

Transports routiers—Loi

En février 1985, les gouvernements fédéral et provinciaux ont signé un protocole d'entente sur la façon de régler cette affaire. Il s'agissait d'une entente des onze gouvernements. Toutes les parties ont convenu qu'il fallait faire quelque chose.

Compte tenu de cela, je n'arrive pas à comprendre les observations de mon honorable ami, le député de Gander—Twillin-gate. Le projet de loi C-19 découle de cette entente entre les onze gouvernements.

Nous avons toujours eu des lignes directrices en matière de sécurité, mais elles étaient variées et vagues. Encore une fois dans ce secteur, les onze gouvernements ont conclu en mars dernier un protocole d'entente visant l'adoption d'un code national de sécurité. On a convenu à l'unanimité que lorsque le projet de loi C-19 entrerait en vigueur, le 1^{er} janvier 1988, plus de la moitié de ce code national de sécurité serait mis en place—et c'est en soi une amélioration énorme par rapport à la situation actuelle. Il a été entendu que le reste entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 1990.

Les députés ne devraient pas étudier le projet de loi C-19 dans ce contexte. En toute franchise, je ne vois pas le bien-fondé de certains des arguments qu'on a soulevés.

Il est vrai que l'Association canadienne du camionnage, moteur de l'accord unanime, a exprimé certains doutes à propos du code national de sécurité. L'association estime qu'il vaudrait peut-être mieux que toutes les dispositions du code entrent en vigueur au même moment.

Pour sa part, le gouvernement pense, avec l'accord du comité, qu'il est préférable de les mettre en oeuvre au fur et à mesure qu'elles seront prêtes. On pourra toujours en ajouter d'autres ou modifier le code par la suite.

Le gouvernement a honoré sa promesse de donner une importance primordiale à la sécurité. Les députés n'ignorent certes pas que nous avons maintenant une nouvelle loi sur l'aéronautique et sur la marine marchande du Canada. De plus, un règlement sur le transport des produits dangereux est maintenant en vigueur. En 1984, il y avait 1 030 inspecteurs chargés de faire respecter les règles de sécurité. Aujourd'hui, ils sont 1 156 et d'autres postes seront créés progressivement.

Une nouvelle loi sur la sécurité des chemins de fer est en cours de rédaction. Nous avons la réponse au rapport Foisy. Nous sommes en train de rédiger une loi sur le bureau d'enquête des accidents dans le domaine des transports. De même, la moitié du nouveau code national régissant la sécurité du camionnage entrera en vigueur au moment de la proclamation du projet de loi C-19 et l'autre moitié quelques mois plus tard.

Les inquiétudes face à la sécurité ne sont pas fondées. Les États-Unis se heurtent à des problèmes parce qu'ils ont voulu déréglementer en même temps tous les secteurs, dans toutes les régions. Ce n'est pas le cas au Canada. Ce n'est pas du tout ainsi que nous entendons procéder.

M. Benjamin: Bien sûr que si, vous y allez plus lentement, c'est tout.

M. Thacker: Ce n'est pas du tout ce que nous faisons. Le projet de loi C-19 est lui-même un code de sécurité. Il fait en sorte que les normes nationales soient dorénavant de compétence fédérale. Voilà une bonne mesure, il me semble.

Les provinces détiendront des pouvoirs analogues à ceux des États américains en matière de transport interprovincial.

Le député de Regina—Ouest a présenté, au comité, un amendement tenant compte du traitement réservé à nos camionneurs aux États-Unis, un amendement qui a été accepté. Même si nos camionneurs ont été fort bien traités jusqu'ici aux États-Unis, une clause a quand même été ajoutée à ce projet de loi pour permettre au cabinet fédéral de réagir en fonction des mesures préjudiciables prises contre nos camionneurs chez nos voisins du Sud. C'est un puissant levier accordé au gouvernement.

Le comité a fait du très beau travail. Certains amendements ont été acceptés. Mais à part l'amendement supplémentaire présenté du côté du gouvernement, nous sommes malheureusement incapables d'adopter ceux qui nous ont été proposés ce soir. Je répète que le comité a abattu de l'excellente besogne et que j'en suis fier.

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Madame la Présidente, en tant que député de Winnipeg-Nord—Winnipeg étant une ville où les transports, qu'ils soient aériens, ferroviaires ou routiers, revêtent une importance extrême—je me dois de dire quelques mots avant que ce débat ne prenne fin.

En proposant ce projet de loi, le gouvernement est tellement aveuglé par son idéologie qu'il fait fi des avertissements et des questions soulevées par tous les secteurs de la société. L'industrie du camionnage a émis de sérieuses objections à ce projet de loi. Elle a exhorté le gouvernement à ne pas procéder à la déréglementation tant que l'on aura pas répondu à certaines questions très importantes.

La province du Manitoba a également exprimé de vives inquiétudes au sujet du projet de loi C-19.

La déréglementation du camionnage, comme dans le cas des chemins de fer ou des compagnies aériennes, sera peut-être avantageuse pour les grandes villes du pays, mais pas pour les régions. Bien que cela puisse se traduire par une diminution des tarifs et une amélioration du service sur l'axe Québec-Windsor, bien que cela puisse se traduire par des avantages au niveau des transports entre Calgary et Edmonton, cela n'apportera rien aux collectivités du Nord, aux collectivités agricoles, aux villes situées à l'écart des grands axes, comme Lethbridge, qui seront toutes très durement pénalisées par cette manie de la déréglementation quelles qu'en soient les conséquences.

Le secrétaire parlementaire a laissé entendre que toutes les provinces avaient approuvé les dispositions du projet de loi C-19. J'ai ici une lettre du ministre de la Voirie et des Transports du Manitoba analysant les lacunes du projet de loi et soulevant certaines questions très graves à ce sujet, des questions dont le gouvernement n'a tenu aucun compte en présentant le projet de loi C-19.

Cette lettre est adressée au ministre fédéral des Transports (M. Crosbie) et datée du 8 août 1986.

Je vais passer en revue certaines des questions qui sont soulevées dans la lettre. Mais je voudrais d'abord faire remarquer au secrétaire parlementaire que le gouvernement n'a répondu à aucune des questions que le ministre de la Voirie et des Transports du Manitoba a posées et que ce projet de loi n'y répond pas non plus. D'autre part, il sait parfaitement que les associations de camionnage provinciales et nationales ont émis de