

Transports—Loi

entrer dans les détails sur ce point mais je ne le ferai pas maintenant. Croyez-moi, monsieur le Président, les handicapés n'ont pas facilement accès aux avions, aux trains et aux autobus. Cette question mérite d'être envisagée dans l'esprit de l'article 15 de notre nouvelle Charte, celui qui concerne l'égalité. Je pense et j'espère que, après avoir attiré l'attention du gouvernement sur cette question, lorsque ce projet de loi sera étudié, on le modifiera en conséquence.

Quant à l'industrie du camionnage, elle est très importante pour la ville de Montréal, comme vous le savez. C'est un grand centre de transport où l'on utilise beaucoup l'industrie du camionnage. Je suis très inquiet parce que le projet du gouvernement fédéral de déréglementer l'industrie canadienne du camionnage se heurte à bon nombre de difficultés. Bien des sociétés de camionnage au Canada ont exprimé la crainte d'être évincées par leurs homologues américains, si ce projet de loi est adopté. A moins que la déréglementation ne soit graduelle, les géants américains du camionnage risquent d'évincer les sociétés canadiennes et de s'emparer de vastes sections de notre marché. Tout en écoutant mon collègue d'en face, je parcourais quelques coupures de journaux. L'un des articles m'a paru fort inquiétant, et j'espère qu'on y verra. Il était coiffé de la manchette suivante: «Selon les camionneurs, la province sortira perdante de la déréglementation». J'en cite un passage:

Les entreprises de camionnage canadiennes devront céder la voie aux transporteurs américains si les gouvernements fédéral et provinciaux adoptent intégralement le projet de déréglementation des transports.

On signale que les camionneurs étrangers ont facilement accès à notre marché grâce aux routes. L'*Ottawa Citizen* rapporte les propos que voici, de Ken MacLaren, administrateur de l'Association canadienne du camionnage:

C'est comme si on lâchait Attila et Gengis Khan.

Si nous accordons aux entreprises de camionnage américaines l'accès à nos routes et le droit de pénétrer jusqu'à environ 50 milles à l'intérieur de notre territoire, que faisons-nous en contrepartie pour obtenir à nos camionneurs accès au marché américain? Il faut être très attentif à ce problème. N'oublions pas que l'industrie canadienne du camionnage a déjà quelques points faibles. La déréglementation tombe mal, car nos transporteurs ont été forcés de réduire leur marge bénéficiaire.

Nous devons tenir compte des problèmes qu'éprouvent beaucoup de nos entreprises de camionnage, ainsi que les journaux en ont témoigné. Afin d'affronter les changements que la déréglementation entraînera, des transporteurs s'empressent déjà de fusionner ou de faire des acquisitions. L'an dernier, la société Reimer Express a acheté l'entreprise de camionnage Inter City. Le groupe montréalais de transport Brazeau a acheté trois transporteurs régionaux ayant leur siège social au Québec. La société Canadian Motorways Limited de Winnipeg a fait l'acquisition de Direct Transportation System de Toronto. Il semble que les transporteurs routiers canadiens aient compris que, pour prospérer après la déréglementation et faire concurrence aux parcs américains, ils doivent exploiter une entreprise de grande envergure. Le gouvernement fédéral semble privilégier les grosses entreprises et se préoccuper très peu de la concentration du pouvoir économique qui en résulte.

J'ai en main une lettre de M. Jacques Alary, vice-président exécutif de l'Association du camionnage du Québec Inc.. Il y fait état de très graves préoccupations que j'aimerais porter à

votre attention, monsieur le Président, et auxquelles, je l'espère, vous accorderez toute l'attention qu'elles méritent.

[Français]

Madame la députée,

Le 2 octobre dernier se tenait à Toronto une rencontre entre le ministre fédéral des Transports, John Crosbie, et ses homologues provinciaux.

Le but de cette réunion était de décider de l'avenir de la réglementation du transport.

Notre ministre provincial des Transports, M. Marc-Yvan Côté, a compris et défendu l'approche suggérée par l'ACQ dans ce dossier.

Celle-ci consiste à ne pas déréglementer sans avoir mis en place un tout cohérent consistant en:

1. un code de sécurité routière uniforme appliqué et applicable;
2. un test de compétence;
4. une formule pour amortir la valeur actuelle des permis de transport;
5. une attention toute spéciale à la prise des marchés par la discrimination par les prix.

C'est tout à fait tuer la concurrence et effectuer une certaine concentration.

Et il continue:

Notre ministre provincial, M. Marc-Yvan Côté, qui a défendu cette position lors de la rencontre, n'a reçu qu'un support partiel de la part des ministres de l'Ontario et du Manitoba...

... ce qui veut dire qu'il n'y a pas de consensus entre les ministres de chaque province, et ça prend un certain lien entre tous ces ministres provinciaux. Il termine en disant:

Nous vous demandons d'intervenir auprès de notre premier ministre, M. Brian Mulroney, afin qu'il refuse le dépôt du projet de modifications à la Loi sur les transports, tel que proposé par le ministre des Transports, M. John Crosbie, et ce tant qu'il n'aura pas obtenu le consensus des différents intervenants dont l'industrie du camionnage.

Vous comprendrez que l'industrie du camionnage ne peut supporter d'un côté une augmentation des obligations sociales et fiscales et de l'autre une déréglementation du secteur du transport de marchandises qui amènera une concurrence féroce déstabilisant l'efficacité de l'industrie et par le fait même la desserte efficace des différentes régions du Québec.

Notre industrie ne pourra supporter une concurrence des camionneurs américains qui pourront facilement desservir tous les corridors intéressants de transport partant de nos grandes villes situées à quelques kilomètres seulement de leurs frontières.

... «Afin de faire profiter les Canadiens d'un système de transport plus efficace, plus compétitif et plus sûr, mon Gouvernement proposera de nouveau au Parlement des moyens d'éliminer les règlements qui entravent inutilement l'activité du secteur du transport».

C'était dans le discours du trône de Brian Mulroney. Et il demande que l'on réétudie cette question.

• (1450)

[Traduction]

Je sais que le temps mis à ma disposition tire à sa fin mais je tiens à parler de la question de la mainmise étrangère parce que le projet de loi ne contient aucune disposition restreignant l'achat d'entreprises canadiennes de transport par des sociétés étrangères. Les seules lignes directrices à cet égard prévoient que tout fusionnement et tout achat d'entreprises canadiennes de transport excédant 20 millions de dollars et portant sur plus de 10 p. 100 des actions donnant droit de vote soient soumis à l'approbation du gouverneur général en conseil et que tous les autres subissent le processus normal d'examen d'Investissement Canada. Je crois que c'est là une chose que nous devrions tous redouter.