

M. le vice-président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

M. le vice-président: Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

M. le vice-président: A mon avis, les oui l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés:

M. le vice-président: Conformément à l'ordre adopté le mardi 16 juin 1987, le vote inscrit sur la motion aura lieu à la fin des affaires courantes, le jeudi 18 juin 1987.

* * *

LA LOI DE 1986 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

L'hon. Bill McKnight (au nom du ministre des Transports) propose: Que le projet de loi C-19, concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales, soit lu pour la 3^e fois et adopté.

● (2150)

M. Gordon Taylor (Bow River): Monsieur le Président, c'est un très grand honneur pour moi de proposer au nom du ministre des Transports (M. Crosbie) que le projet de loi C-19, ou Loi de 1986 sur les transports routiers, soit lu pour la troisième fois. Ce projet de loi va contribuer à unifier davantage le pays.

Le projet de loi C-19 accompagne le projet de loi C-18, la nouvelle Loi nationale sur les transports que la Chambre est sur le point d'adopter, et qui sera probablement adopté demain matin. Il fait état des modifications apportées à la réglementation à portée économique visant les camions et les autobus.

Le projet de loi a été quelque peu modifié depuis sa présentation en novembre dernier. Les membres du comité permanent des transports ont travaillé dur et méritent des félicitations pour leur diligence à examiner le projet de loi. Ils ont entendu des Canadiens de tous les coins du pays exprimer leur satisfaction et à certains égards leur insatisfaction à l'égard de ce projet de loi. Les gouvernements provinciaux ont aussi exprimé leur point de vue, tant au comité qu'au ministre. Nous avons écouté attentivement et, en temps opportun, des modifications ont été apportées.

Il y a plus de trente ans, la Loi de 1954 sur le transport par véhicule à moteur accordait aux provinces la responsabilité de réglementer le camionnage dans leurs domaines de compétence comme dans ceux du gouvernement fédéral. Cette délégation de pouvoirs a donné d'assez bons résultats au début, lorsque le camionnage interprovincial et international en était à ses premiers balbutiements, mais aujourd'hui le secteur du camionnage pour compte d'autrui produit près de la moitié de toutes les recettes tirées du transport terrestre de marchandises au Canada. En outre, les camions acheminent plus de 50 p. 100 de nos exportations vers les États-Unis.

La réglementation a suivi le rythme de croissance de cette industrie. Les règlements ont fait bien des petits dans tout le pays depuis 1954. En effet, chaque province a arrêté ses propres conditions d'entrée, ses propres tarifs-marchandises, ses propres mesures de sécurité et ainsi de suite. Nous sommes

presque morcelés en 10 États balkaniques au lieu d'être un seul pays maintenant.

Ces incohérences d'une province à l'autre ont mis lourdement à contribution les camionneurs qui ont forcément refilé ces frais supplémentaires à leur clientèle, donc aux consommateurs en général. Songeons notamment aux longues audiences coûteuses nécessaires pour obtenir une licence de transporteur dans chaque province qu'ils doivent desservir ou encore traverser. Faut-il rappeler que de telles pratiques ont été une terrible source de frustrations pour les transporteurs et les expéditeurs. En effet, nous avons assisté à une diminution des services et des coûts inutiles ont été imposés à cette industrie, à ses clients et à toute l'économie au bout du compte. En dernier ressort, c'est toujours le consommateur qui paie la note.

On s'est finalement rendu compte, au fil des ans, qu'il était impossible ainsi de combler les besoins et de bâtir un pays. Or, le Canada a absolument besoin d'un système de transport efficace pour relier l'Est à l'Ouest, pour accéder aux grands marchés américains et pour assurer la liaison avec le grand Nord jusqu'aux régions les plus lointaines de ce vaste territoire.

Ce projet de loi s'inspire du protocole d'entente de février 1985 arrêté par les gouvernements fédéral et provinciaux. C'est ce protocole qui est le fondement des trois grandes mesures mises de l'avant.

D'une part, les intéressés ont tous convenu de supprimer le critère de commodité et nécessité publiques comme condition d'entrée et d'inverser le plus tôt possible le fardeau de la preuve toujours comme condition d'entrée également. Cette date est maintenant fixée au 1^{er} janvier 1988.

Deuxièmement, tous les gouvernements se sont engagés à appliquer une épreuve uniforme d'aptitude à l'entrée. Par la suite ils se sont engagés à adopter le 1^{er} janvier 1988 comme date d'effet. Cette dernière épreuve exige que tous les postulants soient assurés et qu'ils prouvent qu'ils savent conduire de façon sûre. Cela a été approuvé par toutes les provinces il y a huit mois. L'épreuve s'appliquera à tous les transports extra-provinciaux, mais la plupart des provinces se sont engagées à l'appliquer également au transport intraprovincial.

Beaucoup de gens déplorent à l'avance les accidents que ce projet de loi va provoquer. Il faut se souvenir que les provinces qui administrent cela travaillent la question depuis plusieurs années et qu'elles présentent maintenant un système excellent sinon parfait.

Troisièmement, les gouvernements fédéral et provinciaux se sont entendus en principe sur les éléments d'un code national uniforme de sécurité, sur son application et sur le partage de ses coûts.

Grâce à ces éléments et à diverses notions empruntées à la loi existante, ce projet de loi renferme trois principes de base: premièrement, le gros de l'activité de réglementation, qui portait sur les conditions d'admission et le contrôle des prix, visera désormais la sécurité. C'est une excellente initiative qui rendra les routes et les rues meilleures et plus sûres. Deuxièmement, il fait dépendre l'entrée dans l'industrie de la sécurité, et pas simplement de la nécessité. Troisièmement, il va donner au gouverneur en conseil le pouvoir de décréter des règlements de sécurité nationaux visant les camions et les autobus. Voilà une chose qui s'imposait également: une réglementation nationale efficace d'un bout à l'autre du pays.