

Transports routiers—Loi

M. Benjamin: Laissez-le parler.

La présidente suppléante (Mme Champagne): Le secrétaire parlementaire a déjà parlé.

M. Thacker: C'est une remarque pertinente.

La présidente suppléante (Mme Champagne): Je pourrais lui permettre de donner quelques explications avec le consentement unanime de la Chambre.

Des voix: Non.

M. Benjamin: Donnez-lui le consentement unanime.

La présidente suppléante (Mme Champagne): Je n'ai pas le consentement unanime.

M. Gordon Taylor (Bow River): Madame la Présidente, je voudrais dire un mot ou deux. Je ne le ferai probablement pas aussi bien que ne l'aurait fait le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Thacker).

Je connais un peu le secteur du camionnage, surtout dans la province de l'Alberta. Je tiens à certifier au député qui vient de parler et aux autres que nos camionneurs ne s'opposent pas violemment à ce projet de loi. Au contraire, les camionneurs de l'Alberta l'appuient.

Ce sont probablement les camionneurs du pays qui savent le mieux ce qu'est la liberté de transport parce c'est pratiquement leur régime depuis plusieurs années. Ils ont une des meilleures associations de camionneurs du pays, la meilleure en fait.

Je me demande bien ce que veulent dire tous ces prophètes de malheur. Nous n'avons pas encore de système de liberté de transport. Toutes ces choses dont ils parlent se sont produites sous un régime réglementé et non sous un régime déréglementé. En outre, notre parti et le gouvernement ne sont pas des partisans irréductibles de la déréglementation. Nous ne voulons certes pas réglementer la vie de tout le monde. Ce sont là les principes que préconise le NPD. A notre avis, le gouvernement doit traduire dans sa législation et son administration les vues de la population.

Je voudrais dire un mot de la mainmise des États-Unis sur notre industrie du camionnage. Depuis un certain nombre d'années, les camions américains peuvent circuler en Alberta et les camions albertains peuvent faire de même aux États-Unis. La circulation se fait librement dans les deux sens. Cela n'a pas du tout amené les Américains à s'emparer de notre industrie du camionnage. Il en est résulté des avantages pour les États-Unis, pour le Canada et pour l'Alberta. Cette situation a été mutuellement avantageuse, car les camionneurs albertains qui se rendent aux États-Unis respectent les lois américaines tandis que les camionneurs américains respectent nos lois quand ils viennent en Alberta ou ailleurs au Canada.

Je voudrais maintenant dire un mot des camionneurs; je les connais bien. Ils ne sont pas analphabètes et ne manquent pas de maturité. Ce sont des gens sérieux. Il y en a peut-être quelques-uns qui tentent de travailler 20 ou 24 heures par jour, comme le député vient de le mentionner, et quelques-uns peuvent se droguer pour rester éveillés, mais ils sont l'exception, comme partout ailleurs. Toutefois, la plupart des camionneurs

au Canada sont des travailleurs solides, sérieux, capables et efficaces. Je le dis avec conviction parce que je sais de quoi je parle. Ils ne cherchent pas à déjouer les consommateurs, ils veulent offrir un service et gagner honnêtement leur vie. Il faut reconnaître que nos camionneurs sont de bonnes gens.

● (2110)

On prétend que nous entrons dans une ère où il n'y aura plus de sécurité. Qu'ont fait les ministères de la Voirie et nos offices des transports routiers pendant les 25 ou 30 dernières années? Ils ont instauré un système de sécurité dans chacune des provinces. Aujourd'hui, les camionneurs circulent de la Colombie-Britannique à Montréal, d'Edmonton à Halifax; ils traversent toutes les provinces en se conformant aux règlements de chacune. Il est très difficile pour eux de faire le transport dans toute l'étendue du Canada parce qu'ils ne peuvent traverser une province sans y être autorisé par l'office des transports routiers. Les provinces sont comme dix États balkaniques. Cette mesure législative fera de nous une nation unifiée. J'espère que viendra bientôt le jour où, avec l'adoption de mesures comme celles-ci, un détenteur de licence qualifié et assuré de l'Alberta pourra aller n'importe où au Canada sans être obligé de s'arrêter dans chaque province pour obtenir une licence.

La situation était pire, il y a quelques années. Des camionneurs de l'Alberta voulaient transporter du boeuf surgelé à Montréal. Ils n'ont pu le faire autrement qu'en passant par les États-Unis parce que les droits à payer pour traverser la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario et enfin le Québec étaient trop élevés. Ces camionneurs devaient obtenir un permis de chaque province qu'ils traversaient. Lorsqu'il y a des intervenants, ces permis peuvent coûter de 20 000 \$ à 25 000 \$ et même plus, selon le nombre de comptables et d'avocats auxquels il faut faire appel, des déplacements et du nombre de personnes qui s'opposent à la demande. Des considérations d'ordre pratique et la nécessité entrent en jeu dans chaque cas.

Selon l'ancien système, un camionneur pouvait obtenir un monopole puis accroître le nombre de camions de sa flotte de sorte que personne d'autre ne pouvait pénétrer le marché. La concurrence devenait impossible. Cette situation existe encore dans certaines régions du Canada. Nous voulons qu'il y ait concurrence mais non pas de monopoles. Les dispositions de ce projet de loi et du projet de loi C-18 permettront aux camionneurs canadiens de circuler d'un bout à l'autre du pays. Ils seront en mesure de faire concurrence aux sociétés ferroviaires et aériennes et c'est ainsi que les choses devraient se passer.

Je me souviens il y a quelques années, à l'époque de la grève des chemins de fer, les grévistes soutenaient que les camionneurs ne pouvaient pas tirer les wagons. Et bien ceux-ci leur ont vite prouvé leur erreur. Avec leurs camions à remorque, ils ont transporté le fret dans tout le pays. Ils ont pu le faire à meilleur marché que les sociétés ferroviaires. Les camionneurs peuvent faire concurrence aux trains et nous voulons que tous les moyens de transport soient mis à contribution au pays.