

*Transports routiers—Loi*

sérieuses objections vis-à-vis de ce projet de loi, pour diverses raisons, et qu'il n'en a pas été tenu compte.

Je rappelle au député que les entreprises de camionnage du Manitoba établies dans la région de Steinbach figurent parmi celles qui ont émis de graves objections. Ce sont des gens que je n'espérerais jamais voir voter pour le parti néo-démocrate.

● (2100)

Qu'on me permette de faire consigner quelques-unes des observations du ministre de la voirie et des transports du Manitoba. Voici ce qu'il écrit dans sa lettre:

... les nouveaux code national de sécurité et test de vérification du bon état des véhicules ne suffisent pas en eux-mêmes pour assurer un niveau opportun de sécurité sur les autoroutes ...

Le secrétaire parlementaire a déclaré que la sécurité serait assurée, mais il se faisait le porte-parole d'un gouvernement qui a réduit le nombre des fonctionnaires dans tous les domaines. Nous ne disposons plus du même nombre de personnes pour inspecter les camions dans le but de vérifier que leur structure soit sûre ou encore de veiller à ce que les camionneurs ne conduisent pas pendant 18 ou 20 heures d'affilée pour demeurer compétitifs. Cette situation a donné lieu à de nombreux accidents aux États-Unis.

Le ministre a également écrit ceci:

... les petites localités éloignées ainsi que les petites entreprises d'expédition ne bénéficieront pas d'un service convenable et seront victimes d'une disparité de prix excessive, sans l'intervention ...

Si nous permettons à n'importe quel propriétaire de camion d'offrir ses services dans certains localités rurales, par exemple dans la région d'Interlake dans le Manitoba, ou dans la région de The Pas-Flin-Thompson que représente le député de Churchill (M. Murphy), en très peu de temps les prix deviendront si compétitifs que certaines entreprises feront faillite et nous n'aurons plus de service régulier et garanti.

Le ministre écrit aussi:

... les géants américains du camionnage vont probablement dominer les marchés canadien et transfrontalier au détriment de notre intérêt national ...

Les entreprises canadiennes de camionnage, qui réussissent plutôt bien à faire des affaires aux États-Unis avant la déréglementation, se rendent maintenant compte que les entreprises américaines disposent d'un marché dix fois plus grand que le marché canadien et sont obligées, compte tenu de la déréglementation en vigueur aux États-Unis, d'affronter une concurrence acharnée. Les entreprises américaines ne demanderaient pas mieux que d'envahir le marché canadien. Elles sont tellement plus puissantes que les entreprises canadiennes que ces dernières craignent à juste titre d'être évincées.

Puis le ministre fait savoir:

... une concurrence acharnée va déstabiliser le secteur du camionnage et entraîner l'exploitation éhontée de ses travailleurs.

Le ministre dit cela pour des raisons bien évidentes. C'est exactement ce qui va arriver si l'on accepte une concurrence libre et effrénée.

Pour rester en affaires, les entreprises vont couper leurs prix, négliger la sécurité, prolonger les heures de travail consécutives des camionneurs avec pour conséquence inévitable une recrudescence du nombre des accidents.

Je tiens à signaler d'autres préoccupations exprimées par le ministre manitobain et dont le projet de loi ne tient aucun compte.

Il faut tenir compte des considérations suivantes selon lui:

... Tous les expéditeurs, surtout les plus petits et ceux des localités de moindre importance ou des régions éloignées, sont bien desservis actuellement et paient des tarifs qui ne sont pas trop discriminatoires ...

Le ministre s'inquiète du sort des petites localités, bien sûr. Si les compagnies de camionnages sont forcées, pour rester en affaires, de couper les prix entre les principaux centres du Canada ou entre les grandes agglomérations canadiennes et américaines, elles se rattraperont en majorant les tarifs ou en réduisant leurs services dans les localités éloignées moins importantes. Le ministre a également ajouté ce qui suit dans sa lettre:

... l'industrie canadienne du camionnage n'est pas assez stable ni assez rentable actuellement.

Il faut qu'elle le devienne avant de procéder à cette déréglementation. Le ministre apporte la précision suivante plus loin:

... l'industrie canadienne du camionnage peut soutenir la concurrence des transporteurs étrangers si elle bénéficie des mêmes conditions d'exploitation ...

Il aurait fallu lui assurer ces mêmes conditions avant de la déréglementer. Le ministre rappelle qu'un minimum de participation canadienne s'impose dans cette industrie.

Nous assistons aujourd'hui à des centaines d'acquisitions par des étrangers et la main-mise américaine sur les compagnies de camionnage du Canada se fera sentir de plus en plus lourdement. Voici un conseil de ce ministre que nous aurions intérêt à suivre:

... un juste équilibre doit être établi dans les services de camionnage avec les pays étrangers ...

Nous sommes à peine à quelques milles d'un pays qui a dix fois notre population. Il faut également prévoir, toujours selon ce ministre, des conditions de travail normales et une rémunération suffisante aux employés de cette industrie, ainsi qu'un niveau de sécurité acceptable sur nos autoroutes.

Je sais que nous n'avons pas grand temps, mais je tiens à rappeler, avant d'aller plus loin, que ce projet de loi ne respecte pas les conditions minimales exposées par le ministre de la Voirie et des Transports du Manitoba. C'est pour cette raison que nous sommes contre l'amendement.

**La présidente suppléante (Mme Champagne):** Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Thacker) a la parole.

**M. Thacker:** Madame la Présidente, j'essaie seulement de rassurer le député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow) en essayant de lui faire comprendre que les perspectives ne sont pas aussi sombres qu'il le prétend. Il a dit qu'il y avait moins d'inspecteurs. En fait, il y a 126 inspecteurs de plus. Il n'y a pas eu de réductions dans ce domaine ...

**M. Ouellet:** Règlement, madame la Présidente; il ne peut pas parler deux fois.