

[Traduction]

Un examen objectif de la documentation ci-jointe ne peut aboutir qu'à une seule conclusion, à savoir que la sécurité routière s'est nettement détériorée dans certains secteurs du camionnage américain, ces dernières années, et la situation ne fait qu'empirer malgré de sérieuses tentatives en vue d'appliquer des normes plus efficaces de sécurité routière.

Nous avons d'énormes progrès à faire au Canada en matière de sécurité et le temps nous presse, comme nous avons essayé de le signaler au comité. Étant donné que le processus de réglementation s'est détérioré ces dernières années, l'industrie canadienne du camionnage fait l'objet des mêmes pressions que l'industrie américaine et la situation actuelle est loin d'être satisfaisante.

Les choses ne peuvent qu'empirer. A cet égard, vous savez peut-être que le ministère des Transports du Québec a mis en œuvre dernièrement un programme global de contrôle routier sur les grandes routes qui mènent à Montréal et à Québec. Il ressort des premiers résultats de ce projet que plus de 50 p. 100 des véhicules inspectés ne sont pas conformes aux exigences en matière de sécurité ou de permis. De plus en plus de transporteurs canadiens qui exploitent leurs services aux États-Unis se font désormais prendre pour de graves infractions aux règles de sécurité dans ce pays.

L'ACC et ses sociétés affiliées provinciales font l'objet de pressions de la part de transporteurs particuliers qui n'approuvent pas du tout la position que nous avons prise au sujet de la sécurité. En effet, certaines entreprises de camionnage bien établies et qui exploitent des services réguliers obligent leurs chauffeurs à conduire pendant plus de 20 heures en équipe. Si un transporteur le fait, tous les autres doivent faire la même chose pour rester concurrentiels. C'est aussi simple que cela.

[Français]

Et je pourrais continuer, monsieur le Président. Et les autres paragraphes parlent justement de la nécessité du code national de la sécurité.

Vous allez certainement constater, monsieur le Président, que la déréglementation du secteur des transports va augmenter le nombre de camions sur les routes, ce qui va à la longue entraîner une détérioration des routes. Et dans l'Atlantique, et plus précisément dans ma province au Nouveau-Brunswick, nos routes sont déjà dans de mauvaises conditions. Et plus particulièrement au Nouveau-Brunswick, vous savez que nos routes servent de conduits non seulement pour les biens du Nouveau-Brunswick, mais aussi également pour ceux des trois autres provinces qui expédient leurs marchandises, leurs biens, vers le centre du Canada ou les États-Unis. Alors, on peut en déduire que cette augmentation significative du camionnage causera une détérioration sérieuse de notre système routier.

Alors, monsieur le Président, cela pose un problème. Qui va payer pour les réparations? Qui va payer pour les améliorations? Et qui va tout simplement payer la note? Est-ce que ce sera le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial? Et justement, ce projet de loi n'en fait aucune mention.

Il va falloir absolument accorder une somme plus considérable au développement et à la réparation des routes. Bien sûr, c'est une responsabilité provinciale. Mais nous savons, et vous savez, et tous les députés ici savent que pour une province comme le Nouveau-Brunswick, qui n'a pas tous les moyens, ils n'auront certainement pas les reins assez forts pour financer des programmes de grande envergure, parce que les routes ont été désignées pour porter la circulation d'il y a 20 ans. Et le tout a changé et, déjà, ces routes sont fortement achalandées.

Transports routiers—Loi

Il faut revoir, regarder ce système routier. Alors, où va-t-on trouver les moyens?

Est-ce que le gouvernement fédéral va participer? Si non, notre système routier pourrait vite se détériorer.

Justement, j'aimerais faire part à la Chambre des commentateurs du chef de l'opposition, M. McKenna, au Nouveau-Brunswick, notre prochain premier ministre—il s'agit maintenant d'une question de mois—et je cite:

● (1710)

[Traduction]

Dans son état actuel, la section de la route transcanadienne qui traverse le Nouveau-Brunswick ne peut tout simplement pas soutenir l'utilisation qu'on veut en faire. Elle ne pourrait jamais répondre aux demandes futures, comme le prouve le fait que le nombre d'accidents de camions sur cette route dépasse de beaucoup la moyenne provinciale ou nationale.

Clairement, monsieur le président, toute nouvelle politique des transports doit reconnaître l'importance de cette route comme la principale voie de communication terrestre entre le centre du Canada et la région de l'Atlantique. Il faut s'occuper immédiatement de cette route, l'améliorer, en faire une route à deux fois deux voies.

J'engage le comité à recommander au gouvernement fédéral de négocier immédiatement avec la province sur les améliorations nécessaires—aussi bien pour la sécurité des voyageurs que pour le transport sûr et efficace des marchandises. La déréglementation s'acceptera beaucoup mieux si nous avons les moyens de soutenir la concurrence.

[Français]

Et voici maintenant les propos du chef de l'Opposition, et je pourrais aussi continuer en citant le premier ministre du Nouveau-Brunswick qui en disait autant. Alors il va falloir absolument jeter un deuxième coup d'oeil à notre système routier et faire en sorte que ce système soit amélioré pour la plus grande sécurité non seulement des camionneurs mais de tous les Canadiens.

Voilà donc, monsieur le Président, la portée de mes commentaires et je crois fermement que dans le cas du projet de loi C-19 le gouvernement procède trop hâtivement, parce que je crois que les délais qui ont été fixés par ce gouvernement pour mettre en place le code national de sécurité ne permettront pas que ce code soit en place avant que la déréglementation arrive. Alors, monsieur le Président, je crois qu'il serait sage de s'opposer à ce projet de loi C-19, c'est ce que je ferai d'ailleurs.

[Traduction]

M. Baker: Monsieur le Président, le député a parlé de l'état des routes et du rapport avec la déréglementation du camionnage. Pendant qu'il parlait je pensais à une chose et j'imagine que d'autres y auront pensé également. Le Nouveau-Brunswick est un lieu de passage vers la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-neuve d'une part, le Québec et l'Ontario d'autre part. Je me demande si le député pourrait nous parler du fait que le Nouveau-Brunswick est la seule province canadienne qui n'ait pas de route de liaison qui traverse la province en ligne droite.

M. Epp (Provencher): En ligne droite?

M. Baker: Les routes qui traversent le Nouveau-Brunswick sont...

M. Epp (Provencher): Tortueuses. Vous avez dit en ligne droite