

Transports routiers—Loi

mesure favorisera plutôt et davantage la centralisation sous le contrôle de nos voisins du Sud.

M. Baker: Monsieur le Président, le député pourrait-il nous parler des conséquences qu'aura la mesure sur les entreprises de camionnage dans les régions un peu plus rurales du Canada . . .

M. Epp (Provencher): Par rapport à celles qui le sont un peu moins?

M. Baker: Par rapport aux régions urbaines plus peuplées du Canada. Y aura-t-il des conséquences désastreuses pour le camionneur dans le nord de l'Ontario?

M. Parry: Monsieur le Président, le député représente une circonscription éloignée essentiellement rurale, tout comme moi d'ailleurs. En fait, les difficultés qu'il a connues pour faire le tour de sa circonscription et dont il a été fait état dans la presse dernièrement reflètent passablement ma propre expérience. Il faudra que l'on voit lequel de nous deux sait se vanter d'avoir le plus de difficultés à cet égard.

La conclusion qui s'impose à propos du sort du camionneur dans les régions éloignées ou rurales est d'abord que les grandes entreprises s'empareront des principaux circuits qui servent au transport régulier d'un volume raisonnable de marchandises. Des compagnies s'en empareront, mais elles finiront à leur tour par être phagocytées par de grandes multinationales contrôlées par les États-Unis.

Il y aura peut-être des moments où les entreprises de camionnage dans les régions rurales connaîtront une certaine prospérité. C'est là une possibilité que nous ne saurions négliger car dans un marché en pleine expansion, où un camionneur régional a l'intelligence et l'esprit d'initiative voulus pour exploiter le marché régional, il est à présumer que ce camionneur sera le premier à le desservir. Pendant une certaine période, ce camionneur pourra même réaliser des bénéfices raisonnables sur ce circuit.

Toutefois, nous ne devons pas oublier que le corollaire logique de cette possibilité, c'est que les sociétés plus importantes, avec leurs services de renseignement commercial, leurs contacts, leur aptitude à recueillir des données grâce à l'analyse des rapports statistiques fournis par le gouvernements, identifieront ces occasions favorables dès qu'elles pourront rentabiliser plus qu'un ou deux camions. Dans un régime déréglementé, elles pourront alors s'introduire sur le marché et offrir le prix qu'elles voudront pour drainer les affaires et s'emparer du marché du petit concurrent local. Elles pourront ainsi acculer ce concurrent à la faillite ou acheter ses biens souvent à un prix très réduit pour les inclure dans son exploitation plus étendue.

Tels sont les risques et périls dans les régions isolées du pays. Il s'ensuivra des prix plus élevés pour les aliments, les meubles, les appareils ménagers, les matériaux de construction et tout ce qui est transporté par camion dans les régions reculées du Canada.

• (1750)

M. Angus: Je me demande si je pourrais poser une question à mon collègue? J'ai écouté avec intérêt son excellent exposé à la Chambre sur le projet de loi C-19, mais il y a une question que le député n'a pas abordée. Comme je connais bien sa circonscription et le pays en général, je voulais lui demander ce qui arrive quand un camion a des ennuis sur la route transcanadienne, comme la chose s'est produite il y a quelques années. Je ne veux pas parler d'un accident de la circulation, mais de la fuite de PCB sur cette grande route.

Dans un milieu déréglementé où la sécurité est sacrifiée, où l'on décide de rembourser la banque au lieu d'acheter de nouveaux pneus pour le camion, quelle serait la répercussion d'un accident assez grave survenu à un camion sur un tronçon de la route transcanadienne, mettons entre le Manitoba et la ville de Kenora, sur la sécurité de notre réseau en ce qui concerne la capacité d'acheminer des marchandises de l'est jusque dans l'ouest?

M. Parry: Monsieur le Président, la fermeture épisodique de la route transcanadienne est une chose que les habitants de ma circonscription de Kenora—Rainy River connaissent bien. Avec les passages des années, on a appris à en connaître diverses causes. Parfois un camion heurte un orignal, dérape et obstrue toute la chaussée. A d'autres moments c'est un incendie de forêt ou un blizzard qui peut condamner la route pendant des jours, parfois une semaine entière. Bien sûr l'accident mentionné par mon collègue le député de Thunder Bay—Atikokan (M. Angus) a été peut-être l'un des plus graves ayant causé la fermeture de la route transcanadienne.

Quand nous aurons dans les transports routiers de petits exploitants sous-capitalisés, chose que la déréglementation va certainement favoriser, et je pense que telle est bien l'intention du gouvernement—alors il y aura des cas comme celui de l'entreprise de transport qui a chargé au Québec les transformateurs encore remplis de PCB à destination de la zone industrielle de Nisku, en Alberta. Cette entreprise a fermé ses portes. Elle n'a pas payé son amende, et n'a pas comparu au tribunal pour se défendre contre les poursuites intentées contre elle. Alors c'est la province d'Ontario qui a dû payer les frais de nettoyage, sans pouvoir les récupérer sur le pollueur.

S'il y avait eu une réglementation suffisante contrôlant que le transporteur de ces marchandises dangereuses avait respecté non seulement toutes les procédures de sécurité fixées pour le transport de ces marchandises, mais également toutes les conditions de cautionnement et d'assurance, et qu'il avait versé une suffisante caution pour le bon transport de ces marchandises, comme ce serait le cas sous une réglementation responsable des transports routiers, la société en général et le Trésor ontarien auraient été convenablement protégés.

Je suis convaincu, et je crois que l'expérience américaine confirmera mon point de vue, que la déréglementation des transports que le gouvernement propose dans ce projet de loi pourrait accroître considérablement les risques de désastre écologique de cette nature.