

*Transports—Loi*

le domaine du transport en particulier, s'opposent à cette loi, le gouvernement décide de continuer et d'aller de l'avant et de nous imposer, malgré les objections formulées, cette nouvelle loi des transports.

Souvent on se dit: Pourquoi refaire ce qui va bien? Et on devrait se poser la question à ce moment-ci: Pourquoi le gouvernement insiste-t-il pour refaire la Loi nationale sur les transports et mettre en péril des milliers d'emplois rémunérateurs et stables dans le domaine des compagnies de transport au Canada?

Je le disais, l'industrie des transports canadiens n'est pas statique. Au contraire, elle est dynamique, mouvante et en constante évolution. Comme toute chose, elle réagit parfois bien, parfois mal au changement. Mais ce changement auquel nous assistons est, à bien des égards, technologique. Parfois, il prend la forme d'un défi concurrentiel venant de nos voisins du Sud et c'est justement ce changement, cette évolution et ces défis qui ont motivé à l'époque le gouvernement précédent, le gouvernement libéral, à revoir le cadre réglementaire régissant notre industrie. C'est en effet au mois de mai 1984 que mon collègue, l'honorable député de Winnipeg-Fort Garry (M. Axworthy), alors ministre des Transports, qui a eu le premier l'idée de lancer une certaine déréglementation de l'industrie du transport. Et je dis «une certaine déréglementation», car notre gouvernement visait à ce moment-là à la mise en place d'un cadre réglementaire plus souple, mieux adapté aux configurations économiques nouvelles et au visage changeant de l'industrie du transport. Nous visions à ce moment-là un cadre réglementaire qui allait assurer le plein épanouissement de cette industrie, nous garantissant par ailleurs une plus grande capacité concurrentielle.

Mais la grande distinction qu'il y a entre nous et le gouvernement conservateur actuel, c'est que si notre politique était tournée vers l'avenir, elle était aussi fermement ancrée dans les bonnes traditions du domaine du transport au Canada, dans une réalité et dans un pragmatisme qui avait fait ses preuves dans le passé.

Et c'est ainsi que, contrairement au volumineux projet déposé par le gouvernement, c'est un projet de loi qui est une véritable brique qui transforme tout, que le gouvernement nous demande d'approuver. Le gouvernement avait fait connaître ses vues à l'occasion de la publication de son Livre blanc intitulé *Aller sans entraves*.

● (1900)

Or, «aller sans entraves», cela veut dire, aller à pleine vitesse et sans aucune limitation, une déréglementation totale, urgente et complète. Alors que mon collègue, l'ancien ministre libéral des Transports, lui, avait proposé une stratégie d'assouplissement réglementaire que nous pouvions définir comme «Avancer à petits pas». Cette stratégie visait dans un premier temps l'industrie du transport aérien. Nous voulions, ce faisant, réduire l'impact sur l'économie canadienne. En choisissant, comme le gouvernement veut le faire, de changer tout le domaine du transport en même temps, le gouvernement conservateur vient de causer un vent de panique qui souffle sur plusieurs secteurs de notre économie.

Je dois dire que la démarche d'avancer à petits pas prévue par le gouvernement libéral avait déjà commencé à provoquer

de bons effets, une certaine diminution des prix consentie au public voyageur par les compagnies aériennes de l'époque.

Des garanties étaient prévues pour les services dans les régions reculées du pays pour nous assurer que ceux qui ont obtenu des droits acquis dans le domaine des services aériens par les compagnies de transport aérien qui existaient se voyaient protégés par ces mesures annoncées par le ministre des Transports de l'époque.

Or, nous n'avons qu'à regarder ce qui se produit depuis deux ans pour voir à quel point l'action précipitée et sans aucune balise du gouvernement conservateur a amené un nombre inquiétant de mainmises des gros transporteurs sur des petites compagnies aériennes. Deuxièmement, une concentration inquiétante qui commence déjà à se voir dans l'industrie du camionnage au Canada. Or, le ministre conservateur des Transports, lorsqu'il a présenté son projet de loi, nous a dit: Nous faisons cette déréglementation pour amener une plus grande concurrence, c'est pour faciliter la concurrence. Or, autant dans le domaine du transport aérien que dans le domaine du camionnage, c'est exactement l'inverse qui se produit. Ce n'est pas une grande concurrence que nous avons, c'est une plus grande concentration dans les mains de quelques grosses compagnies de transport, et le danger est évident, plus la concentration est forte, moins il y aura de concurrence, et plus le libre marché sera inquiété par cette trop forte concentration. Or, je n'ai pas à insister sur ce sujet. Il est évident que l'industrie du transport au Canada réagit très nerveusement au projet de loi C-18 du gouvernement conservateur.

Donc, tout en acceptant les grandes lignes de ce projet de loi, le parti libéral se distingue très catégoriquement du Nouveau parti démocratique. Ce dernier ne veut aucun changement. Nous, nous disons: Il faut faire une certaine déréglementation, il faut assouplir les règles qui existent. Donc, nous sommes favorables au principe du projet de loi C-18, mais, si nous acceptons les grandes lignes du projet de loi, nous ne pouvons appuyer cependant la façon dont il aura été mis de l'avant par le gouvernement conservateur ni la vitesse du processus législatif choisi par le gouvernement qui nous apparaît absolument inacceptable et scandaleux dans les circonstances. En effet, l'importance de l'industrie du transport pour le développement de l'économie canadienne est évidente. Le gouvernement lui-même le reconnaît dans l'énoncé de principes contenus à l'article 3 de son projet de loi. Et c'est cette importance fondamentale qui nous fait dire que le gouvernement aurait dû choisir une approche beaucoup plus pondérée. Et c'est cette même importance fondamentale qui nous fait aussi dire que le gouvernement aurait dû consulter davantage et surtout écouter les nombreuses représentations qu'il a reçues au moment du dépôt du Livre blanc, du document *Aller sans entraves*, comme au moment de l'étude du projet de loi C-18. Ce qui est malheureux, c'est que le gouvernement semble n'avoir écouté que les associations contrôlées par de grands et prospères expéditeurs canadiens. Il aurait dû de toute évidence écouter aussi et peut-être davantage les petits expéditeurs, les petits expéditeurs des provinces Maritimes et certains petits expéditeurs de l'Ouest canadien qui nous ont fait des représentations et qui nous ont dit qu'en particulier les contrats confidentiels sur le trafic intérieur risquent de les mener à la faillite.