

Les crédits

Ce qui est primordial, c'est une certaine stabilité; les transporteurs doivent pouvoir compter sur un rendement raisonnable. De cette façon, ils pourraient payer pour le genre d'entretien qu'il nous faut, le genre de sécurité qui est essentiel, le genre de services dont nous avons besoin.

Laissons le transport aérien pour passer maintenant au transport routier. Nous avons voté une loi distincte dans cette Chambre pour déréglementer l'industrie du transport routier et les provinces ont pris des mesures semblables en ce sens. Toute cette histoire me semble absolument ironique parce que lorsque j'étais député à l'Assemblée législative de l'Ontario en 1976, j'ai fait partie d'un comité spécial chargé d'étudier la déréglementation du transport routier dans la province. La déréglementation n'a jamais eu lieu sous le régime des Conservateurs. Cependant, par suite de ce que les Conservateurs fédéraux ont fait ici, les Libéraux provinciaux ont accepté de donner suite à cette idée.

Ce qui s'est passé dans le transport routier constitue, d'une certaine façon, un microcosme de ce qui s'est passé dans le transport aérien. Nous avons vu surgir toute une bande de nouveaux camionneurs. Beaucoup de camionneurs indépendants qui travaillaient illégalement pendant des années se sont mis en règle. Ils avaient les capacités nécessaires pour arriver. Beaucoup de nouveaux arrivés dans l'industrie respectaient le même critère. Il suffisait de convaincre son banquier pour s'acheter une semi-remorque et se mettre à la recherche de travail.

Nous avons donc entretenu l'espoir que beaucoup d'entreprises familiales prendraient leur élan dans cet esprit d'indépendance. Cependant, l'industrie s'est développée trop vite. Il y avait plus de camions que de marchandises. Il a donc fallu tenir compte des coûts. À l'extérieur de cette Chambre, nous avons vu le Parlement presque entouré de semi-remorques. Des camionneurs, mécontents parce que les gouvernements étaient incapables de les aider, ont bloqué la circulation sur le pont qui relie Windsor à Détroit. Ils étaient en colère parce qu'il n'y avait pas assez de travail pour eux. Le peu de marchandises auxquelles ils avaient accès étaient raflées par les camionneurs américains qui ont un régime fiscal et un système comptable différents des nôtres.

C'est ainsi que nous nous sommes éloignés d'un système de réglementation qui nous permettait de contrôler d'une certaine façon le nombre des camions afin de garantir la qualité du service et de réduire l'offre afin que le nombre des camions sur la route corresponde à la quantité de marchandises à transporter. C'était une formule qui permettait une bonne rentabilité et ceux qui étaient dans l'industrie réalisaient des bénéfices raisonnables. Bien sûr, c'étaient souvent de grandes compagnies. Toutefois, nous sommes presque revenus à ce

point, car beaucoup de camionneurs indépendants sont maintenant liés par contrat à une grande compagnie et ils ne sont pas mieux qu'avant.

Je sais qu'il ne me reste pas beaucoup de temps. Je dirai simplement, en conclusion que, la motion que nous avons présentée constitue non seulement une déclaration au sujet de la déréglementation en soi, mais aussi une preuve que ce gouvernement n'a pas su reconnaître que sa politique ne fonctionnait pas et qu'au lieu d'accroître la compétitivité et de créer des emplois, elle a fait le contraire, c'est-à-dire qu'elle a entraîné une diminution des emplois et une réduction du service et de la sécurité.

Je sais qu'il est temps de prendre de nouvelles mesures pour créer une certaine stabilité dans le transport aérien, dans le transport routier et dans le transport ferroviaire que je n'ai même pas pu aborder, faute de temps. Si nous ne le faisons pas, le CN, le CP, Air Canada et nos compagnies de camionnage vont se retrouver dans la même situation que les lignes aériennes Canadien international. Ces entreprises seront achetées et tomberont de plus en plus sous le contrôle de particuliers et de sociétés chez nos voisins du Sud.

Je voudrais vous quitter sur ces quelques mots. La raison pour laquelle ce pays s'est développé d'est en ouest, c'est que notre premier premier ministre a eu la clairvoyance de dire qu'il nous fallait établir ces liaisons. À cause de la déréglementation, nous les avons perdues entièrement.

M. Felix Holtmann (Portage—Interlake): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans le débat sur la motion de l'opposition.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention un député qui a défendu cette motion portant sur la déréglementation. Je ne suis pas étonné que ce député et ceux de son parti s'opposent à la déréglementation parce qu'ils sont fondamentalement opposés à la privatisation dans la plupart des secteurs. Ils voudraient que le gouvernement soit le seul propriétaire des entreprises de transport et qu'il soit un acteur important dans les domaines du transport par camion et du transport par rail. En d'autres mots, c'est le point de vue socialiste que défend le député et, bien qu'il ne l'ait pas mentionné, son opinion est simple: il ne devrait pas y avoir d'entreprises privées dans le domaine des transports.

• (1050)

Il hoche la tête, mais si j'ai bien compris ce qu'il a dit ce matin, il s'oppose à la déréglementation qui a amené le secteur privé à investir dans le domaine des transports avec l'assurance de ne pas se faire dicter sa conduite par le gouvernement, tandis que le député n'hésiterait pas à multiplier les obligations.