

*Transports—Loi*

On pourrait donner toutes sortes de titres au projet de loi C-18. Mais le meilleur qualificatif serait de l'appeler une contre-mesure. En effet, c'est une mesure contre la concurrence. C'est aussi un projet de loi anti-régional qui entrave le développement économique, surtout dans certains endroits du Canada. Il va à l'encontre des intérêts des Canadiens, de la sécurité des transports, de la prestation des services et de la prospérité des petites entreprises. Et la liste continue.

Quand on songe à ce qu'il prévoit et au mythe qui l'entoure, il y a vraiment de quoi s'alarmer. Ce projet de loi part du principe que l'évolution des modes de transport au Canada sera laissée à l'entière discrétion du marché. L'idée qu'il faut tout faire pour permettre aux entreprises de réaliser des bénéfices, et que la recherche du profit est avantageuse pour le Canada, correspond mal à la réalité canadienne. Si nous mettions l'accent sur la rentabilité, tous nos efforts en matière de transport devraient porter sur le triangle d'or qui forme le sud de l'Ontario, ou sur le corridor qui sépare Toronto et Montréal. Voilà la région canadienne qui aurait le système de transport le meilleur et le plus efficace. Le reste du Canada ne compterait pour rien. Or, le Canada ne s'est pas édifié de cette manière. Le Canada d'aujourd'hui ne se résume pas à cela. Voilà notamment pourquoi cette mesure législative est si insatisfaisante. Elle ne fournit pas de cadre qui permette d'en évaluer les diverses dispositions.

● (1140)

Que propose-t-on pour assurer la sécurité des travailleurs et des voyageurs, pour susciter ou améliorer la compétition au sein de notre économie, pour favoriser le développement économique des régions excentriques? Le projet de loi sera-t-il d'aucun secours aux petits entrepreneurs et aux petits fabricants de nos régions, qui veulent se lancer en affaires? Incite-t-il les Canadiens à jouer un rôle sur la scène économique? J'ai bien peur que la mesure n'offre rien de positif dans ces domaines.

Voilà pourquoi le projet de loi C-18 nous préoccupe à divers titres. J'y vois la copie conforme de l'ancien projet de loi C-126 qu'on s'est contenté de soumettre à nouveau à la Chambre. Après que le ministre des Transports (M. Crosbie) eut présenté cette mesure, on lui a demandé à brûle-pourpoint, à l'extérieur de la Chambre, en quoi celle-ci différait du projet de loi C-126. Il a dû admettre qu'il n'y voyait aucun changement important. Il ne croyait pas qu'il était vraiment différent.

Nous savons ce que les groupes pensaient des projets de loi précédents visant à déréglementer les transports. L'Association canadienne du camionnage était opposée au projet de loi précédent, tout comme le CN, le CP, le Conseil des premiers ministres des provinces maritimes, le Congrès du travail du Canada. La liste couvre une page entière. Beaucoup de témoins ont critiqué le projet de loi en disant qu'il nuisait à la concurrence et au service. Ils ont dit qu'il ne favorisait pas la sécurité des passagers ni celle du personnel et qu'il n'augmentait pas la participation canadienne.

On se demande bien qui appuie le projet de loi. Quelques grandes compagnies de transport, je suppose. Les consommateurs canadiens l'appuient-ils, eux? Je suis curieux, quant à moi, de voir qui se présentera aux audiences que le comité tiendra, je l'espère, dans tout le Canada pour défendre cette mesure.

Je voudrais parler d'un point précis du projet de loi C-18. Ses auteurs semblent comprendre les répercussions désastreuses que la déréglementation aurait dans les régions septentrionales du Canada. Mais est-ce bien le cas? Le projet de loi maintient la réglementation du transport aérien seulement dans une région appelée la région désignée. Autrement dit, le projet de loi laisse entendre qu'il est important qu'il y ait des règlements dans une certaine région du Canada, c'est-à-dire dans le Nord. On définit cette région comme s'étendant au Nord d'une ligne tirée entre le 50<sup>e</sup> parallèle sur la côte Est et le 55<sup>e</sup> parallèle sur la côte Ouest. Les règlements continueront de s'y appliquer sauf pour les vols partant du Sud et se dirigeant vers le Nord ainsi que les vols partant du Nord et se terminant dans le Sud. Ces vols sont toujours déréglementés.

Si l'on estimait nécessaire de conserver une réglementation spéciale pour le nord du Canada, ce qui comprend la partie nord de la majorité des provinces et tous les territoires, pourquoi s'est-on limité au transport aérien? Que dire des transports routier et maritime dans ces régions? Si c'est nécessaire dans le nord, pourquoi pas dans d'autres endroits?

Dans ces dispositions du projet de loi C-18, le gouvernement trahit la réalité de la situation. Il reconnaît qu'il est important de veiller au développement économique des régions septentrionales et de faire en sorte que les résidents de ces régions obtiennent des tarifs raisonnablement compétitifs. Il reconnaît aussi que la sécurité est un facteur pour les travailleurs et les passagers, et qu'il faut aider les sociétés canadiennes dans ce milieu. De toute évidence, il jugeait les subventions nécessaires dans le Nord, alors que pour le reste du Canada il dit non. Nous continuerons à explorer les différences au cours du débat.

Ce projet de loi fait partie du bradage qui commence à faire la réputation du gouvernement. Il a bradé l'industrie du bois d'oeuvre. Il a bradé le secteur pharmaceutique aux sociétés multinationales. Il a bradé les pêches. Maintenant, il brade les transports. Cela fait partie des actuelles négociations sur ce que l'on qualifie de libre-échange. Le projet de loi C-18 s'inscrit dans ce contexte, car il donne aux sociétés ferroviaires et routières américaines accès au Canada et des avantages que les Canadiens n'ont pas aux États-Unis. On donne tout aux entreprises américaines de camionnage et aux chemins de fer américains, mais sans donner la même chose aux sociétés canadiennes de ces secteurs. Comment peut-on être d'accord avec une chose pareille? Ce que fait le projet de loi est pro-américain et anti-canadien. C'est pour cette raison que nous sommes véritablement inquiets.