

Transports routiers—Loi

Le printemps dernier, alors que le comité des transports continuait son étude de la question générale de la dérèglementation, un particulier de Middleton, en Nouvelle-Écosse, a adressé une lettre au président de la Commission des transports dans laquelle il faisait allusion à une étude effectuée en Californie et adressait au président la mise en garde suivante: «Je puis vous dire que le consensus général qui se dégage de ce document est une image exacte de ce qui se produit déjà dans maintes régions du Canada, que ce soit avec ou sans dérèglementation.»

Permettez-moi de lire un extrait de l'étude effectuée en Californie:

Une étude d'une durée de trois ans, effectuée par la Commission des services publics de la Californie sur la situation du secteur des transports en général et du transport routier en particulier dans cet État depuis la mise en application de la *Motor Carrier Act* révèle une infrastructure de plus en plus désuète. Par suite de la forte réduction des tarifs, les transporteurs ne sont plus en mesure d'entretenir leur équipement ou de le remplacer par un matériel neuf et plus efficace. Les investisseurs ne trouvent plus guère d'attrait au secteur, de sorte qu'il manque de financement suffisant. Les chauffeurs accumulent les heures de travail et surchargent leurs véhicules. Les normes de sécurité ont baissé et les accidents de la circulation mettant en cause des camions augmentent. La commission a donc conclu que la réglementation régissant le transport des denrées courantes demeure dans l'intérêt public et s'impose si l'on veut réduire ou éliminer l'effet destructeur de la forte réduction des tarifs.

Cela figurait dans le supplément de *Ontario Trucking Update*. C'est ce que nous disons depuis le début, monsieur le Président. Nous avons averti le gouvernement et les Canadiens que la dérèglementation n'est pas la panacée qu'on s'imagine. Elle n'assurera pas davantage de sécurité. L'expérience américaine montre clairement que c'est le contraire qui va se produire. Avec un accroissement du nombre de sociétés qui vont se faire une concurrence acharnée pour proposer un sou de moins, les sociétés de camionnage vont pousser leurs ressources, leurs conducteurs et leur matériel à leur limite. A un moment donné, quelque chose va flancher. Quelquefois ce sera le camion lui-même, quelquefois le conducteur mais très souvent les victimes seront les automobilistes d'en face.

La fondation pour la sécurité routière, dans une note à la direction exécutive et de la sécurité du Club AAA datée du 30 octobre 1985, donne le résultat d'une étude qu'elle a effectuée. Il s'agit du rapport d'une étude de la fondation sur la fatigue des camionneurs et les accidents sur la route, effectuée après la dérèglementation. On peut lire:

Le rapport tant attendu sur le rôle terriblement fréquent de la fatigue dans les accidents de poids lourds est maintenant terminé et prêt à être distribué à l'échelle nationale. Veuillez trouver ci-joint pour information un exemplaire de ce rapport intitulé Rapport sur la détermination et l'évaluation du rôle de la fatigue dans les accidents de poids lourds.

Ce rapport communique plusieurs découvertes très importantes:

1. Dans 60 p. 100 des 231 accidents étudiés, la fatigue était en cause.
2. On a constaté que la fatigue est un facteur trois fois plus important que les rapports d'accident ne l'indiquent.
3. 39 des 231 accidents étudiés ont fait des morts—16 dans les camions et 33 dans d'autres véhicules.

● (1610)

Plus de deux fois plus, monsieur le Président, et des innocents; je poursuis:

4. 63 p. 100 des accidents mortels touchant des occupants de camions étaient liés à la fatigue.
5. On estime que 6,5 p. 100 des conducteurs de poids lourds font des étapes de plus de 16 heures, (soit deux périodes de travail de huit heures)

6. Un chauffeur sur trois conduit plus longtemps que la norme de 10 heures recommandée par le *Federal Bureau of Motor Carrier Safety*.

C'est donc une personne sur trois qui est poussée à la limite de ses capacités. C'est le genre de conditions de travail que le gouvernement veut instaurer sur les autoroutes du Canada. Il le fait au nom de la libre entreprise et du laisser-faire économique, mais aussi au détriment de la sécurité.

Il fait également en sorte de séparer les gros des petits, les forts des faibles. Les petits expéditeurs n'obtiendront pas de contrats importants. Les petites localités reculées n'auront pas de service de transport non plus. Les grands centres comme Toronto, Montréal, et peut-être aussi Winnipeg et Vancouver, profiteront de cette mesure, mais seulement sur un plan fort restreint.

En ce qui concerne l'industrie aérienne, nous sommes passés d'une multitude de transporteurs à à peine plus de deux grandes compagnies. La même chose se produira dans le camionnage. Les Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal y perdront au bout du compte parce qu'il y aura à la fois moins de concurrence et moins de règles. Plus rien ne protégera le citoyen ordinaire, le petit expéditeur et le petit transporteur contre les effets de cette mesure.

Je dénonce également les démarches administratives entreprises dans le cadre de cette mesure avec la bénédiction du gouvernement, j'imagine. J'ai en main une note de service portant la date «1986 07 08», une note qui a été envoyée à la *Coalition of Concerned Shippers* par M. R. T. Beckwith. Voici ce qu'il dit:

Hier, je me suis rendu à la suggestion de M. Keith Thompson qui m'avait demandé de le rencontrer pour discuter des prochaines initiatives stratégiques de la Coalition et, en même temps, de celles de la CITL.

C'est cet homme qui était chargé de réaliser *Aller sans entraves* et ensuite le projet de loi afférent. Voilà maintenant qu'il se mêle d'expliquer aux intéressés comment faire du démarchage auprès du ministre, du chef de l'opposition (M. Turner) et du chef du NP (M. Broadbent). Voici ce qu'il suggère:

1. Il faudrait, selon M. Thompson, que la Coalition, ainsi que toutes les associations et toutes les compagnies de transport que nous arriverons à convaincre, envoient à l'honorable John Crosbie une lettre semblable, mais non pas identique à celle ci-jointe, pour lui faire savoir que nous sommes, généralement parlant, en faveur de ces trois projets de loi, et que nous réitérons notre soutien au gouvernement dans ses démarches pour les faire adopter par le Parlement.

2. Une rencontre entre les membres de la coalition et M. Crosbie devrait être fixée dans relativement peu de temps. Il estimait que cette rencontre ne pourrait vraisemblablement pas avoir lieu avant août, car M. Crosbie ne reviendra pas à Ottawa avant le 21 juillet et voudra se familiariser avec les dossiers de son nouveau portefeuille. Cela ne devrait en aucune façon décourager chaque association de le rencontrer individuellement.

3. La coalition devrait organiser une autre rencontre avec l'honorable Don Mazankowski pour le début de l'automne, peut-être en septembre ou en octobre.

4. Des rencontres devraient être prévues avec l'honorable John Turner, le premier ministre Brian Mulroney et l'honorable Ed Broadbent. On devrait alors insister sur notre chiffre d'affaires, les chiffres sur les emplois et le fait que nous représentons et des grandes et des petites entreprises de tout le Canada. Il serait aussi nécessaire de contrer certains arguments des syndicats lors de ces rencontres.

Qui a le contrôle de la situation? Le gouvernement a-t-il suffisamment confiance en son projet de loi pour laisser à tout