

*Transports routiers—Loi*

Quatrièmement, il maintient la délégation des attributions administratives aux provinces. Les provinces ont de plus en plus de maturité. Elles ont pris beaucoup d'expérience dans l'administration des lois relatives aux véhicules à moteur au cours des 15 à 20 dernières années. Elles ont maintenant atteint la maturité et peuvent collaborer avec l'administration fédérale à la mise en place d'un système excellent d'un bout à l'autre du pays. Cinquièmement, il y aura une période de transition qui permettra aux entreprises de transport existantes de s'adapter au changement.

Bien des gens ont dit que nous imitions les États-Unis. Le député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine (M. Gray) y a fait allusion il y a quelques minutes. Il s'agit en fait d'une politique conçue au Canada. Il y a eu déréglementation aux États-Unis, mais nous ne nous précipitons pas tête première sans préparation aucune. Nous donnerons aux entreprises de transport le temps de s'adapter, et c'est un aspect important.

Comme je l'ai déjà dit, ce projet de loi a subi des transformations depuis la deuxième lecture. La période de transition pendant laquelle la réglementation sera supprimée progressivement est passée de trois à cinq ans, c'est-à-dire qu'elle prendra fin le 1<sup>er</sup> janvier 1993. De façon générale, les provinces ont commencé il y a déjà quelque temps à relâcher leur contrôle économique dans ce secteur, si bien que cette application graduelle du changement est déjà en cours. La période de transition étant prolongée, les entreprises de camionnage auront une bonne décennie pour s'adapter à la déréglementation.

La période de transition variera d'une province à l'autre. L'Alberta a appliqué une certaine déréglementation et, dans l'esprit du rapport, il n'y existe plus tellement d'entraves depuis quelques années. D'autres provinces attendent encore, mais elles disposeront d'un bon bout de temps pour s'adapter au changement. On ne passera pas d'un régime à un autre du jour au lendemain. Les modifications seront mises en oeuvre graduellement et avec efficacité.

Certains expéditeurs estiment qu'il faudra patienter trop longtemps. Certains de ceux qui ont témoigné au comité ont déploré le fait que le ministre des Transports ait prolongé la période de transition. Ainsi que nous l'avons signalé à Montréal, comme la mise en oeuvre relève des provinces, nous serions mal venus de les contrecarrer puisque nous souhaitons que le changement s'effectue graduellement et en toute sécurité. Les modifications répondent aux vœux des provinces. Le gouvernement a écouté leurs revendications et celles de l'industrie du camionnage. Une période de transition de cinq ans représente un bon équilibre, compte tenu des opinions diverses et du consensus qui règne parmi les provinces chargées d'appliquer les réformes.

Le ministre a consulté les provinces et obtenu leur accord. Je crois même qu'elles ont signé des ententes où elles disent souhaiter ces modifications et vouloir qu'elles entrent graduellement en vigueur. Après tout, elles s'y connaissent puisqu'elles gèrent ces questions depuis une vingtaine d'années.

En réaction aux inquiétudes exprimées par certaines provinces concernant la dernière étape de mise en vigueur des critères d'aptitude, le projet de loi C-19 prévoit maintenant qu'un examen des effets de la réforme aura lieu au cours de la quatrième année de la période transitoire, soit en 1991. Je suis persuadé que cet examen ne révélera pas de difficultés graves mais, s'il y en avait, le gouverneur en conseil a le pouvoir de prolonger la période de transition.

J'ai vu votre signal, monsieur le Président. Je demande donc à ajourner le débat.

**M. le vice-président:** Comme il est 22 heures, en conformité de l'ordre adopté le vendredi 12 juin 1987, la Chambre s'ajourne à 11 heures demain, selon les dispositions du paragraphe 3(1) du Règlement.

(La séance est levée à 22 heures.)