

Transports routiers—Loi

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le Président, je désire profiter de l'occasion pour terminer cette partie de la discussion, c'est-à-dire le maximum de 20 minutes pour les discours, en disant qu'il y aura un vote sur ce projet de loi dans le courant de la journée, je le suppose.

• (1600)

Ce que je désire faire dans le temps dont je dispose, puisque j'ai déjà eu la possibilité d'entamer les débats, c'est de traiter un peu de certaines réactions, observations et questions qui ont surgi au cours de ce qui aura été un bref débat sur un important projet de loi. Il y a tout d'abord ce que nous avons dit, qu'il y aura inégalité de traitement entre le Canada et les États-Unis. Nous ouvrons notre frontière aux Américains, mais ils ne nous rendent pas la pareille. Permettez-moi de citer une loi américaine:

1) Chaque fois que le Secrétaire aux Transports établit que le gouvernement d'un quelconque pays limitrophe des États-Unis, une de ses subdivisions politiques ou un de ses organes se sont livrés à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives ayant eu pour effet de placer les transporteurs routiers américains de marchandises dans une situation concurrentielle nettement défavorable en matière de transport routier sur le territoire de ce pays étranger ou de sa subdivision politique ou entre ce pays étranger et les États-Unis, le Secrétaire cherchera à faire cesser ces pratiques par voie de consultations ou tous autres procédés de communication appropriés.

2) Par dérogation à toute autre disposition légale, lorsque les consultations ou autres procédés de communication ne réussissent pas à faire cesser les pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives visées au paragraphe (1), le secrétaire pourra, en consultation avec le secrétaire d'État et le représentant commercial américain...

Nous savons tous de qui il s'agit:

... suspendre, modifier, amender, soumettre à des conditions ou limiter l'intervention des transporteurs routiers de ce pays étranger ou de sa subdivision politique dans le commerce entre États ou étranger avec les États-Unis, si le Secrétaire établit qu'une pareille initiative est conforme à l'intérêt national.

De toute évidence, monsieur le Président, cela démontre que si le gouvernement américain estimait que nos camionneurs obtenaient beaucoup plus que ce qu'il croit être une part équitable du transport, notamment pour les trajets de retour, il pourrait agir très rapidement pour nous empêcher d'y avoir accès. C'est une chose que je voulais signaler aux députés qui ont donné à entendre que nous étions sur un pied d'égalité. Ce n'est vraiment pas le cas. Voilà une autre raison pour laquelle nous ne devrions pas faire avancer ce projet de loi, car il importe qu'il soit renvoyé au comité des transports pour que celui-ci non seulement l'étudie, mais encore réexamine toute la question.

Durant ses remarques préliminaires, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Kilgour) a parlé de l'étude Cubukgil si c'est bien là le nom. Cette étude confirme ce que l'Association canadienne du camionnage et nous-mêmes avons toujours dit. L'industrie canadienne du camionnage est très compétitive. Le régime actuel de réglementation s'est transformé en un régime ouvert, et les tarifs et les marges bénéficiaires sont aussi peu élevés qu'ils peuvent l'être sans que la concurrence devienne destructrice. Entre temps, M. Keith Thompson, le bureaucrate qui en est responsable, est allé dire partout aux groupes d'expéditeurs à quel point le camionnage de location était inefficace. On donnait sûrement à entendre tout au long du document *Aller sans entraves* et dans les déclarations ministérielles qu'il fallait déréglementer pour

sauver le commerce canadien à cause de l'inefficacité du système de transport. Après avoir fait accepter *Aller sans entraves* en prétendant que le secteur des transports réglementés était inefficace, on s'en remet maintenant au rapport Cubukgil pour dire que l'industrie du camionnage est tellement efficace et compétitive qu'elle ne se ressentira même pas de la déréglementation et de l'ouverture de la frontière. Voilà qui est bien commode, pour dire le moins, mais cela n'empêche pas le secrétaire parlementaire d'intervenir périodiquement dans le débat en criant «et l'expéditeur lui?» Pour ce qui est de notre capacité d'exporter et le reste, il cherche à tout avoir en même temps.

En ce qui a trait à l'inversion du fardeau de la preuve, nous avons déclaré à la Chambre que c'était inutile, qu'on allait ainsi bien au-delà du protocole d'accord avec les provinces, et nous avons ajouté qu'on assisterait à une déréglementation totale à compter du 1^{er} janvier 1988 et que le soi-disant code national de sécurité ne verrait pas le jour avant au moins deux ans et probablement trois ans. Et encore faudrait-il savoir qu'il s'agira vraiment d'un code uniforme. Selon nous, les garanties du secrétaire parlementaire, qui nous assure que nous avons tiré les leçons voulues de l'expérience américaine et que nous éviterons de tomber dans les mêmes pièges sont, sans valeur.

La *Motor Carrier Act* de 1980 n'a pas totalement déréglementé ce secteur. On envisageait également d'inverser le fardeau de la preuve. Cependant, ce n'est pas ce qui s'est produit, car l'ICC, l'Interstate Commerce Commission, n'a pas eu la volonté de s'en servir, et elle a été débordée par des demandes de camionneurs qui tentaient désespérément de se protéger en obtenant un pouvoir général en premier, sans compter les nouveaux exploitants. Rien ne permet de supposer que la même chose ne se produira pas au Canada.

Ce qui est également déconcertant, c'est qu'il y a quelques semaines seulement, un porte-parole important de la CITL a signalé que le M. Thompson dont j'ai parlé tout à l'heure, leur avait garanti que cette inversion du fardeau de la preuve ne serait pas appliquée et qu'elle n'était prévue qu'à la suite des pressions de l'Association canadienne du camionnage et des dispositions du protocole d'entente.

En ce qui a trait à l'intervention du président du comité des transports qui a prétendu que le comité était indépendant et qu'en vertu du nouveau Règlement, il présenterait un rapport objectif, permettez-moi d'ajouter les observations suivantes. Les rédacteurs du projet de loi C-127, et en l'occurrence, du projet de loi C-19, n'ont pas prêté grande attention au rapport du comité intitulé *Aller sans entraves* pour ce qui est du secteur du camionnage, sans parler des autres domaines. Ainsi, le comité a recommandé fortement que des mesures soient prises au niveau international et il est même allé jusqu'à proposer une approche bilatérale du problème. Le projet de loi C-19 est muet là-dessus, et pourtant l'ancien ministre des Transports avait promis la même chose au conseil de l'Association canadienne du camionnage. Si le comité est indépendant, comment le gouvernement peut-il lui interdire de voyager pour se renseigner au sujet d'une mesure législative aussi importante?

Je pourrais poursuivre ainsi indéfiniment, monsieur le Président, et rapporter des réactions précises aux observations qu'ont formulées des députés au cours du débat, et peut-être le ferai-je pendant quelques instants.