

Voyons un peu ce que la déréglementation a donné en Californie. La commission des services publics de Californie a récemment cherché à rétablir une réglementation à l'égard des tarifs, estimant que c'était dans l'intérêt public. Elle l'a fait à cause de la dégradation de la sécurité, laquelle était évidemment attribuable à la déréglementation. Voici un extrait de ce mémoire:

Voici ce qui s'est passé depuis que la Californie a déréglementé le secteur du camionnage, en 1980:

1. Sécurité publique—En 1983, des années d'amélioration graduelle dans les statistiques relatives à la sécurité du camionnage ont été perdues. Le taux d'accidents par million de milles, a grimpé à 22 p. 100 entre 1983 et 1985.
2. Sécurité des employés—Le taux d'indemnisation des accidents du travail chez les employés des entreprises de camionnage a augmenté de 44 p. 100 entre 1978 et 1985. Il est actuellement 51 p. 100 plus élevé que dans les industries comparables.
3. Frais de sécurité—Depuis la déréglementation, le secteur du camionnage de Californie dépense 10 p. 100 de moins pour l'entretien et la réparation des véhicules alors que le parc de camions a vieilli.
4. Méthodes de sécurité—Depuis la déréglementation, le soutien que le secteur de camionnage apportait au programme Certified Practising Safety Administrator et au Congrès annuel de la sécurité a diminué de 83 p. 100 et de 49 p. 100 respectivement.

Évidemment, la situation n'est pas tout à fait la même en Californie qu'au Canada. Il n'y a jamais de juridictions absolument semblables. Il faut néanmoins examiner les preuves empiriques que nous fournit la Californie et qui sont absolument incontestables. Nous serions tout à fait insensés de ne pas en tenir compte.

Le parti libéral, qui s'est opposé à cette loi, n'arrive pas à comprendre pourquoi le ministre des Transports (M. Crosbie), qui a maintenant l'expérience américaine sous les yeux, agit de façon si précipitée, sans prendre les précautions voulues.

[Français]

Cet aveuglement devant des faits qui ne font pas son affaire aura caractérisé la démarche gouvernementale depuis le tout début. Il nous indique une chose, c'est que l'édifice déréglementaire que nous propose le gouvernement conservateur est d'une construction purement idéologique.

Or, il est tout à fait malheureux que pour des considérations idéologiques, et pour plaire au puissant lobby des gros expéditeurs, le gouvernement conservateur est prêt à mettre en jeu la sécurité de nos routes. Il est disposé à jouer—je n'hésite pas à le dire—avec la vie non seulement de nos camionneurs, mais aussi avec celle de tous ceux qui empruntent les routes canadiennes.

Parce qu'en effet, au chapitre de la sécurité, l'expérience américaine est probante, et je viens de le mentionner très brièvement dans le document que je viens de soumettre et je crois que ceci est tout à fait clair. Mais si ce ne l'est pas, permettez-moi de vous soumettre une autre citation.

[Traduction]

Je voudrais vous citer un extrait d'une brochure préparée par la Coalition for Sound General Freight Trucking, formée de transporteurs, d'expéditeurs et d'autres personnes qui se soucient de l'avenir du secteur du camionnage, aux États-Unis:

Pour le propriétaire exploitant indépendant, cela veut dire qu'il doit transporter des chargements à n'importe quel prix. Parfois, cela couvre à peine ses frais et il lui reste juste de quoi payer son prêt mensuel et envoyer quelque chose à sa famille; parfois cela lui rapporte seulement de quoi payer de l'essence pour se rendre vers une source de chargement plus prometteuse.

### Transports routiers—Loi

Cela peut l'obliger également à faire des excès de vitesse ou à traverser le pays en prenant à peine le temps de se reposer, car il ne peut faire face à ses obligations financières qu'en faisant le maximum de voyages par mois. Cela peut également l'obliger à faire un choix quand à la façon d'utiliser le peu d'argent qui rentre: l'essence pour le voyage, les repas, de l'argent à envoyer à la maison ou faire regarnir ou réviser les freins. Il ne faut pas s'étonner si l'entretien est le premier poste de dépenses qui saute.

Les résultats de cette expérience sont effrayantes. Nous n'arrivons pas à comprendre pourquoi le ministre n'en tient pas compte.

● (1600)

Je me permettrai maintenant de citer une autre étude préparée par le professeur Glaskowsky. Voici ce qu'on peut lire dans un chapitre sur la sécurité et l'usure du matériel:

Les adversaires de la déréglementation prédisent une dégradation de la sécurité attribuable à l'usure du matériel et aux pressions financières qui font différer l'entretien. Les tendances depuis 1980 confirment clairement cette prédiction.

Dans le témoignage qu'elle prononçait le 19 mars 1986 devant le sous-comité de la Chambre des représentants sur les transports routiers, l'Association américaine du camionnage a résumé ainsi une situation de plus en plus grave en matière de sécurité:

1. Les rapports d'accidents de camion au Bureau de la sécurité du transport routier ont augmenté de 18 p. 100 en 1984. Il s'agit de la plus forte augmentation depuis 1972.
2. La proportion des camions mis hors service par les inspecteurs fédéraux et d'État à cause de graves défauts est passée de 23 p. 100 en 1984 à 41 p. 100 lors d'une inspection nationale des camions en septembre 1985.
3. La proportion des transporteurs routiers présentant des cotes de sécurité insatisfaisantes est la plus élevée chez ceux qui ont récemment obtenu un permis d'exploitation de la Interstate Commerce Commission, et le nombre de ces nouveaux transporteurs augmente sans cesse.
4. Les cotes de sécurité insatisfaisantes se rencontrent davantage chez les transporteurs aux marges bénéficiaires plus étroites.

[Français]

Je crois que l'impact que la déréglementation aura sur la sécurité routière est évidente. Et je dis qu'on ne peut honnêtement écarter du revers de la main tout ce qui se fait, tout ce qui se dit et tout ce qui s'écrit au sujet des répercussions néfastes de la déréglementation aux États-Unis.

Malheureusement, c'est la voie qu'a choisie le gouvernement conservateur. Et pour cela et pour des faits qui ne manquent pas mais qui auront été oubliés par le gouvernement conservateur, et c'est pour cela que nous nous préoccupons de la santé et de la sécurité de ceux et de celles qui conduisent ces mastodontes de la route, c'est parce que nous voulons nos routes les plus sécuritaires possible, et c'est parce que nous disons qu'il est tout à fait impensable, tout à fait inconcevable et inacceptable que cette volonté du gouvernement de procéder avec la déréglementation avant qu'un code national de sécurité routière soit en place, c'est fondamentalement ce que nous de l'Opposition officielle avons demandé. C'est que le gouvernement, face à l'expérience américaine, en vienne à réaliser qu'il ne peut pas aller de l'avant avec la déréglementation au Canada, tant qu'un code national de sécurité routière ne sera pas en place, tant que chaque province et le gouvernement fédéral n'auront pas engagé le nombre d'inspecteurs appropriés, entraînés et en place pour s'assurer que nos routes sont sécuritaires, que ce projet de loi C-19 ne devrait pas être mis en application.