

## [Text]

Aside from all those reasons, as far as I can determine, no one has been able to demonstrate to the Senate Committee that there is a link between economic regulatory reform and a diminished level of safety. So why delay the timing of reverse onus?

In Alberta, for example, there has been no economic regulation over intra-provincial trucking for years, and Alberta's safety record is no better or worse than those of other Provinces that have had economic regulation. Quebec has had the most extensive degree of economic regulation and its highway safety record is no better; indeed some claim worse than the other Provinces. In the United States over the last six years there have on average been fewer highway trucking accidents since deregulation than during the comparable six years before deregulation. In California, the State Highway Patrol supported legislation to deregulate trucking since it too felt there was not a direct link with safety. Economic regulatory reform will not lead to more safety problems on our national highways.

Safety is an issue on its own and is caused by many factors, not by economic regulatory reform. Because this Government is concerned about highway safety as an issue in its own right, we have through this legislation and through other means taken the opportunity to advance highway safety. Bill C-19 is one measure that is needed now to further that effort. Without Bill C-19 we will not have a new National Safety Code in place by January 1, 1988 or have all of it implemented by January 1, 1990. Without Bill C-19 we will not have a uniform set of fitness criteria in place on January 1, 1988 nor will we be able to have the legal means to assist the Provinces financially and through regulations to implement the National Safety Code. Bill C-19, enhances trucking safety; it does not detract from it.

For all those reasons, the Government is not favourably disposed to amending section 33 and to delay the reverse onus date; we continue to feel strongly that the Act should come into force on or before January 1, 1988. Again, this will allow us to go ahead with new safety measures, new fitness criteria and reverse onus all at the same time through effective federal-provincial co-operation.

To change one of the key elements now will lead to extensive re-drafting of Bill C-19, major objections from

## [Traduction]

nal sur la sécurité entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1988 en même temps que le début de l'inversion du fardeau de la preuve et des nouveaux tests d'aptitude.

En plus de toutes ces raisons, du moins à mon avis, personne n'a réussi à prouver au Comité sénatorial qu'il y avait un lien entre la réforme de la réglementation économique et une détérioration de la sécurité. Pourquoi alors retarder l'inversion du fardeau de la preuve?

En Alberta, par exemple, aucune réglementation économique ne régissait auparavant le camionnage intra-provincial, et ce, depuis bien des années, et la sécurité en Alberta n'était ni meilleure ni pire que dans les autres provinces qui ont adopté une réglementation économique. Le Québec est la province qui avait les normes les plus rigides en la matière et il n'y avait pas moins d'accrocs à la sécurité routière dans cette province; certains prétendent que les taux d'accidents y étaient même plus élevés que dans les autres provinces. Aux États-Unis, depuis la déréglementation il y a six ans, il y a eu en moyenne moins d'accidents de camions sur les routes qu'au cours des six années qui l'ont précédée. En Californie, le State Highway Patrol a même appuyé le projet de loi qui proposait la déréglementation du camionnage car il estimait qu'elle n'avait pas de lien direct avec la sécurité. La réforme de la réglementation économique n'apportera ni plus ni moins de problèmes de sécurité sur nos grandes routes nationales.

La sécurité est une question qui doit être traitée en soi; elle dépend de bien des facteurs, et pas uniquement de la réforme de la réglementation économique. Étant donné que notre gouvernement est préoccupé par la sécurité routière en soi, nous avons cru bon d'en faire la promotion, entre autres moyens, dans ce projet de loi. Nous devons adopter le projet de loi C-19 à ce moment-ci pour avancer. S'il n'est pas adopté, le nouveau Code national sur la sécurité ne pourra être en place le 1<sup>er</sup> janvier 1988 et son application ne pourra être réalisée intégralement pour le 1<sup>er</sup> janvier 1990. Sans ce projet de loi, les critères d'aptitude ne pourront être uniformisés pour le 1<sup>er</sup> janvier 1988, et nous n'aurons pas les instruments juridiques voulus pour pouvoir subventionner les provinces, ni les règlements nécessaires pour appliquer le nouveau Code national sur la sécurité. Le projet de loi C-19 améliorera la sécurité du camionnage; il n'empirera certainement pas la situation.

Pour toutes ces raisons, le gouvernement n'est pas disposé à amender l'article 33 pour retarder l'entrée en vigueur de l'inversion du fardeau de la preuve; nous sommes encore fermement convaincus que la loi devrait entrer en vigueur le ou avant le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Je le répète, cela nous permettra d'aller de l'avant pour adopter les nouvelles mesures sur la sécurité, les nouveaux critères d'aptitude et l'inversion du fardeau de la preuve en même temps, et ce, dans un climat de collaboration et d'efficacité entre les autorités fédérales et provinciales.

En changeant un des principaux éléments de cet article, il nous faudrait reformuler fondamentalement le projet de