

Transports routiers—Loi

[Français]

L'hon. André Ouellet (Papineau): Monsieur le Président, je suis d'accord sur la proposition du secrétaire parlementaire, d'autant plus que nous avons souligné à l'étape du rapport un tel changement qui à l'époque n'avait pas été accepté par le gouvernement, par les députés du gouvernement au Comité permanent des transports. Alors, nous sommes tout à fait conscients que le secrétaire parlementaire s'éveille à une réalité, et nous appuyons la proposition.

[Traduction]

M. le vice-président: La Chambre a entendu l'énoncé de la motion que propose le leader adjoint du gouvernement. Consent-on à l'unanimité à adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion de M. Lewis est adoptée.)

[Français]

L'hon. André Ouellet (Papineau): Monsieur le Président, je voudrais intervenir en troisième lecture sur l'étude du projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Ce projet de loi qui suscite des craintes tout à fait légitimes et tout à fait normales dans l'industrie du camionnage canadien et ailleurs remplacera la Loi sur les transports par véhicules à moteur. En réalité, en adoptant la première loi qui touchait à ce domaine en 1964, le gouvernement fédéral d'alors avait décidé de reléguer aux provinces ses pouvoirs de réglementation des services extra-provinciaux de camionnage de louage.

La principale conséquence de cette loi: les diverses provinces adoptèrent au cours des années un cadre réglementaire différent caractérisé par des règles et des procédures administratives disparates pour la réglementation relative à l'entrée sur le marché, à l'abandon des services et à la tarification dans le secteur du camionnage extra-provincial. Or, il est clair que nous nous sommes réjouis, nous les députés libéraux de l'Opposition, lorsqu'en 1985 le gouvernement a annoncé qu'il s'était entendu avec les provinces sur les grandes lignes de ce qui devait être un nouveau régime de réglementation du camionnage extra-provincial, régime qui se devait être plus uniforme et moins encombrant.

Malheureusement, le texte législatif découlant de cette entente laisse beaucoup à désirer. C'est pourquoi plusieurs opérateurs, propriétaires, représentants et experts venant de l'industrie du transport routier se posent de sérieuses questions au sujet des changements introduits par le gouvernement par le biais de ce projet de loi. Ils se demandent avec beaucoup de justesse comment il se fait que sur un projet de loi aussi important, un projet de loi qui risque d'avoir des répercussions sur le visage même de l'industrie du camionnage au Québec, le gouvernement conservateur aura fait la sourde oreille aux revendications tout à fait légitimes de ceux qui mieux que quiconque connaissent l'industrie. Il aura, tout comme ce fut d'ailleurs la situation pour le projet de loi C-18, écouté seulement les associations contrôlées par les grands et prospères expéditeurs.

Nous croyons que le gouvernement aurait dû adopter une approche beaucoup plus pondérée et responsable. L'adoption d'une loi qui aura un impact aussi important aurait mérité que l'on prenne bien soin de mesurer sa portée sur, entre autres

choses, la sécurité sur nos routes, la pratique de prix déloyaux et, finalement, la concurrence venant des supertransporteurs américains.

Au cours des quelques minutes qui vont suivre, je vais tenter, monsieur le Président, de brosser un tableau de ce que seront les conséquences de l'adoption par cette Chambre du projet de loi C-19. Nous n'avons plus le choix, le gouvernement a poussé les choses, accéléré le processus pour nous amener à accepter coûte que coûte, quelles que soient les conséquences de cette loi, cette mesure C-19 à laquelle, je le répète, sont profondément opposés tous ceux et celles qui sont impliqués dans le domaine du camionnage au Canada.

Nous voudrions par le fait même passer en revue, pour la gouverne de tous ceux qui n'auront pas eu le privilège de siéger au Comité des transports, quelques-uns des mémoires les plus marquants que nous avons pu entendre et qui souligneront jusqu'à quel point la démarche gouvernementale était insensée, voire dangereuse. Tout d'abord, arrêtons-nous quelques minutes à la question qui peut-être plus que toute autre question préoccupe les gens quand on parle de déréglementation de l'industrie du camionnage, c'est-à-dire la sécurité routière. Voilà la question fondamentale qui inquiète tout le monde: la sécurité routière. Effectivement, encore une fois, nous avons devant nous un projet de loi découlant de cette manie du gouvernement conservateur de tout vouloir calquer du modèle américain. Je dirais plus, un modèle américain qui dans les circonstances est perçu comme étant le summum de la perfection pour les conservateurs.

[Traduction]

Au demeurant, le gouvernement conservateur semble vouloir réaliser le rêve américain. Il cherche à imiter les Américains en tout, à tout prix, même au risque de répéter des erreurs tragiques. L'une de ces erreurs consiste justement à s'inspirer de l'*American Motor Carrier Act* de 1980, dont le projet C-19 est la copie, une loi qui a supprimé le critère de la commodité et de la nécessité publiques, n'exigeant uniquement des transporteurs qu'ils soient prêts, aptes et disposés.

[Français]

Or, lorsqu'on regarde ce qui se passe aux États-Unis au sujet de la déréglementation, on s'aperçoit qu'elle a amené une augmentation des accidents routiers, un nombre accéléré de faillites et une concentration de quelques grandes entreprises qui ont conquis de nouveaux marchés par le biais de la discrimination par les prix. L'approche froide que semble privilégier les économistes qui conseillent le ministre des Transports prend tout à coup un nouveau visage lorsqu'on la confronte à la dure réalité vécue par les camionneurs.

[Traduction]

Cette malheureuse tendance du ministère et du cabinet du ministre des Transports à vouloir réduire à de simples équations mathématiques une question qui tient essentiellement à la condition humaine, à envisager la déréglementation uniquement sous l'angle des bénéfices pour les expéditeurs sans tenir compte des souffrances occasionnées est une question qu'il faut voir pourtant sous l'angle des pertes de vie parce que l'entretien des camions compromet la rentabilité d'une entreprise. Une question qui doit tenir compte de la santé des conducteurs obligés d'apporter des oreillers pour pouvoir passer de plus