

M. JOHN MAGEE (*Gérant général, Association canadienne du camionnage, inc.*): Monsieur le président, messieurs du Comité, j'apprécie beaucoup que vous acceptiez d'entendre l'association canadienne du camionnage qui désire faire quelques remarques au sujet du projet de loi. Je m'excuse, mais je n'ai pas de copies du mémoire avec moi; de toute façon, il est très court. Il traite d'un aspect particulier du projet de loi et du rapport entre l'industrie du camionnage et cette loi.

En premier lieu, je veux expliquer aux membres du Comité—qui peuvent l'ignorer—que l'Association canadienne du camionnage est une fédération nationale de toutes les associations provinciales de camionnage qui représentent les propriétaires de quelque 7,000 entreprises de camionnage. Je présente ce mémoire au nom de ces associations et par l'entremise du bureau de direction national.

La sécurité est un sujet de grave préoccupation pour l'industrie canadienne du camionnage. Pour nos opérations, nous louons, et payons notre part de la location d'un réseau routier composé de rues et de grandes routes utilisées par le public en général. Nous sommes toujours conscients de nos rapports avec le public, et nous recherchons constamment les mesures qui permettront de renforcer et améliorer la fiche de sécurité de l'industrie du camionnage. Nous accueillons chaleureusement toute loi qui représente une tentative réelle à maintenir et améliorer la sécurité de l'industrie du camionnage. Nous croyons que le bill S-35 est une telle loi.

Cependant, l'industrie du camionnage est déjà sujette à une grande variété de lois et de règles relatives à la sécurité. Je ne veux pas abuser du Comité en revisant la situation, province par province, ni la situation globale des règles et lois d'une province; mais je vais prendre une province, l'Ontario, pour illustrer ce que nous voulons démontrer.

Voici quelques lois ontariennes en rapport à des questions traitées dans le bill n° S-35. La Loi des municipalités qui autorise la construction de codes; la Loi sur les ascenseurs et les élévateurs qui pourvoit à la sécurité des élévateurs; la Loi sur les véhicules à vapeur et à pression qui pourvoit à la sécurité des bouilloires à vapeur; la Loi du trafic routier qui pourvoit à la sécurité sur les grandes routes; la Loi sur la manipulation du combustible qui pourvoit à la sécurité de la manutention de la gasoline; la Loi des manufactures, boutiques et édifices commerciaux qui pourvoit aux conditions de travail dans les manufactures, boutiques et bureaux; la Loi des véhicules commerciaux publics qui pourvoit aux règlements des véhicules de transport motorisés, et la Loi des accidents du travail qui pourvoit entre autre à la sécurité industrielle. En plus de ces lois provinciales, il y a un contrôle effectif imposé par des institutions telles que les compagnies d'assurance et les compagnies de prêts hypothécaires impliquées dans le financement d'édifices et qui insistent pour que les lois provinciales soient appliquées, ainsi que par diverses compagnies d'assurance qui dans la rédaction des procédures de manutention des produits dangereux dépassent parfois les exigences des lois provinciales.

Le même contrôle obligatoire et institutionnel dans le domaine de la sécurité industrielle existe, dans une plus ou moins grande mesure, dans toutes les provinces selon leur degré de développement industriel. Les gouvernements provinciaux sont en charge du domaine de la sécurité industrielle. Les entreprises de camionnage, qu'elles soient provinciales, interprovinciales ou internationales, n'ont pas mis en doute ce droit des gouvernements provinciaux. Bien qu'environ 1,000 entreprises de camionnage traversent les frontières provinciales et internationales, la plupart d'entre elles demeurent essentiellement provincia-