

*Transports routiers—Loi*

les provinces. Le code fournira la base pour garantir que les critères de sécurité pour tout le trafic extra-provincial seront les mêmes dans chaque province. Troisièmement, il y aura échange d'information entre les provinces. On tiendra des dossiers sur les compagnies et les conducteurs qui ne respectent pas la sécurité et on les mettra à la disposition de toutes les provinces. Cela signifie que nous aurons un système national de surveillance. On a déjà commencé à travailler au réseau informatisé national nécessaire.

De plus, aux programmes de sécurité nationaux existants pour l'évaluation et le contrôle des conducteurs, l'inspection des véhicules en matière de sécurité et d'assurance, et à la loi sur les marchandises dangereuses, on ajoutera les nouvelles initiatives suivantes qui doivent entrer en vigueur d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Premièrement, on améliore le système de permis de conducteur simple, qui est en place depuis 20 ans, afin d'en renforcer le contrôle et l'application; deuxièmement, on normalise la classification actuelle des permis; troisièmement, on modifie les normes médicales s'appliquant actuellement aux conducteurs; quatrièmement, on change les règlements existants en ce qui concerne la sécurité des charges; cinquièmement, on établit un nouveau cours de formation pour les transporteurs de produits dangereux; sixièmement, on intègre l'alliance canadienne de sécurité automobile à son homologue américain pour assurer dans la mesure du possible l'uniformité dans toute l'Amérique du Nord.

Cette dernière initiative est très importante parce qu'elle permettra d'établir un programme uniforme d'inspection des véhicules sur le bord des routes. Toutes les provinces en sont devenues membres et payent leurs cotisations à l'organisation nord-américaine. Comme le savent probablement les députés du Québec, un projet pilote visant à effectuer des inspections de sécurité a été entrepris dans cette province. Ce programme a déjà eu un heureux effet sur la sécurité des camions dans cette province. On prévoit que d'autres provinces vont suivre cet exemple avec des projets similaires.

Finalement, on met au point des normes uniformes d'entretien des véhicules qui feront partie du code et qui seront appliquées dans tout le Canada à compter d'octobre 1988. Le règlement portant sur les heures d'entretien sera complètement mis en place en janvier 1989 et les échanges interprovinciaux de dossiers seront complètement réalisés en décembre 1988.

Les gouvernements, fédéral et provinciaux, les transporteurs et leurs employés participent tous à ces initiatives pour veiller à ce que le Canada mette en place les normes les plus élevées possible conformément au nouveau projet de loi national sur les transports C-18, que nous avons étudié.

En ce qui concerne l'application du Code, il semble raisonnable à tous points de vue d'en charger les provinces dont relève clairement la sécurité routière. On a remarqué, cependant, qu'on ne trouve nulle part dans la loi une délégation des mesures de sécurité hors-route pour les sociétés de camionnage et d'autocar extra-provinciales. Nous avons par conséquent ajouté un article au projet de loi C-19 qui permettrait aux provinces de veiller à la sécurité dans un domaine qui relève de la compétence fédérale.

Le moment est venu d'apporter des changements. Les frais de camionnage peuvent être limités, voire dans certains cas diminués, en réduisant les restrictions réglementaires sur les

nouvelles sociétés, les tarifs et les itinéraires. Le gouvernement fédéral ainsi que les gouvernements provinciaux sont persuadés que l'industrie canadienne du camionnage a atteint sa maturité. Elle est très capable de relever le défi d'une plus grande concurrence qui découlera du projet de loi C-19 et pourra se mesurer à tous les autres moyens de transport. Sans aucun doute, on établit des bases solides pour une croissance saine à long terme à la fois pour l'industrie du camionnage et pour l'économie de toutes les régions du Canada.

Il y aura une grande amélioration de la sécurité routière une fois promulgués des règlements uniformes de sécurité, tant au niveau fédéral que provincial, et grâce à leur mise en vigueur par les provinces. Nous adoptons un programme qui cherche à favoriser l'intérêt de tous les Canadiens en supprimant les obstacles à la croissance de notre économie et de notre commerce. Ce projet de loi va permettre aux entreprises de prospérer dans l'industrie du camionnage, protégée mais non pas opprimée par les règlements gouvernementaux.

L'expérience d'autres pays enseigne que l'innovation est le plus grand bénéfice qu'on retire de la réduction de la réglementation économique. Il n'est pas possible de prédire exactement comment cela va se produire, mais quand les compagnies de transport seront affranchies des restrictions, elles imagineront de nouvelles structures tarifaires et de nouveaux services. Les expéditeurs pourront alors profiter de ces innovations pour mieux soutenir la concurrence sur les marchés, et les emplois seront protégés ou il s'en créera dans toute l'économie.

Ces bénéfices ne surviendront évidemment pas du jour au lendemain. Nous préparons et nous jetons les bases de la croissance économique à long terme. De même, il n'y aura pas de bouleversement majeur dans les services de camionnage, pas de concurrence destructive, féroce. Pourquoi? Parce que la réforme a été abordée de manière réfléchie et équilibrée en vue d'une adaptation progressive.

Nous nous trouvons devant une conjonction clairement favorable. La nécessité des réformes prévues dans le projet de loi C-19 ne fait aucun doute, pas plus que les bénéfices qui en découleront à long terme pour les Canadiens de toutes les régions. C'est le temps d'agir. Le Canada atteint la maturité, comme nation, dans le domaine des transports.

**M. Lewis:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'ai eu des entretiens avec mes collègues des autres partis qui se sont montrés très coopératifs au sujet de cette affaire mineure que je voudrais soumettre à la Chambre. On croit que le projet de loi serait mieux désigné si on remplaçait 1986 par 1987.

Je comprends que c'est une façon inhabituelle de procéder, mais nous voudrions changer le titre abrégé, à l'article 1 du projet de loi. Je propose qu'il se lise ainsi:

Loi de 1987 sur les transports routiers.

• (1540)

**M. Angus:** Nous sommes d'accord, monsieur le Président. Certains ont fait valoir, au comité, qu'il vaudrait mieux changer l'année pour 1987, puisque c'est celle où nous allons adopter la loi. J'aimerais toutefois que le gouvernement songe à changer le chiffre pour 1988 afin que nous obtenions le report d'un an que nous souhaitons aussi.