

*Transports—Loi*

Le ministre et le gouvernement ont parlé de concurrence et de marché libre. Or, la concentration s'est accentuée dans le transport aérien. Alors que nous avions autrefois huit grandes sociétés d'aviation, six régionales et deux nationales, il n'en existe plus que deux. Celles-ci ont conflué avec de petits transporteurs aériens des ententes d'exploitation et de licences qui leur assurent le contrôle de 80 à 90 p. 100 du trafic aérien du Canada, et on ose parler de concurrence.

Le marché n'est pas assez vaste pour accueillir plus d'un certain nombre de sociétés. Si on lui laisse toute latitude, on a de deux choses l'une. Il sera peut-être envahi d'abord par une foule de nouvelles entreprises, mais qui se briseront tour à tour les ailes et feront l'objet de fusions, d'acquisitions, de faillites, ce qui favorise la concentration. Il y a eu des nouveaux arrivants qui font tous maintenant partie des deux grosses sociétés. Il reste très peu d'entreprises indépendantes, parce qu'elles n'ont pas pu survivre à la loi de la jungle imposée par ces deux-là.

Le gouvernement parle des lois du marché. Dans un marché libre, un bon partisan de la libre entreprise laisse le marché décider s'il doit réduire ses dépenses presque à néant ou augmenter autant que possible ses recettes. Si c'est ce que pense le gouvernement, pourquoi existe-t-il des tarifs confidentiels? Voilà probablement la mesure la plus anti-concurrentielle qui soit.

Inévitablement, les petits et moyens expéditeurs des provinces de l'Atlantique et de l'ouest du Canada, notamment les petits fabricants de matériel agricole, dans l'Ouest, qui remplissent 50, 100 ou 200 wagons par année, ne pourront pas livrer concurrence à J.I. Case, IHC ou Massey-Ferguson, avec leurs milliers de wagons, afin de négocier un contrat confidentiel. Les conservateurs rêvent en couleurs lorsqu'ils prétendent le contraire. C'est anti-concurrentiel. Les principes établis dès les premiers articles du projet de loi sont démolis par les dispositions subséquentes.

Le Canada aura toujours une économie coûteuse, surtout dans le domaine des transports. Fait intéressant, les chemins de fer américains ont profité pendant des années d'un meilleur régime fiscal. Ils ont ainsi bénéficié d'investissements considérables qui leur ont permis de renouveler leur matériel roulant et d'améliorer leurs ateliers. Les avantages fiscaux sont en train de se modifier, mais les sociétés ferroviaires américaines jouissent encore d'une longueur d'avance sur les canadiennes. Le trafic ferroviaire est beaucoup plus dense aux États-Unis, si bien que les chemins de fer peuvent répartir leurs frais fixes sur une base beaucoup plus large qu'au Canada, notamment en ce qui concerne les deux principaux concurrents du Canadien Pacifique, Burlington Northern et Conrail.

Par ailleurs, les tarifs pour voie unique ne sont rien d'autre qu'une autorisation pour aller puiser dans les recettes des sociétés de chemins de fer canadiennes qui ont toutes deux des difficultés financières depuis un an ou deux et qui continueront à en avoir pendant un an ou deux. En permettant aux sociétés ferroviaires américaines de faire au Canada ce que les sociétés ferroviaires canadiennes ne peuvent pas faire aux États-Unis, on adopte une attitude encore un peu plus servile à l'égard du gouvernement de Washington.

Les Américains n'autorisent pas les prix de ligne concurrentiels mais bien nous. Par conséquent les sociétés Burlington

Northern, Conrail et Milwaukee Road, qui ont des correspondances à la frontière canadienne, peuvent faire passer leurs trains sur les voies canadiennes à un prix inférieur aux frais fixes des sociétés ferroviaires canadiennes. Quel genre de concurrence est-ce donc?

La déréglementation accentue encore l'anarchisme à d'autres égards: la facilité d'entrée et de sortie pour le secteur aérien et celui du camionnage. Si vous arrivez à faire un emprunt à la banque, à louer quelques tracteurs ou des avions d'occasion, à engager des personnes qui ont été mises à pied à un tiers du salaire normal et à obtenir une assurance, vous pouvez exploiter une compagnie. C'est pourquoi il existe tant de sociétés de camionnage et de compagnies aériennes sans scrupules aux États-Unis à l'heure actuelle, dont certaines se sont infiltrées sur le marché canadien, qui nuisent à la réputation des transporteurs bien établis qui ont la réputation de bien entretenir leur matériel et d'appliquer des normes de sécurité très strictes, qui possèdent l'infrastructure, qui ont les mécaniciens, et des employés de toutes catégories.

Tout le projet de loi risque d'engendrer la médiocrité et de faire baisser la qualité et la fréquence du service pour les Canadiens. Il détruit la sécurité d'emploi. Nous avons perdu des dizaines de milliers d'emplois dans le secteur des transports, surtout ferroviaires. Les deux sociétés de chemins de fer nous ont dit qu'elles voulaient se débarrasser de 15 000 milles de voies et de 15 000 employés de plus d'ici 1991.

Elles oublient que les transports constituent un service public qu'il s'agisse d'une société publique ou privée. Ces sociétés servent à assurer un service. Les transports constituent le fondement du développement et de la prospérité économiques. Le gouvernement rendra un très mauvais service aux Canadiens en transformant ce secteur en une véritable jungle où règne l'anarchie.

• (1820)

Nous ne nous opposons pas à ce que l'on se débarrasse des règlements vétustes qui ne sont plus valables. Nous ne sommes pas contre le fait de vouloir améliorer l'efficacité de la CCT. Le gouvernement est toutefois allé trop loin pour obtenir un tel résultat. Il nous faut des règlements constructifs faisant un compromis entre l'intérêt public, les intérêts des expéditeurs et des destinataires et la rentabilité des entreprises de transports. C'est un impératif économique.

Les transports doivent être adaptés aux dimensions de notre pays, à sa situation géographique et à son climat. Ils doivent tenir compte des dimensions des marchés, de la viabilité des transporteurs et des droits du public et des employés.

Ce projet de loi est une autre entreprise de démolition syndicale, une mesure de sous-traitance qui laisse un sentiment d'insécurité professionnelle chez des employés très spécialisés. Ces hommes et ces femmes, qui comptent de 20 à 30 années d'expérience dans les ateliers de Moncton, ont vécu trois années d'incertitude avant que ne tombe le couperet. On ne trouve pas des gens de ce calibre au bureau d'emploi du Canada du centre-ville.

Une réglementation constructive mettrait en libre concurrence les transports public et privé sous un régime déréglementé. Autrement, les sociétés ferroviaires, les lignes aériennes