

Transports routiers—Loi

Je voudrais également citer l'excellent mémoire présenté par l'Association du camionnage du Québec, qui est un autre témoignage que le gouvernement aurait dû écouter:

Reconnaissant le bien-fondé d'une règle unique pour tous, vous nous avez assurés que vous aviez compris le problème et que l'introduction de la réforme réglementaire coïnciderait avec l'introduction d'un code national de sécurité imposant les mêmes normes à tous. On nous assurait également qu'on se donnerait les moyens nécessaires pour faire respecter ce code par tous. On nous avait également assuré qu'un mécanisme de surveillance de l'application et du respect de toutes les obligations sociales et fiscales imposées à l'industrie du camionnage serait en place. On nous avait assuré que nous pourrions concurrencer aisément les camionneurs étrangers, et cela sur la même base qu'eux.

Voyons maintenant où nous en sommes. Alors que le gouvernement veut déréglementer le 1^{er} janvier 1988, rien n'indique que nous aurons en place un code de sécurité routière uniforme à travers le Canada avant 1990-1991. Chaque province interprète son rôle dans ce domaine à sa façon et il n'y a pas d'autre leadership central qu'un vœu d'arriver un jour indéfini à un code uniforme. Je vous laisse le soin d'imaginer ce que pourrait être la situation si chacun peut s'établir camionneur sans aucun test d'aptitude et de compétence, sans règles à suivre et sans mécanismes de contrôle pour veiller à protéger l'intérêt général du public comme la sécurité des véhicules.

Ce que nous n'arrivons surtout pas à comprendre c'est pourquoi le gouvernement veut à tout prix s'engager sur une voie que les Américains commencent à quitter. Lorsqu'on regarde ce qui se passe aux États-Unis au sujet de la déréglementation, on s'aperçoit qu'elle a amené une augmentation des accidents routiers, un nombre accéléré de faillites, une concentration de quelques grandes entreprises qui ont conquis de nouveaux marchés par la discrimination par les prix et autres. Le bilan coûts-bénéfices prend tout à fait un nouveau visage lorsqu'on compare les bénéfices des expéditeurs aux coûts directs et indirects engendrés dans d'autres domaines comme celui des accidents causés par des véhicules mal entretenus, la santé des chauffeurs qui se droguent pour pouvoir travailler plus longtemps, etc.. C'est encore de Californie, le premier État à se lancer dans la déréglementation, que nous viennent les premières initiatives tendant à une réréglementation.

Il est évident que l'Association du camionnage du Québec se sent préoccupée par ce que le gouvernement conservateur veut faire et tente dans ce mémoire de les amener à ralentir leurs démarches de déréglementation. Nous, du parti libéral, nous croyons qu'il est tout à fait important de procéder avec prudence avant de s'engager dans cette voie dangereuse de la déréglementation des transports routiers. C'est pour cela que nous avons proposé un amendement tant au Comité, à l'étape de l'étude article par article, qu'à la Chambre, à l'occasion de l'étape du rapport du projet de loi, qui liait la mise en application du projet de loi C-19 à la mise en place d'un code national de sécurité. Malheureusement, dans son empressement de plaire aux intérêts de certains gros expéditeurs canadiens, le gouvernement aura négligé la plus élémentaire prudence, le plus simple bon sens.

[Traduction]

Le gouvernement montre aux Canadiens qu'il ne se préoccupe pas de ce qui se passe aux États-Unis; il ne répond même pas sérieusement à leurs arguments et à leurs inquiétudes; il va procéder dès maintenant à la déréglementation et s'occupera de sécurité plus tard. Cette attitude est inacceptable. Tout aussi inacceptable est le programme de mise en application échelonnée des 17 éléments du code de sécurité que le ministre des Transports (M. Crosbie) a accepté.

La mise en oeuvre de certains éléments n'est pas prévue avant août 1989. Quant à la question absolument cruciale de la mise en application des heures de travail, quatre provinces et les deux territoires ne mettront pas leur régime en oeuvre avant mai 1989, au plus tôt.

Il s'agit bien sûr en l'occurrence des dates prévues de mise en application. Le ministre n'a aucune garantie concernant

l'application du code de sécurité. Il procède pourtant à la déréglementation complète. Le ministre aurait dû attendre pour cela qu'un code national de sécurité soit en vigueur et applicable. Pour faire plaisir à ses puissants amis les expéditeurs, il a mis la charrue devant les boeufs et, ce faisant, compromet la sécurité sur nos routes.

[Français]

Nonobstant toutes les belles paroles du ministre devant le Comité et aussi devant cette Chambre voulant que la sécurité était et serait toujours la préoccupation principale de son gouvernement, une analyse même sommaire des faits nous démontre qu'il y a lieu de s'inquiéter. N'eût été cela, monsieur le Président, nous aurions voté contre ce projet de loi. Mais il y a plus.

Nous allons nous attarder quelque peu sur une autre question qui préoccupe l'industrie du camionnage au Canada, c'est-à-dire la pratique de prix déloyaux découlant d'un régime non réglementé. Il est tout à fait évident que dans un marché ouvert où la concurrence primera, il y aura tendance pour les expéditeurs de chercher le tarif le plus bas possible. Ceci, selon les règles les plus élémentaires de la déréglementation, serait un de ces grands acquis.

• (1610)

[Traduction]

Pourtant nous devons nous montrer prudents. Des témoins entendus devant la California Public Utilities Commission en février 1987 ont montré quels pouvaient être les dangers d'une libre concurrence des prix. Des rabais sur le volume et des réductions de tarif sont devenus monnaie courante en Californie. Plusieurs transporteurs n'ont pas augmenté leur tarif depuis 1980.

En outre, on n'a jamais établi de prix plancher en Californie. Certains transporteurs ont toujours été disposés à réduire leurs tarifs pour obtenir un contrat. En effet, les transports sont comme une denrée périssable, on ne peut jamais retrouver un chargement qu'on a manqué. Cela semble être la façon de penser qui a cours en Californie. A mon avis, ce pourrait être aussi le cas au Canada si nous adoptons le projet de loi C-19.

[Français]

Selon nous, l'acceptation du projet de loi C-19 tel quel donnerait des résultats désastreux pour l'industrie du transport routier au Canada. Parmi ceux qui feront la demande de permis devenus plus faciles à obtenir se trouveront très certainement les géants de l'industrie américaine. Selon les représentants de l'industrie au Canada, les prises de contrôle étrangères de transporteurs routiers canadiens se multiplieront d'ici cinq ans. Depuis 1981, les coûts d'opération au Canada ont augmenté de 28 p. 100. Cette hausse est principalement due aux taxes sur l'essence et au prix exorbitant de l'assurance-responsabilité.

Dans la même période, les taux d'embarquement n'ont augmenté que de 5 p. 100. Le résultat net est que la marge de profit a baissé de 3 p. 100, une des marges les plus basses depuis la Seconde guerre mondiale. Or, les grandes compagnies américaines, avec des chiffres d'affaires souvent supérieurs à l'industrie canadienne dans tout son ensemble, pourront pénétrer les marchés canadiens très facilement, baisser