

*Transports routiers—Loi*

**M. Baker:** Le député ne sait pas de quoi il parle. Il n'a jamais été sur les routes du Nouveau-Brunswick, il ne sait donc pas de quoi nous parlons, mais les camionneurs le savent. Les camionneurs canadiens savent de quoi nous parlons.

Les routes du Nouveau-Brunswick sont simplement à deux voies et je sais que de nombreux camionneurs s'en plaignent. Les routes serpentent à l'ouest de la province et elles serpentent également dans le nord. Il y a des routes droites en Nouvelle-Écosse de Halifax jusqu'au Nouveau-Brunswick et de l'île du Cap Breton jusqu'à Truro. Puis, au Nouveau-Brunswick on arrive aux routes à deux voies, pleines de côtes et de virages. Les automobilistes peuvent trouver des raccourcis, mais pas les camionneurs, on ne leur permet pas. Prenez une carte et regardez à quels endroits on peut prendre des raccourcis permettant de gagner 20 ou 30 kilomètres au Nouveau-Brunswick. Il est interdit aux camionneurs d'emprunter ces routes. Cela favorise sans doute le tourisme, mais le député pourrait-il m'expliquer pourquoi on ne traverserait pas directement la vaste région non peuplée. Au Québec, par exemple, il y a des routes partout. Au Nouveau-Brunswick, il n'y a que des routes à deux voies. Est-ce le résultat d'une décision délibérée du gouvernement de cette province? En tout cas, les camionneurs ne se réjouissent pas de la situation.

[Français]

**M. Robichaud:** Monsieur le Président, je sais que mon collègue de Gander—Twillingate (M. Baker) connaît bien les routes du Nouveau-Brunswick pour être passé par là assez souvent. Lorsque la route Transcanadienne qui enfle le Nouveau-Brunswick de la frontière de la Nouvelle-Écosse à la frontière du Québec, lorsque cette route a été planifiée, je crois que la circulation n'était pas aussi dense qu'elle l'est maintenant et qu'on avait, à ce moment-là, choisi de rattacher toutes les communautés principales de la province, ce qu'on a fait d'ailleurs avec la route en passant par Moncton, Sussex, Fredericton, le long de la rivière Saint-Jean à Edmundston, pour ensuite arriver au Québec. La province est en train actuellement de développer un deuxième tronçon qui ferait Moncton—Campbellton—Québec, mais je suis d'accord avec lui pour dire que l'état des routes n'est certainement pas à l'avantage des camionneurs, et si mon collègue a bien écouté mes commentaires, à la fin de mon discours je faisais état des remarques du chef de l'opposition (M. McKenna) qui disait qu'il fallait absolument négocier quelque sorte d'entente afin d'améliorer le système routier au Nouveau-Brunswick car si on ne le faisait pas on pourrait mettre plusieurs vies en danger.

● (1720)

[Traduction]

**M. Parry:** Monsieur le Président, ce n'est pas le gouvernement actuel qui a inventé la déréglementation. C'est le gouvernement libéral précédent qui lui a légué ce dossier. Je le demande au député, dans quelle mesure le parti libéral, s'il était reporté au pouvoir, reviendrait-il sur la déréglementation prévue par ce projet de loi?

[Français]

**M. Robichaud:** Monsieur le Président, oui, il est vrai de dire que la déréglementation n'est pas l'invention du gouvernement actuel car c'était bien un de mes collègues, lorsqu'il était au ministère des Transports dans l'administration qui précédait

celle-ci, qui avait commencé une certaine forme de déréglementation. Et nous sommes en fait d'accord sur une certaine forme de déréglementation. Le problème que nous voyons avec C-18 et C-19, comme ils sont présentés actuellement, c'est que nous croyons que le gouvernement procède avec trop de hâte et que ça pourrait nous laisser dans une situation insécuritaire, autant dans le transport routier que dans le transport aérien et les autres modes de transport. Mais je ne crois pas que nous aussi—je devrais dire lorsque les libéraux reviendront au pouvoir—nous allons tout simplement renverser la vapeur et annuler tout ce qui a été fait. Nous verrons à ce que les mesures sécuritaires soient bien en place pour que nous ayons un système qui sera profitable à tous les Canadiens dans toutes les régions du Canada.

[Traduction]

**M. Baker:** Monsieur le Président, le député a dit qu'on envisageait de tracer une route entre Moncton et Campbellton. Cela suppose qu'on traverse les forêts inhabitées de la province. Est-ce cela qu'on envisage, ou veut-on aller vers la côte nord ou la baie de Fundy? Est-ce une route à deux voies, à quatre voies?

[Français]

**M. Robichaud:** Monsieur le Président, ce deuxième tronçon en fait ferait un peu la même chose que la Transcanadienne fait dans l'autre région du Nouveau-Brunswick. C'est en fait une amélioration du système que nous avons actuellement. Et lorsque mon collègue dit que cela passerait dans les grands espaces du Nouveau-Brunswick, alors je dois dire que cette partie de cette route passerait à travers ma circonscription dans le village où je demeure et qu'il y a énormément de gens et de petites communautés qui longeraient cette nouvelle route.

[Traduction]

**M. le vice-président:** Débat.

**M. John Parry (Kenora—Rainy River):** Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole pour donner le point de vue de mon parti sur cette mesure législative prévoyant une déréglementation quasi totale du camionnage. Les propositions du gouvernement auraient pour effet de modifier radicalement la structure, l'organisation et le fonctionnement de ce secteur d'activité. La concurrence féroce dont le projet de loi fait planer la menace permettra, voire favorisera, selon le point de vue des partisans de cette mesure, l'élimination des petites et moyennes entreprises de camionnage au Canada. Il est probable également qu'on devra disputer les marchés dans des affrontements épiques avec des grandes sociétés américaines comme Roadway Services d'Ohio, Yellow Freight Systems du Kansas et Consolidated Freightways of California. Ils pourraient faire une grande trouée dans notre industrie et il en résulterait qu'un service essentiel de plus serait dominé par des organisations de l'extérieur du pays.

Je crois que la déréglementation entraîne un certain nombre de conséquences graves, importantes et incontestables. Au départ, bien entendu, elle peut accroître la concurrence. Je ne crois pas que personne en doute sérieusement puisque les obstacles à l'entrée dans l'industrie seront réduits. Il ne sera plus nécessaire, comme auparavant, de se conformer à un processus d'approbation rigoureux des itinéraires, des permis et des licences. Cette situation encouragera quiconque dispose du