

Les trains conviennent mieux à certaines tâches, les camions sont mieux adaptés à d'autres et il en va de même pour les avions et les pipelines. Même les bateaux peuvent offrir certains services plus efficacement et à meilleur coût. Cependant, entre tous les modes de transport il doit exister une forme équitable de concurrence et c'est ce que nous souhaitons instaurer.

Avant que nous ne commençons à étudier *Aller sans entraves*, on comptait au moins 18 ou 20 camions aux États-Unis pour chaque camion circulant en Alberta. Maintenant c'est le contraire. En vertu d'*Aller sans Entraves*, le rapport est presque de un pour un. Nos camionneurs font de bonnes affaires aux États-Unis et ils emploient des Canadiens.

L'industrie du camionnage va prospérer grâce à ce projet de loi. Il va donner aux camionneurs leur première occasion depuis des années d'être concurrentiels. Je ne crains pas du tout que les camions américains prennent le contrôle de notre industrie du camionnage. A vrai dire, j'ai demandé à un Américain qui a comparu devant notre comité s'il avait peur que les camions canadiens s'emparent du marché américain et il a répondu que j'étais peut-être dans le vrai. Nos camionneurs sont autant ou peut-être même plus avisés, mieux informés et plus compétents que leurs homologues américains. Ce sont des gens très bien et je ne crains pas qu'ils ne puissent être concurrentiels et assurer un service au Canada.

J'appuie ce projet de loi. Et toutes ces sornettes à propos des routes qui ne seraient plus sûres? Les routes construites de nos jours ont une bonne pente, une bonne visibilité, des virages étudiés et on va encore les améliorer. Nous avons d'excellents ingénieurs au Canada et nos camionneurs seront compétents parce qu'ils seront bien formés.

Nous n'allons pas arrêter de former les camionneurs ni de vérifier les véhicules à moteur parce que nous changeons le système. Nous le ferons encore davantage. Ce sera dans l'intérêt des camionneurs de garder leurs véhicules en bon état de rouler et de donner à leurs conducteurs des salaires et des heures de travail acceptables. De cette manière, ils feront au Canada un apport qu'ils n'ont jamais pu faire auparavant, parce qu'on leur a refusé le droit de le faire. Je félicite le secrétaire parlementaire d'avoir parrainé ce projet de loi et cela augure de grandes choses pour le Canada, je pense.

Des voix: Bravo!

M. Jim Fulton (Skeena): Madame la Présidente, le beau discours du député de Bow River (M. Taylor) m'a intéressé. Personne ne trouverait rien à redire à la majorité de ses propos. Tout le monde souscrit d'emblée à la mise en oeuvre d'un régime qui remédierait dans une certaine mesure à la balkanisation du système des licences au Canada, mais le député et son gouvernement ont négligé de trouver une solution au problème soulevé par mon collègue de Regina et mon ami de Thunder Bay.

Il nous faut examiner de très près les véritables conséquences qu'entraînera ce projet de loi. Le député soutient que ce genre de concurrence sera avantageux, mais quand on examine de près les conséquences de la déréglementation en Australie et dans diverses régions aux États-Unis, par exemple en Californie, il y a tout lieu de se demander pourquoi le gouvernement n'a pas imposé au départ des critères de sécurité et une réglementation connexe afin que les camionneurs sachent au départ ce qui les attendait.

Transports routiers—Loi

Comme je le disais en début de soirée, les ministériels s'en prenaient toujours aux libéraux quand ces derniers présentaient des projets de loi proposant des dispositions comme l'article 8 qui autorise le gouverneur en conseil à préparer la réglementation appropriée après l'adoption de la mesure. Il lui accorde des pouvoirs de réglementation qui sont en quelque sorte un cheval de Troie. Le député de Bow River a toujours lutté contre ce genre de choses à la Chambre, mais il semble ne pas s'en soucier ce soir.

Ce projet de loi favorisera la concurrence laquelle aboutira à la création de monopoles. Je voudrais faire part de certains faits pour expliquer ce que cela signifiera pour les petites entreprises de camionnage de Skeena, de Terre-Neuve, du nord de l'Ontario, et de quelques-unes des régions où depuis quelques années on assure le transport de marchandises sur certains petits circuits. Dans ces régions, les camionneurs transportent un peu de tout d'une destination à l'autre. Ils réussissent de peine et de misère à se tailler une place et à exploiter de un à dix camions.

Le député parle de ceux qui ont l'intention et la capacité voulues. Nous pouvons en trouver la définition dans le projet de loi. Quiconque peut inciter sa banque ou sa caisse populaire à lui prêter des fonds pour lui permettre d'acheter quelques tracteurs, obtenir de l'assurance et payer les salaires de quelques conducteurs sera jugé capable aux termes de la loi.

Considérons le secteur du camionnage au Canada. Le camionnage représente 50 p. 100 de toutes les recettes réalisées dans le secteur du transport au Canada, soit une somme de l'ordre de 5 milliards l'an dernier sans compter les recettes réalisées par les flottes qui appartiennent à des sociétés qui font leur propre transport. Ces flottes font du camionnage sur une grande échelle. Par exemple, plus tôt ce soir nous parlions d'une entreprise importante comme Canadian Tire qui transporte des quantités considérables de produits en provenance de Toronto.

• (2120)

Disons qu'elle les amène à Terrace ou Gander à Terre-Neuve, et qu'elle les dépose à un endroit où, jusqu'ici, c'était un petit transporteur routier régional qui véhiculait divers produits dans la province et peut-être au-delà vers une autre région. Il n'est pas possible de tenir quand Canadian Tire récupère sur le consommateur le prix du transport routier. Elle paye simplement le chauffeur et le caoutchouc, le diesel, le combustible etc., pour le retour à vide. Cela ouvre une ère nouvelle au plan du transport routier au Canada pour les sociétés de ce genre.

Passons à la question sécurité. Il y a eu au comité du transport d'importantes dépositions dont les ministériels n'ont pas tenu compte. En cas d'accident entre voiture et camion, le conducteur de la voiture a 40 fois plus de chances d'être tué. Douze Canadiens meurent chaque jour en ce moment sur nos routes. C'est à la concurrence sur le dos de la sécurité qu'on attribue la hausse de 40 p. 100 du nombre des accidents survenues en Californie après la déréglementation de 1980. C'est justement ce genre de concurrence que le secteur canadien redoute actuellement.