementation sont survenues en même temps aux États-Unis, et il paraît que les réformes fiscales américaines ont donné aux agences de location de camions américaines un certain avantage sur les canadiennes. Les entreprises de camionnage américaines sont avantagées car le gouvernement intervient moins dans les relations patronales-syndicales, il accorde de plus fortes déductions fiscales pour amortissement, les taxes sur le carburant et les taxes imposées au secteur en général, sont plus basses qu'ici. Cette situation met déjà les entreprises de camionnage canadiennes sur la défensive.

Le gouvernement ne devrait pas mettre cette politique en oeuvre unilatéralement sans aider le secteur du camionnage en abaissant les taxes et les frais de carburant.

Le projet de loi C-19 ne devrait pas être adopté avant d'avoir établi un code national de sécurité, comme l'ont signalé presque tous les députés qui ont pris la parole. Il n'est pas honnête de prétendre que la déréglementation est le summum de la libre-entreprise. S'il faut vivre dans un régime où n'importe qui peut lancer une entreprise de camionnage, il nous faut un code de sécurité, et une armée de fonctionnaires pour le mettre à exécution.

Un code national de sécurité nous éviterait de se trouver dans la même situation qu'aux États-Unis. Depuis 1980, depuis l'adoption de la *Motor Carrier Act* qui déréglementait le secteur du camionnage, sept camions sur dix ont été retirés de la circulation pour des raisons de sécurité. Dans ce pays, le