

Transports routiers—Loi

Une autre question qui mérite qu'on s'y arrête concerne l'égalité de traitement des camionneurs des deux côtés de la frontière canado-américaine. En 1982, les États-Unis ont imposé un moratoire sur la délivrance de licences aux camionneurs canadiens. Le droit d'imposer un tel moratoire subsiste dans la loi des États-Unis et de plus, un projet actuellement à l'étude au Congrès aurait pour effet de renforcer et d'étendre ce pouvoir.

Le ministre des Transports (M. Crosbie) et notre gouvernement croient que si les camionneurs canadiens sont traités injustement aux États-Unis, le Canada devrait pouvoir rendre la pareille aux camionneurs américains dans notre pays. Grâce à un amendement approuvé par le comité permanent des transports, le projet de loi C-19 fournit au gouverneur en conseil ce pouvoir compensateur.

Étant donné les relations économiques étroites entre nos deux pays, nous ne nous attendons pas à ce qu'il soit nécessaire d'utiliser ce pouvoir, mais nous mettons en place un régime réglementaire qui doit supporter l'épreuve du temps.

Le projet de loi C-19 représente donc une mesure législative excellente et adaptée aux besoins. On l'a améliorée en y apportant les changements proposés par les transporteurs et les expéditeurs que nous avons consultés, par les témoins qui ont comparu devant le comité permanent cette année et par les gouvernements provinciaux.

Quand le projet de loi C-19 entrera en vigueur, les expéditeurs et les transporteurs en bénéficieront. Il y aura moins de réglementation économique en raison de l'élimination du critère de commodité et nécessité publiques. La disposition sur le renversement du fardeau de la preuve à partir du 1^{er} janvier 1988 signifie que les demandes les plus importantes seulement feront l'objet d'audiences publiques. Cela réduira la nécessité des services juridiques coûteux et fera épargner beaucoup d'argent aux camionneurs.

Les restrictions qui restent concernant les tarifs et les itinéraires seront graduellement éliminées. Cela permettra aux expéditeurs et aux transporteurs d'adapter plus facilement leurs tarifs et leurs services en fonction des besoins et des circonstances. Grâce aux coûts moindres et à l'innovation, les Canadiens auront un système de camionnage offrant le meilleur service au meilleur prix. C'est essentiel à notre bien-être économique. Des emplois—véritables et permanents—seront créés dans toutes les régions du pays grâce à l'amélioration de la compétitivité de nos producteurs.

● (1530)

Le gouvernement du Canada a fait preuve d'une grande souplesse en élaborant et en modifiant les réformes économiques dans le projet de loi C-19, mais son souci de la sécurité est toujours resté constant. La sécurité est la grande priorité, et notre gouvernement a apporté de grandes améliorations à la réglementation de la sécurité dans tous les modes de transport. Pour l'industrie du camionnage, les gouvernements fédéral et provinciaux et les représentants de l'industrie ont collaboré à produire un code national de sécurité uniforme.

Lorsque le projet de loi en était à l'étape de l'étude au comité, les gouvernements fédéral et provinciaux en sont arrivés à un accord sur son application et le partage des coûts. Le code a maintenant une existence concrète. Tous les gouvernements se sont engagés à le faire respecter, et ses principaux

éléments feront partie de la réglementation fédérale lorsque le projet de loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1988.

Le gouvernement du Canada contribuera au financement de l'application du Code national de sécurité jusqu'à concurrence de 23,5 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. Nous allons payer la totalité des coûts d'élaboration des nouvelles initiatives prévues au Code, et la totalité des coûts du système d'échange d'information. Nous allons également payer jusqu'à 250 000 \$ par année par province pour les coûts additionnels d'exploitation durant les cinq prochaines années.

Les provinces ont promis pour leur part de dépenser 6 millions de dollars de plus par année au cours de la même période pour en améliorer la mise en oeuvre. Il ne s'agit bien sûr là que des frais marginaux. Par exemple, les provinces embaucheront de nouveaux agents chargés de faire respecter le code et recycleront au besoin les agents actuels. Le nombre d'inspecteurs de véhicules commerciaux, qui s'élève à 1 400 environ, sera augmenté de 10 p. 100, sans compter les milliers d'agents de la police routière provinciaux et municipaux qui assument régulièrement la sécurité sur nos routes.

Le Code national de sécurité formera la base de la réglementation sur la sécurité à l'avenir. Plusieurs éléments clés du code seront inclus dans les règlements fédéraux sur la sécurité. Les normes détaillées sur lesquelles ces règlements seront fondés seront terminées d'ici le mois d'août. Donc, une fois ce projet de loi adopté, la réglementation fédérale fixant les critères en matière de sécurité pour les camions et les autocars sera en place au 1^{er} janvier 1988.

On ne devrait pas en déduire à tort que les routes ne sont pas sûres à l'heure actuelle. La sécurité est excellente au Canada, mais nous sommes décidés à l'améliorer. Nous avons déjà un bon régime de règlements sur la sécurité dans chacune des provinces et dans chacun des territoires. En fait, la plupart des éléments du nouveau code de sécurité sont déjà en place dans certaines provinces.

Il existe actuellement des règlements provinciaux de sécurité pour contrôler la compétence des conducteurs et pour appliquer les normes médicales. Toutes les provinces adhèrent à l'Alliance nord-américaine de sécurité des véhicules commerciaux qui fixe les normes d'inspection routière des camions et des autocars. Certaines provinces ont déjà commencé à augmenter les inspections routières et d'autres provinces suivront cet été.

On apportera aux normes de sécurité contenues dans les règlements provinciaux des améliorations dont certaines seront prêtes d'ici janvier 1988 et les autres vers le milieu de 1989. Les provinces ont promis de mettre en place d'ici la fin de 1989 les ressources nécessaires à l'application de ces améliorations.

En somme, monsieur le Président, les améliorations qu'apportera le régime du nouveau code de sécurité et du projet de loi C-19 comprendront premièrement des critères de sécurité à satisfaire pour obtenir une licence d'exploitation. Pour la première fois, ceux qui demandent une licence de camionnage extra-provincial seront obligés par la loi à respecter des normes de sécurité sévères. Au point de vue juridique, les règlements du nouveau code national de sécurité seront pris en vertu de la nouvelle Loi sur les transport routiers et des lois de chaque province. Deuxièmement, il y aura uniformité parmi