

Transports—Loi

niveau acceptable de contrôle étranger; et, finalement, les impacts sur le développement régional.

Or, dans ces cinq domaines, nous devons reconnaître que le gouvernement n'a pas bougé d'un pouce. Nous aurions espéré qu'il aurait choisi l'occasion de l'étude article par article en comité pour apporter quelques correctifs. De notre côté, nous avons proposé un certain nombre d'amendements pour bonifier le projet de loi. Malheureusement, la majorité conservatrice au Comité, téléguidée par le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, a refusé systématiquement tout changement qui allait dans la voie du simple bon sens social et économique.

En matière de développement régional, par exemple, le gouvernement a refusé un amendement du député de Westmorland—Kent (M. Robichaud), qui aurait donné un certain poids politique à l'énoncé de principes contenu à l'article 3 *d*) du projet de loi.

En matière d'emploi, une mesure visant à la protection des travailleurs, que je proposais, fut rejetée. Quant aux contrats confidentiels, qu'il suffise de citer la compagnie Prairie Malt Limited, un petit expéditeur de la Saskatchewan lors de sa comparution devant le Comité, et je cite:

[Traduction]

Nous estimons que l'établissement de taux confidentiels risque de causer un grave préjudice aux compagnies de petite et moyenne envergure qui doivent, à l'intérieur d'un secteur industriel donné, soutenir la concurrence de grandes et puissantes entreprises. L'établissement de taux confidentiels au moment de la négociation des contrats va presque sûrement avantager les entreprises industrielles mieux situées géographiquement et jouissant d'une plus grande souplesse financière—celles notamment qui ont plus d'une usine—en leur permettant d'utiliser des contrats de transport et, par leur entremise, les sociétés ferroviaires elles-mêmes, comme outils de commercialisation et, pour tout dire, de se liguer contre les petits concurrents.

Nous avons tenté d'atténuer cette inquiétude en nous assurant que la négociation confidentielle de contrats ne vise que le trafic outre-frontière. Le gouvernement a refusé.

Le gouvernement s'est montré totalement inflexible dans l'élaboration de la mesure à l'étude qui témoigne d'un parti pris absolu pour les grands conglomerats au Canada.

Il est honteux que le gouvernement n'ait pas tenu compte de l'intérêt général des Canadiens, qu'il s'agisse des petits, moyens ou grands usagers, quand on songe que cette mesure concerne une industrie depuis longtemps prospère.

Les transports au Canada constituent une bonne industrie qui procure des emplois bien rémunérés. Le projet de loi C-18 représente une menace pour sa prospérité, comme l'ont fait remarquer les sociétés ferroviaires, les associations de camionneurs et les observateurs de l'industrie des transports aériens.

● (1130)

Pourquoi le gouvernement s'engage-t-il si rapidement et si résolument dans cette voie? C'est inouï. Il nous est absolument impossible, à nous de l'opposition, d'arrêter sa course. Nous attendons de voir dans quelques années les répercussions de cette catastrophe. Quand nous aurons à nouveau l'occasion de former le gouvernement, nous allons certes modifier une mesure législative qui se sera déjà avérée très mauvaise pour les travailleurs, pour l'industrie des transports et pour les Canadiens en général.

[Français]

Madame la Présidente, cette décision du gouvernement—je vous salue au fauteuil, je vois que vous avez remplacé votre collègue, madame la Présidente—cette décision du gouvernement d'imposer une limitation de temps n'est en fait que l'aboutissement logique d'un processus qui reflète bien le peu de courage et de maturité politique d'un gouvernement qui est carrément dans la «poche» des gros et des plus prospères de notre société.

[Traduction]

M. Les Benjamin (Regina-Ouest): Madame la Présidente, tous les efforts déployés depuis deux ans et demi par le gouvernement pour déréglementer le transport se résument à un long épisode d'intransigeance. L'ancien ministre et son successeur ont déclaré que leur projet de loi n'était pas gravé dans la pierre, qu'ils feraient preuve de souplesse, qu'ils écouteront les gens, qu'ils seraient réceptifs aux modifications, et caetera. Si je me souviens bien, ils ont accepté un seul amendement à la Chambre et deux au comité.

Toute l'affaire a débuté avec *Aller sans entraves*, le Livre blanc du gouvernement sur le transport. Le gouvernement ne voulait pas que le comité se déplace. Il a fallu que de nombreux organismes et des députés exercent de fortes pressions pour que le gouvernement consente à ces déplacements.

Finalement, le comité s'est rendu dans quatre villes, soit Vancouver, Winnipeg, Halifax et Ottawa. Il a laissé de côté les bourgades de Montréal et de Toronto! Il a évité l'ensemble des territoires septentrionaux et le nord des provinces. Il ne s'est même pas approché du sud-ouest de l'Ontario.

Ceci nous amène à nous demander pourquoi le gouvernement agit avec une telle précipitation. Au cours de la session précédente, il a présenté un projet de loi qui est resté au *Feuilleton* pendant quelque 13 mois. Puis, à la session suivante, le projet de loi a reçu un nouveau numéro et a été inscrit à nouveau au *Feuilleton*. Le gouvernement l'a mis en discussion et nous avons eu droit à quatre journées partielles de débat en deuxième lecture avec une motion de clôture. Il a été renvoyé au comité permanent et il nous a constamment fallu nous battre, insister et nous justifier—non seulement nous mais de nombreux organismes, entreprises et particuliers—pour obtenir que le comité se déplace.

Le comité permanent s'est finalement rendu dans neuf villes—Vancouver, Edmonton, Regina, Winnipeg, Saint-Jean, Terre-Neuve, Moncton, Montréal et Ottawa. Il y a au moins 36 endroits où l'on pourrait envisager de tenir des audiences parlementaires et d'entendre des témoins. J'ai proposé une liste et je pensais que si nous pouvions nous rendre dans au moins 16 ou 20 d'entre eux cela suffirait.

Encore une fois, le gouvernement a refusé d'autoriser le comité à aller à Yellowknife ou Whitehorse. Il ne pouvait pas se rendre au Labrador ni dans le nord d'aucune province. Les municipalités, les syndicats et l'industrie forestière voulaient qu'on tienne des audiences à Prince George et à Prince Rupert, au nord de la Colombie-Britannique, et ils n'ont pas obtenu gain de cause. On a exclu la partie sud de la province de l'Alberta et le comité a entendu un seul témoin, je crois, de la région de la rivière de la Paix. Il y aurait dû y avoir une audience à Dawson Creek, en Colombie-Britannique, pour la