

*Transports routiers—Loi*

J'aimerais me reporter aux propos que le secrétaire parlementaire a tenus et qui figurent à la page 3153 du Hansard. Il a dit ce qui suit:

Le projet de loi prévoit également d'autres accords fédéraux-provinciaux, notamment en ce qui concerne la définition des critères d'aptitude et l'adoption d'un code de sécurité national uniforme...

Il a ajouté:

... et je pense que nous en avons appris beaucoup en surveillant ce qui se passait aux États-Unis au moment de la déréglementation de l'industrie du camionnage. Nous avons examiné ce qui a bien fonctionné et ce qui a échoué et nous avons tenu compte des différences profondes qui existent entre les deux pays. Nous avons maintenant une véritable politique canadienne pour l'industrie du camionnage.

Il a poursuivi en décrivant comment nous sommes devenus sensibles à la nécessité de déréglementer le secteur du camionnage, étape qui devrait être suivie de la réforme de la réglementation en matière de sécurité, selon la formule américaine. Il a précisé:

... nous avons l'intention de faire exactement le contraire parce que, selon nous, les camionneurs et tous les Canadiens considèrent la sécurité de leur réseau de transport comme prioritaire. Le ministre l'a déclaré bien des fois. Nous avons donc mis au point et approuvé un code de sécurité national uniforme après avoir consulté les provinces et l'industrie du camionnage. Ce code sera l'élément le plus important des nouveaux critères d'aptitude. Les autres éléments seront l'assurance et le cautionnement.

Je trouve les observations du député extrêmement intéressantes.

[Français]

J'ai reçu une lettre de Jacques Alary, le vice-président exécutif de l'Association du camionnage du Québec inc. dans laquelle il me dit:

Madame la Députée,

Le 2 octobre dernier se tenait à Toronto une rencontre entre le ministre fédéral des Transports, M. John Crosbie, et ses homologues provinciaux. Le but de cette réunion était de décider de l'avenir de la réglementation du transport. Notre ministre provincial des Transports, M. Marc-Yvan Côté, a compris et défendu l'approche suggérée par l'Association du camionnage du Québec dans ce dossier. Celle-ci consiste à ne pas déréglementer sans avoir en place un tout cohérent consistant en:

1. un code de sécurité routière uniforme appliqué et applicable...

[Traduction]

La lettre est datée du 9 octobre 1986 et on n'a toujours pas établi de système ni de code national de sécurité.

Je signalerai maintenant à l'attention des députés une réunion qui a eu lieu à Victoria pendant la semaine du 6 février 1987. C'était une réunion du comité de sécurité des provinces. Il est intéressant de constater que les provinces s'insurgent contre les frais que va entraîner la mise en place d'un code national de sécurité. La plupart d'entre elles ne veulent pas se charger de réglementer les heures de travail, ce qui est intimement lié à la sécurité. Si on conduit 22 heures par jour et qu'on dort deux heures, on ne peut pas conduire sans danger le lendemain. Il n'existe pas de code national uniforme d'inspection des véhicules. Les députés savent par l'expérience qu'ils ont de leur propre automobile combien il est important d'entretenir un véhicule.

Ce que le gouvernement ne comprend pas, c'est qu'on s'est engagé verbalement à établir un code national de sécurité, mais qu'aucune mesure n'a été prise dans ce sens. Ottawa n'a que peu d'influence juridique parce que cette question fait partie d'un secteur qui relève de la compétence des deux paliers de

gouvernement. Tant qu'il n'y a pas de code national de sécurité, il est répréhensible de même envisager de prendre des mesures dans ce domaine.

● (1540)

J'ai un exemplaire d'une étude intéressante effectuée par M. Glaskowsky sur les effets de la déréglementation des transporteurs routiers aux États-Unis. Ce monsieur est professeur de gestion et de logistique à l'école d'administration des affaires de l'université de Miami. Il parle beaucoup de la sécurité et je voudrais citer une ou deux de ses préoccupations.

A la page 29 de son livre, il définit en quoi consiste l'industrie du camionnage. Pour les personnes qui m'écoutent, nombre d'entre nous compatissent au genre de vie que connaissent les camionneurs et aux pressions qu'ils subissent. Il ne s'agit pas seulement des petits camions qu'on voit dans nos circonscriptions, dans les villes grandes ou petites, mais aussi du transport national et des grandes sociétés de camionnage. Mes petits-enfants avaient l'habitude de dire «Oh! grand-mère, combien celui-là a-t-il de roues?» La vie des camionneurs est très difficile. Ils sont sur la route loin de chez eux la plupart du temps. Il y a des femmes comme des hommes qui conduisent de nos jours des semi-remorques de 40 tonnes et qui doivent le faire par tous les temps et quels que soient la circulation et l'état des routes. Ils mangent sur le pouce, ils dorment soit dans la couchette aménagée dans la cabine du camion, soit dans un lit de motel peu reluisant au bord de la route. La vie de routier est très dure. Ceux qui n'en ont pas fait l'expérience devraient y réfléchir à deux fois avant de décider de ce qui constitue un juste salaire ou de porter un jugement sur ce genre de vie. Comparée à celle du pilote de ligne ou du cheminot, la vie du camionneur n'est pas rose.

Il serait peut-être intéressant d'examiner davantage l'incidence de la déréglementation éventuelle et de la concurrence accrue sur la sécurité des transports.

Les tracteurs routiers, en utilisation optimale, parcourent 2 000 milles par semaine ou 100 000 milles par années. L'expérience a démontré qu'ils dureraient environ cinq ans, avec une remise en état complète de la mécanique au bout de trois ans qui leur permet de repartir pour deux ans ou 200 000 milles. Ensuite, ils sont bons pour la ferraille. Mais entre mettre ces vieux tracteurs diesels à la ferraille et continuer de les utiliser, bien des transporteurs de nos jours ne peuvent plus se permettre le luxe d'hésiter. Un tracteur routier coûte plus de 80 000 \$ américains actuellement selon le modèle choisi. C'est toute une somme. Il faut investir près d'un million de dollars, pneus de rechange compris, pour avoir quelques camions. Aussi, un transporteur à court de liquidités dans un milieu déréglementé où la concurrence est vive, cherchera par tous les moyens à limiter les frais. Cela ne nous arrange guère. Nous nous préparons de sombres lendemains si nous n'arrêtons pas des normes nationales en matière de sécurité.

Des pressions de plus en plus fortes se font sentir aux États-Unis pour convaincre les autorités d'administrer et d'appliquer de plus en plus rigoureusement les règlements sur les inspections et la sécurité. Le secrétaire parlementaire, qui s'inspirait de notes venant du ministère des Transports, a prétendu que le gouvernement avait tiré les leçons de l'expérience américaine. Je l'engage à mieux se renseigner sur ce qui s'est passé aux États-Unis. Les inspections et l'application des règlements