

L'ajournement

● (1810)

Ces questions concernaient les conséquences de l'accord de libre-échange que le Canada va signer avec les Américains sur le secteur des transports. Je sympathise avec le premier ministre (M. Mulroney) qui n'a pas réussi à trouver un ministre d'État aux Transports compétent. Le ministre des Transports (M. Crosbie) est un joyeux plaisantin, mais il n'a pas su s'attaquer au problème complexe des transports. Le plus terrible, c'est que nous avons eu une succession de ministres d'État aux Transports qui, l'un après l'autre, ont fait preuve d'irresponsabilité ou d'incompétence. Telle est, en effet, la situation si nous examinons les réponses que la ministre d'État aux Transports a données hier.

Heureusement, le secrétaire parlementaire a semblé comprendre les problèmes et désireux d'écouter les instances à cet égard à toutes les réunions du comité permanent des Transports, de même qu'en répondant aux questions posées à la Chambre hier et aujourd'hui.

En réalité, l'accord conclu avec les Américains sera catastrophique pour le secteur du camionnage. Le gouvernement a tenté de faire croire aux gens que c'était un merveilleux accord, mais en réalité il sera désastreux pour le camionnage.

Raymond Cope, président de l'Ontario Trucking Association, estime que les 100 000 emplois qui existent dans l'industrie du camionnage de la province sont en péril. Il a ajouté que l'accord risquait de dévaster le secteur du camionnage en Ontario. M. Ron Downey, président de la Manitoba Trucking Association déclare que l'industrie du camionnage du Canada et celle des États-Unis ne se trouvent pas sur un pied d'égalité. Et il a ajouté ceci:

Il aurait fallu modifier les lois fiscales et les lois sur l'immigration avant de conclure l'accord commercial.

M. Don Norquay, président du Manitoba Motor Transport Board a déclaré ce qui suit:

Le projet d'accord ne permettrait pas au Canada de prendre des mesures pour empêcher les Américains de dominer complètement notre industrie du transport routier.

Ces personnes représentent ce secteur et sont furieuses de constater l'irresponsabilité du ministre des Transports et son manque total d'initiative.

[Français]

Hier, je demandais à la ministre d'État (Transports) (M^{me} Vézina) de nous dire si les provinces canadiennes auront le droit de refuser une licence aux camionneurs américains dont le siège social se trouve dans un État qui ne traitera pas équitablement nos camionneurs. Je demandais une réponse très simple. Je voulais un oui ou un non. La ministre n'a même pas été capable de me dire si oui ou non cette situation prévaudrait. Or c'est très important pour les travailleurs du camionnage au Canada, parce qu'actuellement 43 États américains continuent, à l'intérieur de leur juridiction, de réglementer l'industrie du camionnage. Or, en vertu de cette réglementation, les sociétés canadiennes de camionnage ne peuvent transporter des marchandises ou des produits d'un point à un autre dans le même État: le Michigan, l'État de New York et la Pennsylvanie, trois importants États frontaliers, font partie de ce groupe.

Par exemple, à cause de la réglementation, une compagnie canadienne ne peut transporter des marchandises de New York à Rochester dans l'État de New York. En revanche, une entreprise ayant son siège social aux États-Unis pourra transporter des marchandises de Toronto à Windsor, par exemple, étant donné que la province de l'Ontario sera bientôt déréglementée et que les autres provinces canadiennes aussi, à cause du projet de loi C-19 du gouvernement conservateur qui amènera la déréglementation du transport par camionnage au Canada. Donc, ce droit donne accès à des services de camionnage extrêmement lucratifs et engendre d'énormes retombées pour les entreprises américaines qui s'arrogent ou qui s'arrogent des contrats de l'industrie canadienne du camionnage. On est loin de la concurrence loyale, un des principes et des objectifs fondamentaux du supposé Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis.

Les camionneurs donc souhaiteraient que les commissions provinciales de transport conservent les autres pouvoirs de réglementation qui leur permettraient de se prévaloir d'une certaine réciprocité en matière de réglementation lorsque les camionneurs américains demandent l'autorisation de transporter des marchandises d'une province à l'autre. Cela permettrait aux commissions de vérifier si les transporteurs canadiens se sont vu refuser une autorisation d'exploitation analogue dans l'État ou la région d'origine du camionneur américain qui présente une demande de transporteur de marchandises au Canada.

C'était ma question hier au ministre d'État (Transports) (M^{me} Vézina), et elle n'a pas été capable de me répondre. J'ose espérer que le secrétaire parlementaire ce soir pourra clarifier la situation parce que, je le dis, en terminant, l'Association du camionnage au Canada propose, pour remédier à cette situation qui pourrait être infiniment injuste envers l'industrie du camionnage au Canada, que le dernier texte de l'annexe relatif au transport qui sera pendant à cette Entente entre le Canada et les États-Unis accorde à tout le moins aux dispositions de réciprocité le même statut qu'au principe de traitement national. Voilà une demande minimum et j'ose espérer que le secrétaire parlementaire pourra y répondre affirmativement.

● (1815)

[Traduction]

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Madame la Présidente, malgré les belles paroles de mon vis-à-vis, je me dois de remettre en question ses accusations à l'endroit du ministre des Transports (M. Crosbie). Comme il le sait pertinemment, les ministres ne ménagent pas leurs efforts au Canada, et le ministre des Transports s'acquitte fort bien de ses fonctions, en ne comptant pas ses heures. Des projets de loi extrêmement importants comme les projets de loi C-18, C-19 et C-21 modifiant la politique du Canada ont été adoptés à la Chambre sous l'impulsion de l'actuel ministre des Transports.

M. Ouellet: Par l'entremise du secrétaire parlementaire.