

### *Les crédits*

Cette décision rapportera environ 30 millions de dollars par année à l'industrie canadienne du transport, environ 15 millions aux entreprises de camionnage et 15 millions aux sociétés ferroviaires.

Le ministre est aussi intervenu sur un troisième plan. Il a annoncé la formation d'une coopérative du camionnage et lui a accordé une aide de 2,7 millions de dollars. Cette coopérative permettra à ses membres d'accroître leur viabilité financière et leur compétitivité en réduisant leurs frais grâce à un accroissement de leur pouvoir d'achat de matériel et de fournitures, en facilitant l'exploitation par les propriétaires-exploitants et en leur permettant de faire appel aux conseils d'experts en gestion d'entreprise.

Enfin, quatrième, le gouvernement a versé 3 millions de dollars en subvention de démarrage à un institut de recherche sur le camionnage. Je crois que les Canadiens savent qu'il faut accorder plus d'attention à la recherche et au développement et aux sciences et à la technologie dans ce domaine.

L'institut effectuera des travaux de recherche et de développement axés spécifiquement sur l'industrie du transport et permettra de trouver des solutions aux difficultés que connaissent actuellement les camionneurs pour les aider à conserver leur rentabilité et leur compétitivité.

Notre gouvernement a également pris des mesures responsables de surveillance de la réglementation de l'industrie. Au Canada, la réglementation des sociétés de camionnage interprovincial a été confiée aux provinces par la Loi sur les transports routiers. En vertu de la mesure législative édictée en 1987, on devait procéder à un examen complet de cette loi dans les trois ans suivant son entrée en vigueur, et un rapport sur l'inversion du fardeau de la preuve prévue par la loi sera présenté au ministre des Transports très bientôt, je crois. Le principe du fardeau inversé permet aux demandeurs d'obtenir une licence pourvu qu'ils satisfassent aux critères d'aptitude, qu'ils veuillent et puissent s'acquitter de la tâche et qu'aucun autre transporteur ne puisse prouver un préjudice.

Les parties visées ont donc la charge de faire valoir leurs objections. Certains seront d'avis qu'il faut éliminer

le fardeau inversé, tout en conservant les exigences relatives à l'aptitude, à la volonté et à la capacité du demandeur à être titulaire d'une licence de transport routier.

À l'heure actuelle, on ne s'attache qu'à la fiche de sécurité du demandeur ainsi qu'aux assurances. Toutefois, on pourrait peut-être aussi inclure la viabilité financière de l'entreprise. Je crois que c'est le genre de chose qu'il faudra envisager. Le gouvernement fédéral fait manifestement sa part, et nous pouvons faire plus.

• (1200)

J'avais très hâte que nous tenions ce débat aujourd'hui parce qu'à mon avis, le transport est l'un de nos secteurs clés et l'un de nos meilleurs atouts pour faire rouler notre pays comme sur des roulettes. Le gouvernement fédéral fait sa part pour rendre l'industrie du transport viable, efficace et rentable. Nous n'avons pas failli à nos engagements, et ce n'est pas demain la veille.

Comme je l'ai signalé au tout début, l'avenir de cette industrie nous tient à coeur et continuera de nous tenir à coeur, mais jamais au grand jamais au détriment de la sécurité. Cela ne saurait être. La sécurité, c'est ce qui compte le plus aux yeux des Canadiens, que ce soit dans le domaine de la santé et du bien-être, dans celui de l'agriculture ou encore dans celui des transports. La sécurité des Canadiens est primordiale, mais l'industrie doit aussi être compétitive.

Examiner les moyens d'aider l'industrie à devenir plus viable économiquement et financièrement, en lui fournissant les méthodes et la recherche qui lui permettront de faire face à la concurrence, c'est de ça qu'il s'agit. Nous devons voir au développement régional; l'industrie du camionnage est là pour nous y aider.

Nous transportons des marchandises d'un océan à l'autre, par camion mais aussi par train. Ce sont probablement les modes de transport les plus efficaces. Nous avons une excellente industrie.

Il est regrettable que nous ayons souffert de la récession ces dernières années. Je crois que nous sommes deux ou trois à l'avoir mentionné. Une rationalisation s'impose de toute évidence. Nous avons trop de camions, trop de chauffeurs sur les routes. D'où la perte d'emplois. Si nous voulons être efficaces, nous devons rationaliser l'industrie.