

*Transports routiers—Loi*

coûtent cher. Des millions de dollars devront être dépensés pour embaucher des inspecteurs compétents capables de s'assurer que des camions en bon état roulent sur nos autoroutes dans des conditions acceptables, car le nombre de petits camionneurs ne cesse d'augmenter. Dans les transports, la sécurité coûte toujours cher. Les transporteurs dans la gêne veulent faire des économies, ce qui fait monter le taux des accidents. Au lieu de nous lancer à l'aveuglette dans ce domaine, nous devrions prendre bonne note de ce qui s'est passé et qui était nettement prévisible, aux États-Unis, et revoir attentivement sous cet angle la teneur et la portée du projet de loi. Je ne dis pas que la déréglementation est mauvaise, mais bien qu'il faut d'abord établir de bonnes normes de sécurité. Or, celles-ci n'existent pas encore.

D'après l'étude effectuée à Miami, la sécurité se détériore sur les autoroutes. Le taux d'accident des transporteurs motorisés par millions de milles ne cesse d'augmenter. Le matériel s'use à mesure que les entreprises de transport vieillissent et que plusieurs n'ont pas les moyens de remplacer leurs véhicules. Les transporteurs qui ont des difficultés de trésorerie lésinent naturellement sur l'entretien ou le remettent à plus tard. Qui plus est, beaucoup de conducteurs d'âge mûr, expérimentés, mieux rémunérés et syndiqués ont été remplacés par des conducteurs plus jeunes, moins expérimentés, moins bien rémunérés et non syndiqués. Pour cette raison, on observe actuellement aux États-Unis un fort mouvement en faveur d'un système national d'attribution des permis aux camionneurs et de tenue de dossiers. Qu'a-t-on fait ici?

La surcharge des véhicules conjuguée au « syndrome de la vitesse » qui s'associe étroitement à un contexte de vive concurrence se répercutent également sur la sécurité. La négligence de l'entretien, les dépassements de poids et les excès de vitesse ne sont pas des phénomènes nouveaux dans l'industrie du transport. Il serait contraire au bon sens le plus élémentaire de soutenir que l'accroissement de la concurrence découlant de la déréglementation ne poussera pas certains entrepreneurs à recourir à des expédients lorsqu'ils perçoivent une possibilité évidente mais injustifiée, voire illégale, de réduire leurs frais, surtout s'ils s'y sentent poussés par des difficultés financières. Rien n'est plus fort chez l'être humain que l'instinct de survie. Qu'il s'agisse de la survie d'une personne ou d'une entreprise, il faut en tenir compte.

La question de la sécurité peut sembler moins critique pour le transport routier que pour le transport aérien, océanique ou ferroviaire. Pourtant, qui peut nier la gravité d'un accident de camion pour les familles des personnes qui en sont les victimes? Il serait déplorable que même une seule personne soit la victime de normes inadéquates qui auraient été adoptées parce que nous abordons d'une façon incorrecte l'examen de ce projet de loi.

Toute la question des normes de sécurité ne cesse de m'inquiéter et je m'efforce d'en faire saisir l'importance à la Chambre. Je recommande fortement que ce projet de loi ne soit pas renvoyé au comité tant que n'aura pas été réglée toute la question des normes nationales de sécurité et que ces normes n'auront pas été définies et tant que n'auront pas été établies les compétences respectives des gouvernements fédéral et provinciaux.

J'aimerais vous signaler qu'on assiste maintenant en Californie à un retour à la réglementation dans l'industrie du camionnage. J'ai en main un article dont le titre est le suivant: «*California reregulation: Start of a Trend?*». S'agit-il du début d'une tendance? Pour expliquer ce retour à la réglementation de l'industrie du camionnage californienne, on invoque les inquiétudes suscitées par la déréglementation en matière de sécurité. En dépit des efforts incessants des partisans de la déréglementation pour faire valoir qu'il n'existe aucun rapport concret entre la déréglementation économique et la sécurité routière, la population s'inquiète et l'initiative de la Californie, amorcée en 1986, pourrait constituer un signe avant-coureur de l'échec de la déréglementation. Je tiens à dire tout simplement que je m'inquiète au sujet du Code national de sécurité.

● (1550)

J'aurais aimé aborder toute la question de la propriété étrangère et de la concentration et ses ramifications. Je crois que l'expérience américaine peut également nous enseigner quelque chose à cet égard. J'aurais certainement voulu me pencher sur l'inversion du fardeau de la preuve, qui constitue un abandon de nos responsabilités. J'incite fortement le gouvernement à interrompre l'étude du projet de loi dès maintenant et à retourner à la planche à dessin. Il pourrait par la suite prévoir un processus normal et acceptable qui assurerait la santé et la sécurité des Canadiens.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Questions et commentaires. La parole est au député de Thunder Bay—Atikokan (M. Angus).

**M. Angus:** Monsieur le Président, je dois vous dire en passant que vous semblez bien à l'aise comme Président.

**Des voix:** Bravo!

**M. Angus:** La députée pourrait-elle prendre quelques minutes au cours de cette période de questions pour nous expliquer comment, à son avis, le projet de loi touche à la mainmise étrangère sur nos entreprises de camionnage, en particulier à la mainmise américaine? Estime-t-elle que notre souveraineté culturelle est menacée par cette mesure?

**Mme Finestone:** Monsieur le Président, je suis heureuse que le député soulève cette question, car absolument rien dans le projet de loi ne permet l'imposition d'une limite quelconque aux mainmises étrangères sur des entreprises canadiennes de transport.

**M. Boudria:** C'est incroyable.

**Mme Finestone:** C'est incroyable. Les seules lignes directrices sont les suivantes. Tous les fusionnements et rachats de plus de 20 millions de dollars ou touchant plus de 10 p. 100 des actions donnant droit de vote d'une entreprise canadienne de transport vont être examinés par le gouverneur en conseil. Tous les autres seront examinés par Investissement Canada suivant la procédure normale. Le principe directeur à cet égard est que tous les investissements jugés nettement avantageux pour le Canada sont approuvés. Le principal problème, c'est qu'on s'en remet à la discrétion du gouverneur en conseil pour les acquisitions de plus de 20 millions de dollars par des investisseurs étrangers.

Malheureusement, une longue série d'événements désagréables nous donnent à penser que les affaires du gouvernement