

Transports routiers—Loi

Comme vous le savez, le Comité des transports a tenu des audiences à travers le Canada et pendant cette tournée justement plusieurs intervenants nous suppliaient de ne pas procéder à la déréglementation du secteur routier sans avoir mis en place un code national de sécurité. Et ces intervenants cherchaient aussi l'assurance que ce code national soit uniforme à travers le pays, que ce ne soit pas un code en damier, que ce soit un code qui s'applique uniformément d'un bout à l'autre du pays. Et si je le peux, je citerai en exemple l'*Atlantic Provinces Trucking Association*, qui représente les intérêts de l'industrie du camionnage dans les quatre provinces de l'Atlantique et qui compte 300 membres; cette association avait justement ceci à nous dire, et je cite:

[Traduction]

Même si la plupart des préoccupations ou des possibilités exposées dans le mémoire initial demeurent encore valides aujourd'hui, l'APTA tient à souligner que ses membres ne sont pas encore certains des répercussions des divers changements proposés. Les autorités fédérales et provinciales donnent des interprétations variées à l'égard de questions cruciales comme la mise en oeuvre du nouveau code national de la sécurité ainsi que l'uniformité de la réglementation.

Les camionneurs des provinces de l'Atlantique obtiendront au moins cinq interprétations différentes, dans d'autres domaines comme la signification du critère du «fardeau inversé de la preuve» lorsqu'il s'agira d'instaurer une réforme graduelle et d'examiner leurs répercussions sur la structure du secteur du camionnage.

[Français]

Monsieur le Président, j'aimerais aussi faire remarquer aux députés de cette Chambre que l'APTA a un mandat de promouvoir le bien-être de l'industrie du camionnage dans l'Atlantique. Son point de vue est extrêmement important et je pense que le ministre aurait certainement avantage à en tenir compte. L'APTA a aussi alerté les membres du Comité au fait que les effets de la déréglementation pourraient être bien différents dans l'Atlantique que dans le reste du pays. Et ici, encore, je cite:

• (1700)

[Traduction]

«L'APTA tient également à souligner que la réforme de la réglementation dans le secteur du camionnage n'aura peut-être pas les mêmes répercussions sur les transporteurs des provinces de l'Atlantique que sur ceux des autres régions. Nous croyons qu'un grand nombre de provinces peuvent continuer à réglementer le transport intra-provincial des marchandises, comme elles l'ont fait jusqu'ici, tout en assouplissant la réglementation du transport-marchandises interprovincial. Vu la petitesse des marchés du transport-marchandises intra-provincial dans la région de l'Atlantique, on se demande si les transporteurs provinciaux et régionaux pourront survivre dans ce genre de climat.»

Ces commentaires s'appliquent particulièrement aux trois provinces des Maritimes qui sont les trois plus petites du pays. Si les règlements du code national de la sécurité et leur mise en oeuvre n'est pas uniforme et si «le test du fardeau inversé de la preuve» est interprété différemment dans les trois provinces des Maritimes, cela pourrait causer une pagaille considérable dans le secteur du camionnage.

[Français]

On pouvait aussi remarquer que l'APTA insistait sur le fait que les taux ferroviaires se devaient d'être compensatoires et justement jugeait qu'il n'y avait pas de garantie suffisante dans le projet de loi C-18, mais ce projet de loi a maintenant franchi l'étape de la troisième lecture.

Il faut dire à ce moment, monsieur le Président, que les inquiétudes de l'APTA n'ont pas été résolues.

En ce qui concerne le Code national de sécurité, j'aimerais maintenant vous lire une lettre écrite par M. Raymond R.

Cope, président de l'Association du camionnage, qui a paru dernièrement dans les journaux. C'est un texte assez révélateur, l'article s'intitule *Deregulation Safety Threat to Truckers*, et je cite:

[Traduction]

La déréglementation menace la sécurité des camionneurs.

La lettre (du 10 juin) dans laquelle le ministre des Transports, John C. Crosbie, laisse entendre que la mise en oeuvre du nouveau code national de la sécurité assurera la sécurité du camionnage au Canada, est tout ce qu'il y a de plus trompeuse. Voici ce qu'il en est:

Si le projet de loi C-19 est adopté, le secteur du camionnage extraprovincial sera déréglementé à compter du 1^{er} janvier 1988. Jusqu'ici, la réglementation économique du secteur du camionnage avait empêché un grand nombre d'entreprises de camionnage peu soucieuses de la sécurité d'obtenir un permis d'exploitation. Par conséquent, la réglementation économique a, du même coup, réglementé la sécurité.

Si la réglementation économique disparaît, seuls les lois et les règlements instaurés au Canada dans le cadre de la mise en oeuvre du nouveau code national de la sécurité dresseront des obstacles devant les entreprises du camionnage irresponsables.

Le ministre des Transports a déclaré que le code national de la sécurité serait instauré entre 1988 et 1990 et que ses principaux éléments seraient sans doute en place d'ici janvier 1989. Cela veut dire que du 1^{er} janvier 1988 au 1^{er} janvier 1989, nous ne serons pas suffisamment protégés contre les entreprises de camionnage dangereuses pour la sécurité.

Le taux d'accidents va donc augmenter au Canada, de même que le nombre de blessures et d'accidents mortels.

Les expériences effectuées en Australie et aux États-Unis sur le plan de la déréglementation ont montré la nécessité de prendre des mesures de sécurité avant de commencer la déréglementation.

Le gouvernement canadien doit absolument prendre des mesures immédiates pour synchroniser la mise en oeuvre du code national de la sécurité et l'instauration graduelle de la déréglementation économique.

[Français]

Et c'est signé: Raymond R. Cope, président, *Ontario Trucking Association*.

Alors, vous voyez, monsieur le Président, que ce projet de loi C-19 est loin de satisfaire l'industrie du camionnage canadien. Et que dire du public canadien qui, lui, se voit très inquiet face à une augmentation du camionnage sur nos routes. Déjà nous savons très bien que l'expérience de la déréglementation du secteur du camionnage aux États-Unis a résulté en une augmentation considérable des accidents sur les routes.

Nous, les membres du Comité permanent des Transports, nous avons été alertés par plusieurs experts qu'une situation semblable pourrait surgir au Canada si un code national de sécurité n'était pas mis en place en même temps que la déréglementation. Mais, c'est bien malheureux pour tous les Canadiens, le gouvernement ne veut pas écouter et préfère risquer la vie des Canadiens, ce qui est tout à fait inacceptable.

Nous du parti libéral, monsieur le Président, préférons ne pas mettre en vigueur ce projet de loi avant que le code national de sécurité soit en place. Nous aimerions et nous voudrions avant tout respecter les représentations de l'industrie du camionnage. Nous croyons sage de prendre en considération l'expérience américaine et d'instaurer le code national de sécurité en premier lieu.

Enfin, pour terminer mes observations sur la sécurité routière, monsieur le Président, j'aimerais vous lire une lettre en date de juin dernier qui a été envoyée au ministre des Transports (M. Crosbie) par le vice-président des Affaires gouvernementales de l'Association canadienne du camionnage, M. A.K. MacLaren et je cite. Je ne lirai que quelques paragraphes: