

les de par la nature de leurs opérations et de leurs services; à l'intérieur du contexte provincial de régulation, une compagnie-type de camionnage débute comme une entreprise qui fournit des services dans une municipalité, un comté ou entre des centres urbains dans une province. Au fur et à mesure que l'entreprise se développe, elle étend ses opérations, et il arrive un moment où les services qu'elle fournit traversent la frontière provinciale.

Une des difficultés évidentes de la réglementation du transport par véhicule moteur hors de la province provient de la double juridiction sur l'industrie du camionnage dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. La cause *Winner* de 1954—dans la décision rendue par le comité judiciaire du Conseil privé—montre clairement que l'on ne peut diviser le camionnage entre les entreprises qui transportent à l'intérieur de la province et celles qui opèrent entre deux ou plusieurs provinces.

Nous suggérons au Comité que le bon sens demande la reconnaissance de la nature provinciale de l'industrie et cependant, la loi stipule que lorsqu'une entreprise est impliquée dans le trafic interprovincial (ce qui ne peut représenter que 1 ou 2 p. 100 du chiffre d'affaire de cette entreprise) sur une base régulière, elle tombe sous la juridiction fédérale et peu importe l'importance relative de ses services à l'intérieur de la province.

En vertu de ce caractère provincial, on aurait pu s'attendre à ce que l'industrie du camionnage soit la moins apte des industries sous juridiction fédérale à être exposée à une nouvelle série de règles de sécurité; et pourtant, nous trouvons à l'article 3 (3) du projet de loi, article dont vous avez entendu parler, que l'industrie du camionnage est la seule industrie qui ait été oubliée de l'exception qui suit:

Nonobstant les paragraphes 1 et 2, et excepté ce que le gouverneur général en conseil pourrait décider autrement, cette Loi ne s'applique pas à l'emploi ou à ce qui touche l'opération de navires, trains ou avions.

Nous soumettons au Comité que du fait que les provinces occupent déjà le domaine de la sécurité, et que dans toutes les provinces ces lois et règlements de sécurité s'appliquent à l'industrie du camionnage, il n'est pas nécessaire que cette Loi englobe le camionnage.

Pendant une période de plus de 30 ans, i.e. depuis les débuts de l'industrie du camionnage, les clauses de sécurité pour l'industrie se sont développées au niveau provincial, et de plus, l'industrie a indiqué une tendance à se réglementer d'elle-même pour cette question importante. Nous soumettons au Comité que le camionnage devrait être exempté de cette loi parce que les provinces s'occupent déjà de ce domaine.

Si le Comité est d'avis que le ministère fédéral du travail doit avoir la capacité de pourvoir aux lacunes dans les règlements de sécurité de l'industrie du camionnage (s'il y en a), nous proposons alors que l'industrie du camionnage devrait au moins être englobée dans l'article d'exception, et que les mots «navires, trains ou avions» devraient avoir un sens plus large afin d'inclure notre industrie. Cette façon de procéder permettrait au gouverneur en conseil, sur recommandation du ministère du travail, d'énoncer les lois relatives au camionnage.

C'est, monsieur le président, ce que nous proposons.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Magee.