

*Transports routiers—Loi*

C'est ce qui s'est produit aux États-Unis et dans d'autres secteurs des transports au Canada. Du côté du transport aérien, nous voilà encore avec deux grands transporteurs. Les petites entreprises ont été absorbées par les grandes ou vice versa. Où est la concurrence?

A Thunder Bay, nous ne bénéficions même pas de tarifs réduits. Les deux grands transporteurs n'ont pas de concurrents et nous en pâtissons.

Je voudrais revenir un moment à la question de la sécurité, monsieur le Président, car c'est celle qui nous intéresse tout particulièrement. Comme il était inévitable que ce projet de loi soit adopté, nous nous sommes efforcés au comité de veiller à ce que les dispositifs de sécurité nécessaires soient en place et opérationnels pendant au moins un an avant que l'on passe du critère de la commodité pour la population et de la satisfaction de ses besoins à celui de la compétence, de la volonté et de la capacité.

• (1650)

On entend par prêt, apte et disposé que quiconque est en mesure d'acheter un camion et de payer l'assurance peut obtenir une licence. C'est le banquier qui devient régisseur. Si l'emprunteur ne constitue pas à ses yeux un trop grand risque financier, il lui avancera l'argent. Il n'y a aucune garantie de stabilité à long terme. Il suffit d'avoir assez d'argent pour acheter un camion, payer la licence, mettre un peu d'essence et embaucher peut-être un ou deux employés. Le banquier n'a pas d'autres exigences. Tout ce qui compte pour lui c'est que le camionneur rembourse son emprunt.

Nous avons tenté de convaincre le gouvernement d'imposer un délai d'au moins un an. On sait ce qui se passe aujourd'hui, alors qu'il y a une réglementation en vigueur. Le député de Bow River (M. Taylor) a assisté lui aussi aux séances du comité. Il sait, d'après son expérience politique en Alberta, que la situation laisse à désirer dans cette province. Il circule beaucoup de camions dangereux sur les routes. On tend déjà à contourner les normes de sécurité. Nous estimons qu'il faut rétablir la situation avant de modifier, pour ainsi dire, les règles.

La Colombie-Britannique a effectué un certain nombre d'inspections routières à l'échelle locale et provinciale. Essentiellement, on a barricadé certains tronçons d'autoroute et obligé tous les camionneurs ou un véhicule sur quatre ou cinq à s'arrêter. Voici quelques-uns des résultats obtenus. Je m'inspire pour ce faire d'un article sur les effets déconcertants des inspections de sécurité, paru dans le *Vancouver Province* du 5 avril 1987. En voici quelques passages:

Un seul camion a subi avec succès l'inspection routière ponctuelle organisée pour *The Sunday Province*.

Trois des huit camions qui ont subi l'inspection en 33 points ont été retirés de la circulation sur l'ordre de l'inspecteur régional du département des Transports, Sam Nair.

C'est toujours la même histoire, selon Nair: «les freins, la direction et les pneus».

«Nous exigeons que la moitié des freins soient en bon état, mais certains camions ne répondent même pas à ce critère.»

Nair confirme que 80 p. 100 des camions immobilisés ont des freins défectueux ou mal ajustés.

Nous avons toujours fait beaucoup d'abattage de bois dans le nord-Ouest de l'Ontario à cause de la nature même de cette région. On transporte donc énormément de billots pleine longueur, ou en corde, sur les autoroutes et hors des autoroutes.

Un électeur m'a appris que les freins n'étaient pas obligatoires sur l'essieu supplémentaire des camions d'après la loi fédérale.

Les camions ont effectivement un essieu supplémentaire sous leur remorque qui s'abaisse sous la charge et leur assure ainsi deux paires de pneus de plus. Cet essieu est muni de freins, mais ces freins ne sont pas exigés aux termes de la réglementation actuelle.

**M. le vice-président:** Les 20 minutes allouées au député sont maintenant écoulées. Mais d'habitude, quelques minutes de plus sont accordées à l'étape de la troisième lecture d'un projet de loi. La Chambre est-elle d'accord, à l'unanimité, pour laisser le député continuer encore un peu?

**M. Epp (Provencher):** Monsieur le Président, je suis sûr qu'on est d'accord de ce côté-ci de la Chambre puisque les intéressés ont déjà été avertis que leur temps de parole n'était pas illimité.

**M. Angus:** Monsieur le Président, je ne m'étais franchement pas rendu compte de l'heure. Je vais être très bref. Je vais conclure par un commentaire général concernant ce projet de loi.

Laisser devant le libre choix, les gens optent pour la rentabilité et non pour la sécurité. Les entreprises concernées ne remplacent pas les freins dont j'ai parlé lorsqu'ils sont usés. Elles coupent simplement les conduits. C'est parfaitement légal, mais cela montre encore que les gens choisiront malheureusement la rentabilité de préférence à une mesure supplémentaire de sécurité qu'assureraient des freins en bon état.

Je remercie mes collègues de ces quelques minutes supplémentaires. Je pourrais encore poursuivre pendant 40 ou 60 minutes à parler de la déréglementation que je connais bien.

Je tiens à rappeler formellement que le nouveau parti démocratique votera contre le projet de loi C-19. Cette mesure tombe bien mal à propos, surtout maintenant que la domination économique de nos voisins du Sud pèse de plus en plus lourdement.

A franchement parler, elle nous pousse encore un peu plus vers le précipice. Nous nous plaisons à croire que nous sommes un peuple libre. Mais nous le serons moins avec la déréglementation.

[Français]

**M. Fernand Robichaud (Westmorland—Kent):** Monsieur le Président, encore une fois, je vous remercie de m'accorder la parole sur ce projet de loi qui traite de la déréglementation, et dans ce cas-ci tout particulièrement de la déréglementation du transport routier effectué par des entreprises extra-provinciales.

Sans parler de tous les points qui ont déjà été touchés par mes collègues qui se sont déjà exprimés sur ce projet de loi, je m'attarderai principalement à la question de sécurité parce que, monsieur le Président, c'est la sécurité qui est ma plus grande inquiétude, parce que le ministre procède à la déréglementation du transport routier sans avoir en place un code national de sécurité. Et même si dernièrement on a signé une entente, les provinces et le gouvernement fédéral, il y a quelques mois, je crois fermement que le code national ne sera pas en place à temps pour le 1<sup>er</sup> janvier 1988, date où la déréglementation entrera en vigueur.