

*Transports routiers—Loi*

longues heures au volant. Voilà la dure réalité de la déréglementation. Voilà une réalité humaine qu'aucun modèle économique ne saurait effacer.

[Français]

Mais pourquoi un tel projet de loi? Pourquoi semble-t-il si terrible, si mauvais, me demanderez-vous?

Ce que ce projet de loi fait, c'est d'ouvrir les portes à une concurrence accrue dans un marché qui est déjà saturé. En effet, ce que le projet de loi C-19 fait c'est de laisser tomber le critère d'entrée dans le marché communément appelé concurrence publique et nécessité. Ce critère qui est en place depuis 1954 met le fardeau de la preuve sur le demandeur du permis. Pour espérer obtenir un permis, le demandeur doit démontrer que le service qu'il envisage est nécessaire et que le grand public en tirera bénéfice. Ainsi, seulement les transporteurs routiers qui fournissent un service qui est requis et nécessaire obtiennent-ils un permis. Or, sous prétexte de vouloir augmenter la concurrence, le gouvernement conservateur a décidé de tout changer et de remplacer le critère de la nécessité publique par ce qu'il appelle maintenant le *fit, willing and able*. Ce nouveau critère vise à permettre à toute entreprise, aussi grande ou aussi petite qu'elle puisse être, désirant opérer dans le domaine du camionnage extraprovincial et répondant aux normes minimales—je ne dis pas des normes maximales mais maintenant on ramène cela aux normes les plus minimales, au plus bas commun dénominateur en matière de sécurité et d'assurance—d'avoir quasi automatiquement *ipso facto* une licence.

Or, le gouvernement nous dit que pour tenir compte des inquiétudes provinciales et de l'industrie, le projet de loi contient une phase transitoire de cinq ans permettant de passer du régime actuel à un régime dit d'aptitude.

Mais, monsieur le Président, quand on examine de près C-19 on se rend compte que c'est de la poudre aux yeux.

● (1550)

[Traduction]

L'inversion du fardeau de la preuve pendant cette période transitoire de 5 ans est une déréglementation de fait. Il vaut la peine d'écouter les propos suivants de l'Association canadienne du camionnage:

Forte de l'avis des ses conseillers juridiques, l'ACT est convaincue que les dispositions sur l'inversion du fardeau de la preuve, à l'article 7 du projet de loi C-19, ne serviront pas du tout de mécanisme de transition comme on le prétend.

Ces dispositions ne sont rien d'autre qu'un subterfuge comme protection transitoire puisqu'elles enlèvent pratiquement tous les pouvoirs discrétionnaires des commissions provinciales.

L'expérience américaine démontre que ces conditions entièrement nouvelles prêtent à un déluge de demandes qui réduiront à néant les modalités d'entrée avant même qu'elles n'aient été suffisamment éprouvées.

L'interprétation de ce nouveau concept restera forcément liée indéfiniment à la décision des tribunaux tôt ou tard appelés à statuer sur ces nouvelles modalités qui ne manqueront certes pas d'être contestées.

Certains transporteurs n'auront aucun mal à contourner la loi puisqu'ils n'auront qu'à acheter les licences d'exploitation en vigueur qui ne tarderont pas à foisonner dans le cadre d'une révision minimale pour ne pas dire inexistante.

[Français]

En effet, ce nouveau critère renverse le fardeau de la preuve sur les détenteurs de permis qui devront maintenant démontrer que l'arrivée d'un nouveau transporteur sur une route déjà desservie mettra en danger la viabilité du service. La différence entre ce test et l'ancien est très claire: Sous ce nouveau régime, quiconque possède un camion, qu'il veut opérer et en est capable, obtiendra un permis.

Les répercussions que cette concurrence accrue aura sur la sécurité routière nous préoccupent ainsi que l'industrie du camionnage au plus haut point. En effet, il est clair que les considérations d'ordre sécuritaire ne peuvent être étudiées ou perçues en dehors d'un contexte économique particulier.

Je cite à cet effet l'excellent mémoire qui fut présenté par l'*Ontario Trucking Association* devant le Comité des transports au mois de mars dernier.

[Traduction]

On ne peut séparer les considérations de sécurité de la déréglementation économique. Nous savons que le gouvernement du Canada n'en a pas l'intention. Toutefois, il est bon d'insister sur ce point. Il y a un rapport direct entre la déréglementation économique et la sécurité routière. Confrontés à un durcissement de la concurrence et à une diminution de la rentabilité, certains transporteurs seront obligés, dans un contexte de déréglementation, de négliger les facteurs liés à la sécurité publique. Ils feront des économies dans les domaines touchant principalement la sécurité, des économies sur l'entretien des véhicules, sur les procédures d'inspection et de remplacement, sur la formation des chauffeurs et sur le contrôle des conditions de travail.

Une étude réalisée en octobre 1986 sur les accidents de la route dans lesquels étaient impliqués des poids lourds dans l'est du Québec souligne les répercussions de la déréglementation sur les camionneurs indépendants ou les propriétaires exploitants. Une étude réalisée en 1986 par Transportation Research and Marketing en collaboration avec la Commercial Vehicle Safety Alliance a aussi révélé des résultats effroyables. Il ressort des 100 000 interviews réalisées que la vitesse moyenne des camions a augmenté considérablement à la suite de la déréglementation, passant d'environ 60 milles à l'heure pour la période 1977-1979 à environ 65 milles à l'heure pour la période 1983-1986. L'étude a aussi montré que l'âge moyen du matériel était passé de 3,7 ans au cours de la période initiale à 5,2 ans en 1986.

La course aux contrats amène certains propriétaires exploitants à passer un nombre d'heures excessif au volant et à surexploiter leur camion. Tous ces facteurs mettent en danger la vie des automobilistes comme celle des camionneurs. L'expérience de l'Australie comme celle de la Californie ont montré que le souci de sécurité de certains transporteurs était durement entamé par les retombées économiques de la déréglementation.

[Français]

Souvent, monsieur le Président, pendant le débat en deuxième lecture sur le projet de loi C-19, comme pendant les audiences du Comité permanent des transports, nous avons exprimé, nous, du parti libéral, notre inquiétude à l'égard des répercussions qu'aura la déréglementation sur la sécurité routière.

Le ministre des Transports (M. Crosbie) et les députés conservateurs nous répondaient inévitablement que nous soulevions un faux problème. Le prétexte était qu'il n'existait aucune preuve du rapport entre la déréglementation du transport routier et la détérioration de la sécurité constatée aux États-Unis.

[Traduction]

En adoptant ce genre d'attitude, le ministre, ses fonctionnaires et les députés conservateurs qui font partie du comité manifestent une certaine malhonnêteté intellectuelle ou un manque d'information inquiétant sur cette question cruciale.