

Transports—Loi

M. Blaikie: Monsieur le Président, je me demandais si le député de St. Catharines (M. Reid) pourrait nous expliquer un peu mieux pourquoi il a une telle confiance dans l'organisme qui va remplacer la Commission canadienne des transports. J'ai l'impression que cette commission a correctement fonctionné pendant des années. Ce n'est pas que nous n'ayons pas eu l'occasion de nous en plaindre de temps à autre, bien au contraire. Je me demande cependant si le député peut expliquer ce qu'il entend par la fonction d'ombudsman du nouvel office qui va remplacer la Commission. Dans les bureaucraties ayant une instance qui agit comme ombudsman et non comme organe de réglementation les décisions sont prises beaucoup plus lentement tandis que la Commission canadienne des transports actuelle a le pouvoir d'agir plutôt rapidement, surtout quand elle reçoit des plaintes concernant la sécurité ou d'autres problèmes de fonctionnement. L'expérience que j'ai eue avec des ombudsmen me dit que ce ne sera pas le cas avec ce genre de fonction. J'aimerais que le député me dise pourquoi il en pense tant de bien. Pourquoi veut-il remplacer une commission de réglementation qui a fait ses preuves par un organe bureaucratique dans lequel nous n'avons aucune raison d'avoir confiance?

M. Reid: Monsieur le Président, la Commission dont parle le député de Winnipeg—Birds Hill (M. Blaikie), soit la Commission canadienne des transports, est justement le type de commission de réglementation à qui il faut beaucoup de temps pour résoudre un problème. Il dit avoir fait la même expérience avec les ombudsmen. Je lui répondrai qu'il ne devrait pas craindre de prendre une chance. Comme l'a dit Samuel Johnson : «On ne ferait jamais rien si on devait d'abord surmonter toutes les objections possibles».

La simplicité du nouvel office le rendra accessible aux gens qui travaillent dans le domaine des transports. Il leur permettra d'obtenir des décisions rapides. La commission remplira un rôle d'ombudsman en ce sens qu'elle entendra des plaintes et des problèmes relatifs aux tarifs et à l'accès aux marchés. Mon ami a trop fréquenté les anciennes commissions et les anciens offices d'ombudsmen. Je lui suggère d'attendre et d'essayer le nouveau.

M. Blaikie: Monsieur le Président, si ce projet de loi est adopté dans sa forme actuelle, à Dieu ne plaise, beaucoup de gens qui se plaignaient de la Commission canadienne des transports et du processus actuel de réglementation souhaiteront y revenir. En effet, le processus auquel pensent le député sera beaucoup plus sujet aux caprices politiques du jour que celui qui est actuellement en place.

J'aimerais connaître l'opinion du député sur un point dont il n'a pas beaucoup parlé. Appuie-t-il ou non cette disposition du projet de loi qui exige des prix de ligne communs obligatoires qui mettront les compagnies ferroviaires américaines en concurrence directe avec les compagnies canadiennes? Sait-il que le Canadien National et le Canadien Pacifique et tous ceux qui travaillent dans les chemins de fer craignent que cette disposition n'entraîne la disparition de notre système des transports ferroviaires? Le député y a-t-il songé? Si oui, qu'en pense-t-il?

M. Reid: Monsieur le Président, le député prétend que, si nous adoptons l'orientation du projet de loi C-18, ce sera la fin des sociétés ferroviaires canadiennes. Son hypothèse est tout à fait erronée, selon moi. Pour tout dire, ce que nous voulons faire, c'est conjuguer l'exploitation des deux réseaux ferroviaires de la partie septentrionale du continent nord-américain. Les ressources du CN et du CP sont assez considérables pour que le transport ferroviaire au Canada ait la même efficacité et la même fiabilité que le réseau de Burlington au sud de la frontière. Bien entendu, grâce à un régime intermodal qui permettra de fixer les taux et d'harmoniser le transport routier avec les besoins du réseau ferroviaire, nous devrions être en mesure de constituer un réseau bimodal efficace. Les expéditeurs bénéficieront alors d'un service complet et la tarification sera efficace. Nous pourrions ainsi concurrencer à tous les niveaux le réseau de nos voisins du Sud, de Burlington. J'appuie cet aspect, même s'il faut qu'un organisme arbitre un différend.

● (1310)

M. Gauthier: Je pense que le député admettra avec moi que la déréglementation influe considérablement sur les transporteurs, présents et à venir. Elle conduit à des situations tendues dans les relations employés-employeurs, et le personnel des grands transporteurs demande des concessions. Je pense par exemple au personnel des compagnies aériennes où les emplois stressants, les postes sans sécurité d'emploi, les mises à pied et les longues heures de travail peuvent causer des erreurs humaines.

J'ai parlé précédemment de la sécurité. Tout d'abord, le député pourrait-il me dire ce qu'il pense des relations employés-employeurs? On ne parle nulle part, dans ce projet de loi, de les améliorer. N'est-il pas d'avis que nous devrions nous préoccuper de mettre quelque chose dans ce projet de loi qui indiquerait notre volonté, en tant que Parlement du Canada, de protéger l'emploi de ceux qui pourraient être touchés par la déréglementation? Le député pense-t-il, comme moi, que cette déréglementation rapide pourrait avoir de graves conséquences pour la sécurité?

M. Reid: Je remercie le député de sa question qui me donne l'occasion de rappeler que la sécurité est une priorité qui ne sera pas rabaisée par ce projet de loi ou par le gouvernement. Nous l'avons dit maintes et maintes fois. Une des raisons pour lesquelles on crée cet office, c'est justement pour surveiller ces différents modes de transport du point de vue de la sécurité et de la protection de l'environnement. L'Office ne sera pas là pour protéger une entreprise privée ou même un service public dans ses relations employés-employeur. Nous voulons justement nous débarrasser de cette forme de réglementation qui incombait à l'ancienne Commission canadienne des transports. C'est l'objectif de la simplification de l'office. Nous limiterons son champ d'action aux pouvoirs que lui confère la loi. La sécurité sera la toute première de ses responsabilités réglementaires.