

Transports routiers—Loi

Par-dessus le marché, au paragraphe 4 de l'article 8, il est dit que l'office provincial n'est pas tenu de délivrer la licence mentionnée au paragraphe 2. Là encore, le gouvernement fédéral dicte sa conduite à l'office provincial, sans même avoir l'accord des gouvernements provinciaux.

Puis, au paragraphe 5, il est dit que l'office provincial «doit» et, au paragraphe 6, qu'il «cesse d'être habilité à».

Quelque chose cloche dans ce projet de loi. Cela saute aux yeux. Cette mesure constitue une ingérence manifeste dans un domaine de la compétence des provinces, sans l'autorisation des offices provinciaux.

Peu m'importerait que les provinces n'aient pas donné leur accord si au moins les personnes visées dans la province avaient donné le leur. Le gouvernement décrète qu'il ne doit pas y avoir d'audiences publiques, qu'une province peut faire ceci ou doit faire cela. Le gouvernement agit sans l'approbation des gouvernements provinciaux, sans la participation des camionneurs locaux ou des citoyens qui devront payer leurs services.

En fait, cette mesure revient à dire à Terre-Neuve, à la Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et à la Colombie-Britannique, autrement dit aux provinces situées aux quatre extrémités du pays: «Ceux qui livrent les biens et services dans votre région ne seront plus placés sous votre autorité. Vous allez faire ce qu'on vous dira. Nous avons même indiqué ce que vos offices provinciaux devaient faire ou ne pas faire. Nous allons encore plus loin. Nous vous disons si vous pouvez tenir ou non des audiences publiques».

Il s'agit là d'une ingérence scandaleuse dans un domaine du ressort non seulement des provinces, mais également du public. Le public doit avoir son mot à dire au sujet de ses réseaux de transport, quant à savoir s'il va devoir payer davantage ou non pour le transport des marchandises ou si l'on doit éliminer ou non tous les camionneurs de Terre-Neuve, de Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard ou de Colombie-Britannique.

Quand de gros poids lourds pourront traverser le pays, il est manifeste qu'avec cette mesure, ils tomberont sous le coup de la juridiction fédérale imposée au niveau provincial. Je dois dire fondamentalement qu'avec les trois amendements proposés par le député de Regina-Ouest (M. Benjamin), le député de Thunder Bay—Atikokan (M. Angus) et le ministre des Transports (M. Crosbie), le gouvernement du Canada dépasse les bornes de la raison en ce qui concerne les relations avec les provinces et avec les habitants de ces provinces.

L'office dont il est question à l'article 8 est généralement appelé dans la plupart des provinces une commission des services publics. Le titre varie selon les provinces. Le camionneur se présente devant cette commission pour demander une licence. Il arrive que dans une province la commission ait déjà accordé des licences à des entreprises installées dans la région, ou à des entreprises qui assurent normalement le service dans cette région.

Ces commissions travaillent aussi avec les ministères des Finances à la réglementation des déplacements des camions.

C'est ce que fait dans chaque province l'office dont il est question dans cet article. Ces offices établissent même des règlements concernant les camionneurs qui achètent de l'essence.

Un camionneur ne peut pas faire le plein d'essence dans l'État du Maine et traverser quatre ou cinq provinces sans payer de taxe de vente sur l'essence transportée dans son camion. C'est à cela que servent les stations de pesage. On se pose souvent la question. Elles ne servent pas simplement à peser les denrées transportées par les camions. Elles servent à déterminer la quantité d'essence entreposée dans le réservoir du camion. Les contrôleurs de la station de pesage demandent au camionneur où il va dans leur province. Et si le camionneur répond qu'il emprunte cette route sur tant de milles, qu'il ne fera pas le plein de gaz ou d'essence, le ministère de la province concernée calculera alors le montant de la taxe qu'il aurait dû payer s'il avait fait le plein dans cette province. Toutes les compagnies de camionnage sont au courant.

On craint que certains camionneurs, qui ont un réservoir de 100 gallons de chaque côté de leur véhicule, aient fait le plein dans l'État du Maine. Or, la taxe sur l'essence n'équivaut pas aux taxes fédérale et provinciales du Canada dans cet État. L'essence est beaucoup moins chère puisque notre pétrole est exporté aux États-Unis pour y être raffiné.

Cet article est une offensive générale de la part du fédéral dans un champ de compétence provinciale. Nous nous opposons donc énergiquement à cette clause sans l'accord des gouvernements provinciaux et sans l'adoption préalable d'un code national de sécurité. Le gouvernement fédéral dit qu'il n'est pas question de tenir des audiences publiques. Que le public de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard ou de la Colombie-Britannique n'a pas voix au chapitre. Que cette question relève uniquement du gouvernement du Canada. Voici ce que nous concoctons. Et peu importe que cette mesure vous plaise ou non.

● (2050)

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Madame la Présidente, je m'empresse de répondre aux points soulevés par le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) et le député de Gander—Twillingate (M. Baker).

Toute la question du transport routier au Canada a toujours été compliquée, étant donné le partage de compétence entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Au fil des années, à mesure que notre société a évolué, le transport routier est devenu de plus en plus compliqué.

Toutes les études effectuées au cours des années révèlent la nécessité d'un accord fédéral-provincial dans ce domaine. Je songe aux études du Conseil économique du Canada depuis 1978, aux études interministérielles faites sous les auspices du gouvernement précédent ainsi qu'aux nombreuses études effectuées par les provinces.