

*Transports routiers—Loi*

pour lutter contre des pratiques de fixation des prix dangereuses ou déloyales et, troisièmement, que les transporteurs canadiens seront nettement désavantagés par rapport à leurs concurrents américains à cause d'impôts et de programmes sociaux plus onéreux.

Permettez-moi de traiter d'abord brièvement de la question des inégalités avec lesquelles les camionneurs canadiens sont aux prises et qui les désavantagent nettement par rapport à leurs concurrents américains. Je tiens à citer une lettre que l'Association canadienne du camionnage a fait parvenir aux membres du comité permanent. J'ai écouté mes collègues qui ont pris plus tôt la parole, et en particulier le membre très important du comité permanent, le très vénérable député de Bow River (M. Taylor). Il connaît très bien l'industrie du camionnage et a eu une carrière distinguée en Alberta dans le domaine des transports. Par conséquent, il devrait être conscient des sentiments de l'Association canadienne du camionnage.

● (2130)

Je suis sûr qu'il a reçu cette lettre. J'ai été un peu surpris par sa présentation et je voudrais lui rafraîchir la mémoire en citant cette lettre que l'Association canadienne du camionnage a envoyée à tous les membres du comité permanent. Elle dit: «Ce n'est pas simplement une question de savoir si les camionneurs américains auront un avantage à long terme sur les camionneurs canadiens en matière de liquidités financières. Si la disparité est aussi grande qu'elle paraît être, les transporteurs canadiens sérieux au sujet d'une participation durable au service du marché continental intégré des transports seront de plus en plus tentés de déménager leurs opérations internationales aux États-Unis, d'où ils reviendront travailler au Canada avec du matériel et des employés américains».

Elle dit encore: «Les conséquences de ce scénario dépassent largement les intérêts immédiats des camionneurs».

Pourtant, le gouvernement n'a pas réagi. Les nombreuses instances présentées au ministre des Transports (M. Crosbie) et au ministre des Finances (M. Wilson) n'ont pas soulevé le moindre intérêt. Tout ce que l'on peut espérer c'est que lorsque le ministre déposera son Livre blanc tant attendu sur la fiscalité, jeudi soir, il répondra aux craintes de l'industrie du camionnage, notamment en ce qui concerne la question des compensations pour la perte de valeur des permis d'exploitation.

J'ai des doutes quant au désir du gouvernement de procéder aussi rapidement à propos du C-19. Il demandait même que l'on fasse ce soir non seulement l'étape du rapport mais aussi la troisième lecture. Est-ce parce que le ministre des Finances va oublier les camionneurs jeudi soir? Est-ce parce que les députés ministériels, le secrétaire parlementaire et le leader adjoint du gouvernement savent quelque chose que nous ignorons, de notre côté de la Chambre, qu'ils veulent terminer l'étude de ce projet de loi avant que les camionneurs apprennent, vendredi matin, que le ministre des Finances les a abandonnés, qu'il les livre à la terrible concurrence des camionneurs américains?

Le secrétaire parlementaire hoche la tête, mais je soupçonne qu'il veut dire qu'il n'en sait rien. J'espère que je me trompe et

que le ministre n'oubliera pas les camionneurs canadiens jeudi soir.

Quoi qu'il en soit, j'appuie les amendements que proposent mes collègues du Nouveau parti démocratique et j'espère qu'ils seront acceptés car ils bonifient une mauvaise mesure législative.

**M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Madame la Présidente, je serai bref, mais puisque l'une des motions est inscrite en mon nom, j'estime devoir participer au débat.

Les motions inscrites au nom du député de Regina-Ouest (M. Benjamin) et en mon nom portent sur des aspects fondamentaux du projet de loi C-19 et, comme l'a dit le député de Papineau (M. Ouellet), elles visent à améliorer un projet de loi médiocre.

L'orientation que prend le pays dans le domaine du camionnage nous préoccupe vivement. Nous estimons que même si un examen de la réglementation et des conditions d'exploitation des entreprises de camionnage s'impose, le gouvernement est allé trop loin trop vite dans ce projet de loi. Il n'a pas accordé l'importance voulue, selon nous, à la question de la sécurité.

Je tiens à faire consigner au compte rendu une lettre que l'Association canadienne du camionnage a envoyée au ministre des Transports (M. Crosbie). Elle est datée du 2 juin 1987 et fait suite à la comparution des représentants de l'association devant le comité permanent des transports, auquel a été confiée l'étude du projet de loi C-19.

Voici le contenu de la lettre:

Objet: La sécurité des véhicules routiers commerciaux

Pendant les audiences du comité permanent des transports chargé d'examiner le projet de loi C-19, où l'ACC a exprimé ses inquiétudes à l'égard des répercussions que la déréglementation aura sur la sécurité routière, les expéditeurs nous ont accusés de soulever un «faux» problème sous prétexte qu'il n'existait aucune preuve du rapport entre la déréglementation du transport routier et la détérioration de la sécurité constatée aux États-Unis. Les expéditeurs restent sur leur position. En fait, les propres conseillers ministériels semblent avoir adopté plus ou moins la même attitude.

Étant donné que le débat sur la question de savoir si nous allons procéder à la déréglementation est terminé, je voudrais profiter de l'occasion pour rétablir les faits en m'appuyant sur une documentation complète provenant des États-Unis et portant sur le problème de la sécurité des véhicules commerciaux.

La brochure ci-jointe traitant de la sécurité routière et de son rapport avec la déréglementation a été préparée pour le compte de la *Coalition for Sound General Freight Trucking* qui, je suppose, regroupe diverses associations de camionnage américaines et notamment la *American Trucking Association*. L'important, c'est que ces sociétés de camionnage américaines n'établissent pas un rapport entre la sécurité et la déréglementation dans le simple but de revenir en arrière. Cela serait inutile et il en va de même dans notre pays.

Un examen objectif de la documentation ci-jointe ne peut aboutir qu'à une seule conclusion, à savoir que la sécurité routière s'est nettement détériorée dans certains secteurs du camionnage américain ces dernières années; en outre, la situation continue à empirer malgré de sérieuses tentatives en vue d'appliquer de façon plus efficace les normes de sécurité routière.

Une tâche énorme nous attend au Canada dans le domaine de la sécurité et le temps presse, comme nous avons essayé de le signaler au comité.

En raison de l'érosion du processus de réglementation ces dernières années, l'industrie du camionnage au Canada subit à peu près les mêmes pressions que cette même industrie aux États-Unis, et la situation actuelle est loin d'être satisfaisante. Elle ne peut qu'empirer. À cet égard, vous savez peut-être que le ministère québécois des Transports a récemment lancé une vaste offensive de vérification du respect de la loi sur les routes menant à Montréal et à Québec. Les premiers résultats de cette opération montrent que bien plus de 50 p. 100 des véhicules inspectés étaient en infraction aux règlements de sécurité ou d'obtention de licence.