

## Transports routiers—Loi

● (1620)

le monde la possibilité d'en faire un examen complet et approfondi? Non, pas du tout. Le gouvernement mène une campagne frénétique pour gagner l'appui d'un secteur du pays. Mais agit-il de la même manière avec l'industrie du camionnage? Je ne le crois pas. Le gouvernement dresse les expéditeurs contre les camionneurs et crée des tensions dans notre système économique. C'est, à mon avis, répréhensible. Si quelqu'un essaie de faire avaler le projet de loi, ce devrait être le ministre ou son secrétaire parlementaire. S'ils sont si convaincus de sa valeur, qu'ils aillent parler aux camionneurs, aux expéditeurs, aux populations des petites localités et aux gouvernements provinciaux qui prennent de plus en plus conscience de ses répercussions et des problèmes qu'il créera.

Laissons le comité faire la tournée du pays. Écoutons la population des régions touchées. Allons à Moose Jaw, Winnipeg, Thunder Bay et Montréal. Lorsque nous avons examiné trois villes, Halifax, Winnipeg et Vancouver. Nous ne sommes jamais allés à Québec. Il y a sept provinces où nous ne sommes pas allés. Ce n'est pas de la vraie consultation.

La dernière fois qu'on a présenté une mesure de cette envergure dans le domaine des transports, c'était il y a 20 ans. Cette mesure faisait suite au rapport d'une commission d'enquête qui avait consacré deux ans à la question. Pendant un an, la commission s'était apparemment déplacée pour entendre le point de vue des groupes de pression et des personnes concernées. On n'a rédigé la mesure qu'après avoir consulté en bonne et due forme la population. La Chambre n'a pas eu besoin, ensuite, d'éterniser le débat. Nous avons maintes fois répété qu'il n'était pas nécessaire de réinventer la roue. On n'a toutefois pas accordé la même importance à la mesure à l'étude et au projet de loi C-18. On n'a pas donné aux Canadiens la même chance de comprendre les effets qu'auront ces mesures. Il se peut, en fin de compte, qu'ils soient d'accord avec le gouvernement, que ses propositions soient pour eux la trouvaille du siècle. Comment le savoir si on ne le leur demande pas? Je regrette qu'on ne nous fournisse pas, à ce que je sache, l'occasion de consulter, mais j'incite le gouvernement à tenir compte de ce facteur et à nous permettre d'aller présenter le projet de loi d'un bout à l'autre du Canada, afin que les organisations nationales ne soient pas les seules à pouvoir se prononcer.

**M. le vice-président:** Y a-t-il des questions ou des observations?

**M. Taylor:** Monsieur le Président, j'aurais une question à poser. Auparavant, je vais faire une observation. Pendant les 20 années que j'ai passées à titre de ministre de la Voirie, en Alberta, dans un ministère qui s'occupait aussi des véhicules motorisés, des transports et des autoroutes, mes consultations auprès des entreprises de camionnage m'ont permis d'acquiescer beaucoup d'expérience sur la notion de commodité et de nécessité. Ce que je n'aimais pas au sujet de la commodité et de la nécessité, c'est que si un camionneur avait une licence pour un itinéraire particulier et que le volume des affaires augmentait, il pouvait ajouter un autre camion, puis un autre si les choses continuaient ainsi. Rapidement il avait un monopole sur cet itinéraire. Si quelqu'un d'autre cherchait à exploiter aussi ce service, le premier pouvait démontrer qu'il assurait déjà le système empêchant les nouveaux venus de s'implanter.

Un autre point au sujet du transport extra-provincial, c'est qu'un camionneur qui avait une licence de l'Alberta, mais voulait aller aussi en Saskatchewan devait se soumettre à une autre audience dans cette province. Cela coûtait cher et prenait beaucoup de temps. S'il voulait aller au Manitoba, il lui fallait, naturellement, avoir une autre audience. Ces audiences sont coûteuses, car il faut amener des témoins et prendre le temps d'y assister. Elles pouvaient coûter de 5 000 à 10 000 \$. Pour l'Ontario et le Québec il en fallait d'autres encore.

La chose était devenue tellement coûteuse que nos transporteurs ne pouvaient plus fonctionner de cette façon. Nous avons alors demandé aux autres provinces si elles laisseraient passer nos camions chez elles en échange de la liberté de passage dans l'Alberta. La réponse fut non. Nous n'avons pas pu conclure d'accord. Alors, nous nous sommes adressés aux États limitrophes et nous avons conclu des accords leur permettant de traverser l'Alberta, sans prendre de chargements, pour se rendre en Alaska et nos camions pouvaient traverser ces États sans payer de licence.

C'est dans ces conditions que nous avons pu bâtir un transport de viande prospère, par exemple, jusqu'à Montréal. Nous n'aurions pas pu le faire économiquement sans cet accord. Il n'y a pas eu plus d'accidents ou de problèmes de sécurité qu'avant. Les camionneurs ne restaient pas plus longtemps sur la route pour autant. Ils avaient plus de travail, mais ils ne se comportaient pas comme on veut le faire croire.

En résumé, l'exploitation était coûteuse. Le camionneur devait ajouter tous ces coûts, mais c'est le consommateur qui devait payer. Il en résultait une augmentation générale des frais. Est-il logique d'avoir tous ces doublons qui augmentent le fardeau des consommateurs canadiens?

**M. Angus:** Monsieur le Président, je comprends l'intervention et la question du député de Bow River (M. Taylor). J'ai moi aussi une certaine expérience de la réglementation dans le domaine du camionnage. Comme le député le sait, j'étais membre du comité de l'Ontario qui a passé six mois à étudier cette question au milieu des années 1970. Par conséquent, je parle également d'expériences personnelles.

Personne ne dit que tous les règlements sont logiques. Nous l'avons admis lors des discussions sur le document *Aller sans entraves* et aussi à la Chambre. Franchement, certains règlements sont insensés.

Si un transporteur routier passe par la province B pour aller du point A au point C il me semble qu'un permis de transit n'est pas nécessaire, du moins pas un permis de transport. Un tel changement est sensé et nous serions d'accord. Toutefois, ce sont les répercussions sur la stabilité qui inquiètent mon caucus.

Le député a parlé de petites entreprises qui deviennent de plus en plus grosses et qui deviennent des monopoles. Tant qu'il existe des règlements pour protéger les consommateurs, la chose est souhaitable. Nous nous inquiétons cependant d'un phénomène que nous avons observé aux États-Unis, à savoir que, en raison de ce projet de loi et d'autres du même genre au niveau provincial, nous allons déboucher de toute façon sur la création de monopoles. Dans une situation où deux transporteurs desservent une ville qui ne peut en faire vivre qu'un seul, le plus faible des deux fera faillite. Le transporteur le plus