

Transports routiers—Loi

Une fois que les mesures de sécurité seront en place, quel sera le gros problème suivant? Ce sera de les faire respecter. Comment nous y prendrons-nous? C'est une chose qui dépasse les capacités des forces policières actuelles de tout le pays. Elles sont déjà surchargées de travail. De nouveaux agents devront être chargés des questions de transport. Il faudra créer un nouveau groupe pouvant travailler de concert avec les autorités locales ou nommer des inspecteurs. Bien des mesures devront être planifiées et mises en oeuvre, même lorsque nous saurons ce que nous reste à faire.

La question du député incite à réfléchir. Elle met en lumière bon nombre de points auxquels nous n'avons pas vraiment pensé. Il est facile de rédiger des règlements sur la sécurité, car nous savons fort bien ce qui est nécessaire. Cependant, nous n'ignorons pas que des problèmes se posent lorsqu'il s'agit d'administrer les lois adoptées par le Parlement.

Je remercie le député de sa question, qui est importante. Tout comme lui, je surveillerai de près la situation au cours des deux prochaines années, pour voir ce qui va se passer dans le domaine de la réglementation sur la sécurité à la suite de la déréglementation du secteur du camionnage au Canada.

M. Taylor: Monsieur le Président, le député a signalé qu'au Canada, les frais de camionnage sont plus du double qu'aux États-Unis. Il a précisé qu'ils étaient de 10 p. 100 aux États-Unis comparativement à 28 p. 100 au Canada. Je ne conteste pas ses chiffres. Cependant, les dépenses engagées par un camionneur pour se présenter aux audiences, afin d'obtenir une licence, sont tout à fait inutiles et elles ne font qu'ajouter aux frais d'expédition, au détriment des consommateurs. Plutôt que de fonctionner comme une nation, nous nous comportons comme dix États balkaniques. Je peux comprendre qu'il y ait une audience, mais pas quatre, cinq ou six. Chacune coûte des milliers de dollars et prend beaucoup de temps. Ces audiences causent des dépenses inutiles aux camionneurs, et en définitive, ce seront les expéditeurs et les consommateurs qui en font les frais. C'est un domaine où nous pourrions certes réduire les coûts.

La commodité et la nécessité publiques n'ont rien à voir avec la sécurité. Le député a cité des chiffres concernant la sécurité aux États-Unis. Quels sont donc, à l'heure actuelle, ces chiffres au Canada? On ne peut pas mettre cela sur le compte de la déréglementation. Personne n'aura, de façon délibérée, un accident. Selon moi, la commodité et la nécessité publiques n'ont rien à voir avec la sécurité. Ce sont les règles de sécurité qui s'appliquent en général partout au Canada qui vont déterminer la sécurité, celle requise par les polices d'assurance qui leur coûteront un prix exorbitant s'ils s'exposent à des accidents. Ce sont là quelques-unes des choses qu'il y aura lieu de considérer.

• (1700)

M. Hopkins: Je sais qu'en excellent joueur de hockey qu'il est, le député jongle très bien avec la rondelle. Mais, tandis que je parlais, il l'a perdue. J'ai déclaré que depuis 1981, les frais d'exploitation des entreprises de camionnage avaient augmenté de 28 p. 100 au Canada. Les 10 p. 100 dont j'ai parlé aux

États-Unis ne se rapportent pas au coût, mais bien à la marge bénéficiaire dont jouit le secteur du camionnage partout aux États-Unis. Au Canada, la marge bénéficiaire de notre secteur du camionnage n'est que de 3 p. 100.

Le député a déclaré que la sécurité et la déréglementation ne sauraient aller de pair. Bien des gens, dont moi, ne sont pas d'accord avec lui là-dessus. Quand il n'y aura plus de réglementation, la concurrence sera très vive, et les concurrents beaucoup plus nombreux. Il n'y a pas de mal à cela, tant qu'il existe une réglementation sécuritaire et tant qu'elle est appliquée. Il faut admettre qu'au moment où la déréglementation est entrée en vigueur aux États-Unis, le nombre des accidents a augmenté de 18 p. 100. On nous a dit que certains de ces accidents étaient dus en partie au manque d'entretien des véhicules. Le début de toute cette affaire n'est que le commencement quand nous parlons de déréglementation. Comme je l'ai dit au député de Prince Albert, restera à savoir si la réglementation sécuritaire est bien appliquée. Lorsque cette situation se présentera, nous devons l'avoir bien en main.

Le député a parlé de coûts. Les mesures de sécurité sont l'une des choses qui n'ont pas été sacrifiées jusqu'à maintenant dans le système canadien. Le député a parlé d'audiences: elles coûtent très cher. Mais quand une personne a établi une entreprise de camionnage et investi beaucoup d'argent dans son équipement et son entreprise, elle a au moins une petite sécurité. Elle doit encore soutenir la concurrence de nombreuses autres entreprises du Canada. Cela aussi est excellent. Quand aux mesures de déréglementation...

M. le vice-président: Puis-je demander au député de terminer, car un autre député voudrait lui poser une question.

M. Hopkins: Je conclurai en disant que, dans le passé, l'industrie canadienne des transports s'est bien trouvée de la réglementation. A mon avis, on ne devrait pas la supprimer du jour au lendemain. Lorsque des personnes ont passé une vie entière à établir leur société, elles méritent au moins que le gouvernement leur accorde des compensations si l'on supprime cette réglementation qui a été utile à cette industrie au cours des années.

M. Nowlan: Je voudrais poser une question au député de Renfrew—Nipissing—Pembroke (M. Hopkins). Le député est une personne très réfléchie. La question du député de Bow River (M. Taylor), membre très actif et important du comité des transports, a repris ce qu'il proposait dans les audiences sur *Aller sans entraves*, soit de supprimer ces 10 réglementations et d'essayer d'établir une réglementation à l'échelle nationale afin d'harmoniser le trafic d'un bout à l'autre de notre pays. A une époque où nous avons des discussions avec un autre pays pour augmenter nos échanges commerciaux, nous avons encore ici, anomalie intéressante, 10 réglementations qui entravent le trafic. Je ne veux pas parler de la question de sécurité. Je sais que le député n'avait pas l'intention de le faire, parce qu'il est un député impartial et digne de confiance, mais on invoque toujours le spectre de la sécurité comme les lutins à la veille de la Toussaint.