

DEMANDES DE DOCUMENTS

M. Doug Lewis (secrétaire parlementaire du vice-premier ministre et du président du Conseil privé): Monsieur le Président, je demande que tous les avis de motions portant production de documents soient réservés.

M. le vice-président: Tous les avis de motions sont-ils réservés?

Des voix: D'accord.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI DE 1986 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude, interrompue le mardi 10 février, de la motion de M. Crosbie: Que le projet de loi C-19, concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports, ainsi que de la motion de M. Lewis (p. 3220).

Mme Sheila Finestone (Mount Royal): Monsieur le Président, je me réjouis beaucoup de pouvoir intervenir dans le débat. Nous étudions en effet le projet de loi C-19, concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. Il est assez significatif de constater que le projet de loi C-19 remplacera la Loi de 1953-1954 sur les transports routiers.

• (1530)

Je suis intervenue au sujet du projet de loi C-18 il y a une semaine à peine. J'aurais cru que le gouvernement aurait appris, grâce à ce débat, que la déréglementation a bien des défauts. On a exprimé à cette occasion de nombreuses inquiétudes concernant la sécurité. On a également manifesté des craintes quant à la concentration des entreprises et aux investissements étrangers. Au lieu d'en tirer une leçon, le gouvernement a décidé d'aller de l'avant et de faire la même chose dans l'industrie du camionnage. C'est très regrettable.

La mesure à l'étude aura des répercussions sur tous les Canadiens, pas seulement l'idéologie du gouvernement conservateur qui croit dur comme fer que l'entreprise privée est ce qu'il y a de mieux. J'exhorte fermement le gouvernement à revoir son projet de loi. Il a pris des mesures analogues à l'égard de Téléglobe Canada. Il devrait songer à ce qui est avantageux pour le Canada et non pas forcément pour le secteur privé.

Il s'agit-là d'une industrie-clé qui est essentielle pour le Canada. Je voudrais donner aux députés un exemple apte à faire comprendre l'importance du camionnage pour le Canada et notre produit national brut. C'est une industrie en pleine expansion qui fournit plus de 70 p. 100 des recettes perçues du secteur tertiaire. Le volet location de cette industrie contribue

Transports routiers—Loi

pour plus de six milliards de dollars par an à notre produit national brut. On verse des salaires à plus de 90 000 hommes et femmes qui travaillent dans l'industrie du camionnage. Comme le secrétaire parlementaire le signalait dans son discours si bien composé par les fonctionnaires, il y a entre 200 000 et 250 000 personnes qui profitent des retombées de cette industrie. Comme on peut facilement le constater, il s'agit d'une grande industrie qui a son incidence sur la vie de nombreux Canadiens.

Je dirai que chaque député compte dans sa circonscription des électeurs touchés par chaque aspect de ce projet de loi. Il est donc indispensable qu'ils puissent intervenir pour exposer les préoccupations de leurs électeurs. Des camionneurs de ma circonscription m'ont parlé de ce projet de loi, tout comme les cheminots et le personnel des lignes aériennes m'ont fait part de leurs inquiétudes. Il faut tenter de calmer ces inquiétudes. Si nous voulons être des porte-parole équitables, nous devons pouvoir formuler leurs griefs à la Chambre.

Le gouvernement oublie l'importance de l'industrie quand il propose que la question soit maintenant mise aux voix pour ainsi limiter le débat, ce qui serait à mon avis régressif et répressif. Il est malheureux que nous soyons saisis d'une motion tendant à museler les députés qui sont censés avoir le droit d'intervenir et d'être entendus aux termes des dispositions du nouveau Règlement.

Je tiens à dire aux députés que s'ils ne se font pas entendre au sujet de cette question, ils en subiront les conséquences. Je rappelle à mes collègues qu'il ne suffit pas de discuter de projets de loi à un comité. A ces comités, nous nous penchons sur le fond de la question, mais les ministériels font la sourde oreille aux amendements proposés par l'opposition. Ce ne sont que des béni-oui-oui, aux ordres du ministre. C'est vraiment regrettable, mais c'est ce que j'ai pu constater lors des audiences des comités. Selon moi, c'est dans cette enceinte que les gens qui s'inquiètent du secteur du camionnage, devraient exprimer leurs réserves.

Depuis 1984, la réglementation concernant le secteur du camionnage est de compétence provinciale. Ainsi, cette réglementation diffère d'une province à une autre. Les exigences sont différentes quant à l'accès aux routes, aux marchandises et aux mesures de sécurité nécessaires.

Prenons, par exemple, les problèmes de sécurité. C'est un domaine dans lequel aucun d'entre nous ne souhaite faire des compromis. Nos enfants, nos parents ou nous-mêmes pourrions être blessés faute de normes de sécurité nationales. Il est regrettable qu'il n'existe aucune législation globale et claire couvrant le code national de sécurité dont nous avons besoin. Il y a manifestement un lien entre la déréglementation du transport routier et la sécurité routière. Selon moi, la plupart des députés estiment comme moi, qu'il ne saurait y avoir de compromis en ce qui a trait à la sécurité routière et que pour ce qui est des promesses verbales, autant en emporte le vent. Elles n'ont pas force de loi.