

[Text]

in this entire area. We can only push so far and we can get more through co-operation than through unilateral legislation.

I stress all this by way of background because to introduce in federal legislation a requirement that a federal agency report on the causes of trucking accidents is largely an invasion of provincial jurisdiction. To ask the provinces to report on all the causes of all trucking accidents would mean a major cost imposition on the provinces. They would have to investigate every trucking accident in some detail and to report on the likely cause no matter what its origin—inadequate equipment, poor driving, unsafe roads, weather, etc. While provincial police now generally investigate most accidents as to what happened, they usually do not investigate why they happened, as the federal government does, for example, in most air accidents. Again, while this may be desirable that is for the Provinces to decide whether to do this or not, not for the Parliament of Canada. Hence, such an amendment may be *ultra vires*.

Third, I understand the Senate Committee is also giving consideration to accepting a proposal from the Canadian Trucking Association that section 33 of Bill C-19 be amended to stipulate that the reverse onus regime only come into effect whenever the Governor-in-Council, on the advice of the Minister of Transport, is satisfied that most of the key elements of the National Safety Code have been implemented across the country.

On the surface such an amendment appears attractive and simple; a small amendment that might speed up work on trucking safety. On further analysis though, the reverse is likely true; it will lead to many amendments to Bill C-19 and may delay the work on trucking safety. It also assumes incorrectly that there is a direct link between economic regulatory reform and safety.

Let me elaborate on these points. For example, amending section 33 to delay the reverse onus date may make it difficult, unless we make other amendments, for the Government to implement section 3 of the Bill C-19 which authorizes the Government to issue regulations to improve extra-provincial safety. Similarly further amendments would have to be made to ensure that Sections 1, 2 and 18-21 are proclaimed on or before January 1, 1988 so as not to leave the federal government powerless to work with the Provinces on finalizing extra-provincial safety measures and the fitness test, and ensuring that they are enforced. Similarly, amendments would be required to ensure that amending section 33 as proposed would still

[Traduction]

véhicules et surveiller les activités des forces policières. Le gouvernement fédéral n'a que très peu de pouvoirs dans ce domaine. Dans ce contexte, il nous est plus facile d'obtenir ce que nous recherchons par la collaboration plutôt qu'en procédant par décision unilatérale.

Si je vous donne toutes ces précisions, c'est pour vous expliquer que le fait d'exiger, dans une loi fédérale, qu'un organisme fédéral fasse rapport sur les causes des accidents de camions constitue une entorse majeure à la compétence des provinces. Le fait de demander aux provinces de faire rapport sur toutes les causes des accidents de camions survenus leur imposerait d'importants coûts. Il leur faudrait enquêter en détail sur chaque accident et faire rapport sur sa cause possible, quelle qu'en soit l'origine—véhicule en mauvais état, erreur humaine, route non sécuritaire, température, etc. Même si les forces policières provinciales enquêtent généralement sur la plupart des accidents, elles ne vont pas jusqu'à essayer d'en trouver la cause, comme le fait le gouvernement fédéral, par exemple, dans le cas de la plupart des accidents d'avions. Encore une fois, même si de telles mesures pourraient être souhaitables, il revient aux provinces d'en décider et non au Parlement du Canada. Par conséquent, une telle modification pourrait être inconstitutionnelle.

Troisièmement, je crois savoir que le Comité sénatorial serait favorable à une proposition de l'Association canadienne du camionnage voulant que l'article 33 du projet de loi C-19 soit modifié de façon que le mécanisme de la charge inversée de la preuve n'entre en vigueur que si le gouverneur en conseil, sur l'avis du ministre des Transports, juge que la plupart des principaux éléments du Code national de sécurité ont été mis en œuvre dans l'ensemble du pays.

À première vue, cet amendement semble intéressant et simple; un tout petit amendement qui pourrait bien accélérer l'adoption des normes de sécurité pour le camionnage. En poussant plus loin l'analyse, on constate que l'inverse pourrait être également vrai; cet amendement pourrait nous obliger à proposer bien d'autres amendements de concordance au projet de loi C-19, ce qui retarderait d'autant l'adoption de normes sur la sécurité du camionnage. Il établit également à tort un lien direct entre la réforme de la réglementation économique et la sécurité.

J'aimerais, si vous me le permettez, apporter quelques précisions. Ainsi, à moins d'apporter encore d'autres amendements, le gouvernement pourrait avoir de la difficulté à faire appliquer l'article 3 du projet de loi C-19, qui autorise le gouvernement à édicter des règlements pour améliorer la sécurité extra-provinciale, si l'on amendait l'article 33 pour reporter l'entrée en vigueur de l'inversion du fardeau de la preuve. De la même manière, il faudrait aussi modifier le projet de loi pour être bien sûr que les articles 1, 2 et 18 à 21 soient proclamés le ou avant le 1^{er} janvier 1988, afin que le gouvernement fédéral ne se retrouve pas dans l'incapacité de finaliser avec les provinces l'élaboration des mesures sur la sécurité extra-provin-