

Transports routiers—Loi

En Colombie-Britannique, il y a quelques mois seulement, une enquête de coroner sur les freins et les caractéristiques de sécurité des grandes entreprises exploitant des semi-remorques a fait beaucoup de bruit. Le desserrement des freins avant des semi-remorques est un problème du plus en plus répandu, spécialement en Colombie-Britannique. Le chef de la sécurité des parcs de camions chez Insurance Corporation of B.C. a comparu. M. Fergus Savage a dit à l'enquête que 60 p. 100 des super-poids-lourds roulent sans ces freins sur les routes de Colombie-Britannique—«le plus fort pourcentage du Canada»—et que la plupart des chauffeurs pensent à tort qu'ils s'en tirent mieux sans ces freins. Dans sa déposition il a mentionné un rapport de NBC qui attribue à l'absence de ces freins sur les super-poids-lourds des milliers de décès par accidents routiers aux USA.

Le gouvernement dit qu'il s'agit uniquement de contrer la balkanisation du régime des permis. Voilà l'argument qu'il semble utiliser pour faire admettre ce projet de loi. En réalité il escamote la question essentielle, qui est la sécurité des routes et la sécurité des chauffeurs.

Il y a d'autres dépositions concernant le projet de loi C-19 qui méritent d'être prises en compte. La concurrence déloyale aurait dû être traitée plus directement à l'article 8. Il énumère toutes les étapes de la délivrance des permis—les enquêtes publiques, la façon de faire opposition, la mise en oeuvre, les restrictions et la réglementation. Il est évident que la concurrence déloyale est un sujet auquel le gouvernement n'a pas suffisamment réfléchi. S'il l'a fait, il s'est contenté de prendre fait et cause pour les très gros transporteurs routiers canadiens qui vont rafler pas mal de petites routes rurales d'expédition et de retour.

Après 30 ans de déréglementation en Australie, trois transporteurs routiers contrôlent 70 p. 100 des marchés des transports inter-États. Aux États-Unis, le degré de concentration atteint dans l'industrie du camionnage depuis 1980 a surpris tout le monde. En fait, pas un seul nouveau transporteur général n'a pu pénétrer sur le marché depuis la déréglementation américaine.

Les ministériels prétendent que cette mesure va instaurer une ère nouvelle propice à la création d'entreprises, que les bénéficiaires vont pleuvoir, que les prix vont baisser, que les consommateurs seront mieux servis, que les camionneurs pourront dorénavant transporter du boeuf de l'Alberta jusqu'à Toronto sans passer par les États-Unis, et ainsi de suite. Quand on constate ce qui s'est produit en Californie, dont la population est à peu près équivalente à celle du Canada et où le volume du transport routier est sensiblement le même, on s'aperçoit qu'il y a loin du rêve à la réalité.

Il n'y a pas de nouveaux entrepreneurs sur le marché. Les consommateurs n'ont pas profité de la baisse soutenue du prix du transport des marchandises que la compétition devait provoquer. Au lieu de cela, il s'est créé de nouveaux monopoles. Cette structure élimine les camionneurs indépendants qui fonctionnaient depuis longtemps. Les petites entreprises, les exploitations familiales qui comprennent un, deux, cinq ou dix camions, voilà celles qui seront évincées du marché alors que les grosses entreprises comme Canadian Freightways connaîtront une forte expansion.

Le gouvernement, qui préfère éviter la question, aurait dû prévoir plus attentivement, à l'article 8, les conséquences de cette mesure sur les transporteurs américains qui envahiront le marché canadien. Le plus gros et le plus ancien au Canada, celui qui domine le marché du transport général de marchandises dans l'Ouest, Canadian Freightways, n'a certes pas fait baisser les prix. A vrai dire, cette entreprise de camionnage s'est créée de façon exemplaire une identité canadienne distincte.

Malheureusement, très peu, voire aucune des entreprises américaines qui ont pénétré plus récemment le marché canadien ont fait preuve d'une tendance semblable. Ces sociétés semblent considérer quelques secteurs du marché canadien uniquement comme des ramifications pratiques de leur réseau américain; leurs politiques de commercialisation sont donc arrêtées hors du Canada, et elles échappent peut-être même au contrôle de BCP.

Voyons ce qui s'est passé avec ces transporteurs. Un mémoire présenté au comité permanent en 1985 était basé en grande partie sur l'étude de Boucher, selon laquelle les grands transporteurs américains viennent compléter les transporteurs canadiens sans les menacer du tout dans le transport international à chargement partiel sur de courtes distances ou dans le transport à l'intérieur du pays. Environ deux mois avant que BCP ne présente un mémoire au comité permanent, un des transporteurs les plus importants des États-Unis, Yellow Freight, a demandé et obtenu la permission de faire du transport dans bien des régions du Québec. Deux mois plus tard, un autre géant américain, Roadway, a obtenu la permission de desservir une bonne partie de l'Ontario. A l'heure actuelle, les trois géants américains ont la permission de desservir les principaux marchés canadiens.

Qu'a fait le gouvernement? Il est au pouvoir depuis 1984. Il n'a rien fait pour améliorer la sécurité ni pour enrayer l'envahissement de nos marchés par les transporteurs américains. D'après le député de Bow River, pour transporter du boeuf de l'Alberta en Ontario, il faut passer par les États-Unis, et respecter tous les critères imposés par les différents États. Ce n'est pas un moyen de lutter contre la balkanisation des permis. Aucun député ne devrait voter sciemment en faveur de ce projet de loi qui dit aux camionneurs que c'est son objectif. Il faudrait un autre système d'octroi des autorisations, et il faudrait d'abord régler le problème de la sécurité.

L'hon. André Ouellet (Papineau): Madame la Présidente, je tiens à parler des amendements proposés par mes collègues qui touchent directement au fondement de ce projet de loi, du projet de loi C-19, auquel se sont vigoureusement opposées les associations de camionneurs. Il est étonnant que le gouvernement soit allé de l'avant avec un projet de loi auquel s'opposent avec tellement de véhémence les premiers intéressés.

Je vais citer les instances présentées devant le comité permanent par l'Ontario Trucking Association qui, à mon sens, exprime mieux que quiconque les préoccupations des camionneurs de tout le pays et en cerne les trois principales à savoir, premièrement, que tous les ingrédients essentiels à la mise en oeuvre et au respect d'un code national uniforme de sécurité ne seront pas en place pour la date prévue de la déréglementation, deuxièmement, que le projet de loi ne prévoit aucune mesure