

Transports routiers—Loi

ne sont pas les mieux tenues. Si l'on arrive à supprimer toute échappatoire et à empêcher tout ministre d'abuser le moins de ses pouvoirs, cela sera dans le meilleur intérêt de tout le monde à la Chambre, quel que soit le parti au pouvoir. L'idée ne me sourit pas qu'on tolère cette échappatoire, qu'on prévoit ce genre de pouvoir discrétionnaire, car le népotisme et l'idéologie pourraient ainsi jouer un rôle très important dans ce secteur vital de l'économie canadienne. Mon parti et moi trouvons cela absolument inacceptable.

Nous avons apparemment reçu une leçon des États-Unis. Les Américains ont fixé à 25 p. 100 la limite de la mainmise étrangère sur des entreprises américaines de transport. Cela est bien établi. Ne pourrions-nous en faire au moins autant dans le contexte canadien? N'avons-nous aucun amour-propre et ne voulons-nous pas rester canadiens dans notre propre secteur et sur notre propre territoire souverain? Cela commence à devenir quelque peu scandaleux.

Il y a risque de saturation de notre marché par les entreprises américaines de camionnage et la loi ne prévoit presque rien pour l'empêcher. Je remercie le député de sa question, car c'est une affaire très grave et très inquiétante.

M. Riis: Monsieur le Président, j'apprécie toute la dignité avec laquelle vous assurez la présidence. L'exposé de la députée est tout bonnement excellent. Elle a brossé les grandes lignes des préoccupations majeures que suscite le projet de loi dont la Chambre est saisie. La députée n'ignore pas que le projet de loi ne changera rien à une situation de fait plutôt étrange. Quand les autobus américains entrent au Canada et que leurs conducteurs sont des citoyens américains, ils peuvent aller à Chicoutimi, à Banff, à Calgary ou n'importe où. C'est bien ainsi et c'est probablement normal. Cependant, la députée sait que lorsque les autobus canadiens conduits par des chauffeurs canadiens vont aux États-Unis, ils doivent s'arrêter à la frontière et faire monter des chauffeurs américains pour conduire aux États-Unis. N'y a-t-il pas quelque injustice à ce que cela soit tout à l'avantage des Américains? N'est-ce pas une bonne illustration de l'esprit du projet de loi qu'elle a analysé cet après-midi?

Mme Finestone: Monsieur le Président, je remercie le député pour cette question. Le secrétaire parlementaire a semblé dire que le nouveau projet de loi ne contenait aucun changement concernant le transport par autobus. Mais le problème demeure entier. En somme, c'est bien de leur avoir accordé le libre accès au territoire de notre pays souverain, mais nous devrions jouir d'un accès et de droits égaux chez eux.

Le gouvernement a oublié qu'il ne faut pas céder ou feindre l'ignorance. Il faut résister et se faire respecter quand de telles questions d'accès sont en jeu.

Je voudrais en profiter pour parler d'une inquiétude sérieuse que nous inspirent les mainmises étrangères et la concentration des sociétés sur lesquelles le député de Thunder Bay—Atikokan (M. Angus) a posé une question tout à l'heure. L'inquiétude que j'éprouve est très bien exprimée dans une étude sur la concentration des industries qui devrait nous servir d'avertissement. Je voudrais en parler pour l'information de la Chambre.

En 1978, aux États-Unis, quatre des plus grands transporteurs entre États contrôlaient le cinquième du marché du fret. Les dix plus grands occupaient 39 p. 100 du marché et les 20 plus grands, 43 p. 100. A cette époque, les chiffres révélaient

déjà un degré important de concentration économique vu qu'il y avait près de 17 000 transporteurs publics routiers de marchandises diverses entre États en 1978.

La déréglementation a ensuite été réalisée. Quelles en furent les conséquences? Au début de 1985, le volume de fret transporté entre États par les quatre plus grands transporteurs avait grimpé à 35 p. 100, ce qui représentait une augmentation de 75 p. 100 de la part de 20 p. 100 du marché qu'ils détenaient auparavant. Les 10 plus grands transporteurs contrôlaient 60 p. 100 du marché, soit 70 p. 100 de plus qu'en 1978. Les 20 plus grands en détenaient 67 p. 100, soit 56 p. 100 de plus qu'en 1978.

Cette augmentation alarmante de la concentration s'explique par le fait que de nombreux transporteurs avaient dû fermer leurs portes. Ils ne pouvaient pas affronter la concurrence injuste et les tarifs réduits de leurs concurrents. Les petits ne pouvaient tout simplement pas survivre. C'est un autre point qui m'inquiète.

M. le vice-président: Avant d'accorder la parole au secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Kilgour), je voudrais dire qu'il reste une minute.

M. Kilgour: Monsieur le Président, je me suis peut-être trompé hier. Le critère de la charge inversée commencera à s'appliquer le 1^{er} janvier 1988.

Mme Finestone: C'est inacceptable.

M. Kilgour: Les critères d'aptitude commenceront à s'appliquer le 1^{er} janvier 1991, un an après l'instauration du code de sécurité.

Quant à la question posée par le député de Kamloops—Shuswap (M. Riis) au sujet des conducteurs d'autobus, on m'a dit que cela relevait des services d'immigration. Tout dépend de la compagnie. Par exemple, Voyageur s'est entendu avec les services d'immigration pour que certains de ses conducteurs puissent continuer leur trajet aux États-Unis. Les conducteurs d'autres entreprises qui ne se sont pas entendues avec Immigration Canada doivent descendre à la frontière. Si j'ai bien compris, cela dépend de la compagnie et de ce qui a été entendu avec Immigration Canada.

Mme Finestone: Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire est à son poste depuis très peu de temps et je m'occupe de cette question depuis relativement peu de temps moi-même. Il a parlé de la charge inversée. Je ne peux m'empêcher de faire l'observation suivante et de parler de prudence parce que je sais que le secrétaire parlementaire est un homme prudent.

Il a dit «je pense» et «si j'ai bien compris». Il n'a pas dit une seule fois qu'il exprimait sa propre opinion. Il a toujours dit que c'était ce qu'il pensait ou ce qu'il croyait avoir compris. En ce qui concerne la charge inversée, il y a beaucoup de différence entre la commodité et la nécessité pour le public et le fait qu'une entreprise ait la volonté et la capacité d'assurer le service. Dans le premier cas, il faut établir la nécessité pour l'entreprise d'avoir accès à un territoire et d'être concurrentielle. Dans le deuxième cas, c'est chacun pour soi, ce qui crée des conflits entre les diverses entreprises de camionnage, et cela peut causer de graves ennuis. Selon moi, nous devons être très prudents avant de nous engager dans une telle voie.