

[Text]

the processing of applications has furthered such public interest issues as increased competition, improved services, lowered freight rates, etc. It would be a joint federal-provincial review, not a rather pejorative annual review by a federal regulatory body that would decide as to how effectively provincial bodies have dealt with applications for new trucking licences.

Finally, such an amendment is not necessary because, while I recognize the potential lack of uniformity across the country in the granting of licences, the reverse onus test is only proposed to exist for five years. We have lived with different provincial trucking regulatory laws and administrative rules for the last 50 years; to allow the provinces to decide whether or not to grant licences for their own public interest reasons for only five more years is not that much of a concession.

Second, I believe that some senators are also proposing that the new National Transportation Agency annually report on the number *and* causes of trucking accidents.

Before commenting on this proposal, I want to emphasize that this government has been fully supportive of increasing safety for both intra-and extra-provincial trucking. We played a lead role in reaching federal-provincial agreement on a new National Safety Code. We have worked out an accelerated implementation schedule. The federal government will make up to \$23 million available to the provinces over five years for implementation of the code across the country. As part of this work we will voluntarily get from the provinces improved truck safety data including the number of accidents. This is the result of co-operative federal-provincial work and voluntary agreement among all jurisdictions to improve trucking safety as quickly as possible. If your Committee wishes, we are certainly prepared to consider an amendment in C-19 or C-18 that would require the Minister of Transport to table annually the status of the National Safety Code and the data on trucking accidents.

We have such an amendment with us, if honourable senators wish us to put it.

However, there is a limit to how much the federal government can demand that the Provinces do more since most of the aspects of trucking safety belong to the Provinces. They have the responsibility for highway construction and associated safety aspects; they are responsible for driver training and licensing; they are responsible for vehicle inspection; they are responsible for police activities, etc. The federal government has very limited jurisdiction

[Traduction]

conjointement dans quelle mesure le traitement des demandes a servi l'intérêt public au sens où il a permis d'accroître la concurrence, d'améliorer les services, de réduire les frais de transport des marchandises, etc. Ce sera un examen conjoint fédéral-provincial et non un jugement péremptoire rendu chaque année par un organisme de réglementation fédéral pour établir dans quelle mesure les organismes provinciaux se sont bien acquittés de leur tâche en ce qui a trait à l'octroi des nouveaux permis de camionnage.

Enfin, une telle modification est inutile parce que, même si je reconnais le manque possible d'uniformité dans l'ensemble du pays en ce qui a trait à l'octroi des permis, le mécanisme de la charge inversée de la preuve ne doit, en principe, ne s'appliquer que pendant cinq ans. Au cours des 50 dernières années, nous avons dû nous plier à différents règlements et règles administratives d'origine provinciale en matière de camionnage. Le fait de laisser aux provinces le soin de décider s'il est ou non dans l'intérêt public d'accorder tel ou tel permis pendant cinq autres années n'est pas une si grande concession.

Ensuite, je crois que certains sénateurs ont proposé que le nouvel Office national des transports fasse rapport annuellement du nombre et des causes des accidents de camions.

Avant de commenter cette proposition, j'aimerais souligner que l'actuel gouvernement est entièrement favorable à l'accroissement de la sécurité dans l'industrie du camionnage. Nous avons joué un rôle clé dans la conclusion d'un accord fédéral-provincial sur l'adoption d'un nouveau Code national de sécurité, dont nous avons convenu d'accélérer la mise en œuvre. Ainsi, le gouvernement fédéral distribuera 23 millions de dollars aux provinces au cours des cinq prochaines années, aux fins de la mise en œuvre de ce code dans l'ensemble du pays. Toujours dans cet esprit, les provinces ont accepté de nous fournir de meilleures données sur la sécurité dans l'industrie du camionnage de même que sur le nombre d'accidents. Ces réalisations sont le résultat d'un travail de collaboration entre le fédéral et les provinces et d'un consensus national sur la nécessité d'accroître la sécurité dans l'industrie du camionnage dans les plus brefs délais. Si votre Comité le désire, nous sommes prêts à envisager la possibilité de modifier le projet de loi C-19 ou C-18 afin d'obliger le ministre des Transports à déposer annuellement un rapport sur l'application du Code national de sécurité ainsi que des données sur les accidents de camions.

Nous avons ici une modification à cette fin, si les honorables sénateurs souhaitent l'inclure.

Il y a toutefois une limite à ce que le gouvernement fédéral peut demander aux provinces, étant donné que la plupart des aspects de la sécurité dans l'industrie du camionnage relèvent des provinces. Celles-ci ont la responsabilité de la construction des autoroutes et des diverses questions de sécurité qui y sont reliées; elles sont responsables de la formation des conducteurs et de l'octroi des permis; elles doivent en outre veiller à l'inspection des