

*Transports routiers—Loi*

Lorsque les expéditeurs ont à nouveau comparu devant nous à Montréal, je leur ai souhaité la bienvenue dans le monde réel de la politique. Je l'ai dit parce que malheureusement c'est ainsi que se passent les choses, que les marchés sont conclus. Les expéditeurs sont maintenant très mécontents du projet de loi. Contrairement à leur proposition initiale d'adopter le projet de loi rapidement, ils estiment maintenant qu'on lui a porté préjudice en étendant la clause d'inversion de la charge de la preuve de trois ans à cinq ans. Cela ne satisfait plus leurs besoins. Ils estiment maintenant qu'il ne doit pas être adopté. Ils nous demandent des modifications de dernière minute qui annuleraient la décision qui a été prise dans les coulisses entre les associations de camionnage et le gouvernement.

L'amusant de l'affaire c'est que, alors que nous accueillons cette nouvelle opposition, nous n'avons cessé depuis le début de dire que l'inversion de la charge de la preuve n'était qu'une forme de dérèglementation et qu'en fait, qu'il s'agisse de trois ou cinq ans, la dérèglementation se produirait du jour au lendemain. Cela se produira dès que ce projet de loi sera proclamé, dès que nous adopterons le critère d'aptitude au lieu de celui de l'intérêt public.

Je rappelle aux députés l'exemple des transports aériens où l'on trouve une forme modifiée de dérèglementation depuis le printemps 1984. Elle avait été présentée par le ministre des Transports d'alors sous forme d'un exposé de principe et mettait en place la clause de l'inversion de la charge de la preuve de sorte qu'il n'y a pas vraiment de raison valable pour que les transporteurs s'opposent à ce qu'une nouvelle société s'implante sur le marché.

Nous avons connu une situation il y a environ un an, où Air Ontario allait assurer un service parallèle à celui d'Air Canada sur un itinéraire allant de Thunder Bay à Sault-Sainte-Marie ou à Sudbury, je n'en suis pas sûr. Je suis allé demander au directeur local s'il allait s'y opposer mais il m'a répondu que non, parce qu'il ne sert à rien de nos jours de s'y opposer, l'organisme de réglementation ne les écoutant plus.

● (1640)

Si le projet de loi C-19 est adopté sous sa forme actuelle—et nous ferons tout ce que nous pourrions pour l'empêcher—la minute où il sera proclamé, ce qui aura lieu probablement en janvier 1988, il se produira une dérèglementation du secteur du camionnage.

Je voudrais parler de certaines des inquiétudes que nous éprouvons de ce côté de la Chambre. Nous nous préoccupons de la sécurité, de l'emploi, des services fournis aux petites localités et des petits expéditeurs. Nous nous inquiétons des décisions que vont prendre un grand nombre de ces nouveaux transporteurs.

Si une petite entreprise exploitée par une seule personne ou une affaire de famille doit faire le choix entre payer ses traites à la banque sur sa remorque ou acheter les pneus qui lui sont nécessaires, c'est le directeur de la banque qui l'emportera. Devant l'obligation de payer des traites et de nourrir sa famille, le propriétaire d'une petite entreprise prendra le risque que ses pneus ou ses freins tiennent le coup pendant encore une semaine. Et comme il est hanté par la traite suivante à faire sur sa remorque et par la nécessité de réparer ses freins ou ses pneus, il exigera encore davantage de lui-même. Il conduira pendant une heure ou deux de plus; il s'efforcera de livrer cette

cargaison supplémentaire dont le destinataire se trouve à 300 milles au-delà de son parcours.

Le camionneur acceptera l'offre du courtier qui lui promet une cargaison à la condition qu'elle soit livrée le même soir. Il dépassera ses limites ainsi que celles de son matériel s'il veut continuer de subvenir aux besoins de sa famille, conserver son camion sur la route et éviter les rappels de son directeur de banque.

Voilà le genre de situation que nous craignons. Nous savons que les entreprises Sears et Canadian Tire notamment ne chercheront pas à réduire leurs frais en agissant de la sorte. Ces sociétés ont les moyens de faire bénéficier de l'interfinancement leurs entreprises. En ce qui concerne le transport aérien, ce ne sont pas Air Canada ou les Lignes aériennes Canadien International qui nous inquiètent. C'est plutôt la petite entreprise, la compagnie qui appartient à une seule personne ou à une famille, dont l'activité économique n'est pas assez stable pour lui éviter d'avoir à réduire ses coûts. Or aussitôt qu'on sabre dans les coûts, la sécurité se trouve compromise.

Aux États-Unis, la situation de l'emploi a été passablement bouleversée. De nombreux emplois ont disparus. Les syndicats et salaires exigés par ces derniers pour leurs membres en ont pris pour leur rhume.

Nous nous inquiétons à propos des petites localités. Dans un secteur réglementé, si un camionneur offre d'assurer ses services entre deux grands centres, les offices de réglementation provinciaux ont le pouvoir de lui accorder la licence à la condition qu'il assure un service d'un certain niveau aux petites localités sur le parcours. Par exemple, les collectivités situées sur la rive nord du lac Supérieur ne peuvent, en elles-mêmes et d'elles-mêmes, justifier les services de gros transporteurs; toutefois, elles seront accessibles si une entreprise de camionnage qui souhaite décrocher une licence pour desservir les principaux centres situés de part et d'autre de la rive nord est obligée de fournir le service.

Nous craignons que lorsque le projet de loi aura été adopté, il ne sera plus possible d'exercer par règlement les pressions voulues pour forcer les entreprises de transport à desservir de telles localités. Tout va se ramener à des économies d'échelle. Le profit sera le facteur déterminant du niveau des services.

Au cours de l'étude du projet de loi par le comité, les entreprises de camionnage et les expéditeurs ont fait savoir que les perdants dans tout cela, ce seraient les petites localités; ce sont les petites localités qui vont subir des réductions, voire des suppressions de services; ce sont les petites localités qui vont devoir absorber des tarifs accrus.

En milieu réglementé, le transporteur était assuré d'un profit raisonnable au regard des services fournis aux petites localités. Dans un système de libre entreprise sans réglementation des prix ni des services, une entreprise véreuse pourrait déloger le transporteur existant et le chasser du marché et de la localité, de sorte que celle-ci serait désormais à la merci de ce nouveau transporteur qui est tout disposé à en tirer tout l'argent possible compte tenu de l'absence de concurrence.

C'est l'ironie extrême de ce projet de loi, l'ironie extrême de ce gouvernement. Celui-ci professe une confiance aveugle dans la concurrence. Et pourtant, ce projet de loi va réduire en définitive—et je le répète, en définitive—la concurrence.