

Transports—Loi

projet de loi rédigé à la hâte, qui pourrait présenter de très grands risques et au sujet duquel bien des questions demeurent sans réponse, soit examiné en comité trop rapidement. Nous réclamons davantage de temps pour examiner la question. Je pense qu'il y a bien des gens au Canada qui partagent cette préoccupation.

Ce projet de loi nous inquiète, car il aura de très importantes répercussions sur l'économie canadienne, sur les consommateurs et les travailleurs. Or ni ces groupes ni nous-mêmes n'avons eu suffisamment de temps pour l'étudier. Des milliers d'emplois sont en jeu. Je veux signaler aux députés que bon nombre de ces emplois sont occupés par des femmes. Ce sont elles qui seront fort probablement les premières à faire les frais de la déréglementation.

Selon nous, la sécurité du public, le développement régional, les services essentiels de transport et la souveraineté canadienne sont également en jeu.

• (1540)

Le projet de loi inquiète particulièrement les habitants de ma circonscription de Vancouver-Est. Beaucoup d'entre eux travaillent dans le domaine des transports. C'est l'endroit où bien des modes de transport convergent. Il y a les transports ferroviaires, la navigation dans le port de Vancouver et les lignes aériennes. Nous sommes inquiets, car nous craignons que ce projet de loi ne nuise beaucoup au port de Vancouver, qui tente désespérément de concurrencer les ports américains. Je reviendrai là-dessus tout à l'heure.

Cette mesure préoccupe également mes électeurs, du fait de la situation dangereuse créée dans le domaine du transport des matières dangereuses, question qui relevait auparavant de la Commission canadienne des transports. Cela a aussi des conséquences.

Les transports sont très importants pour l'économie canadienne. Nous savons tous que le pays ne pourrait survivre sans un réseau de transport efficace et abordable faisant appel à tous les modes de transport. C'est un élément fondamental pour unir notre pays.

Le gouvernement conservateur n'a pas pris la peine de procéder à une étude approfondie des répercussions que la déréglementation prévue dans ce projet de loi aura sur le réseau de transport. Je ne siège pas au comité, mais je suis persuadé que mes collègues qui en font partie confirmeront que le gouvernement n'a pas consulté les divers groupes qui seront touchés, et sûrement pas de façon assez large.

En résumé, nous savons que cette loi abolira la Commission canadienne des transports et la remplacera par un Office national des transports qui aura beaucoup moins de poids et qui n'aura aucune influence sur les tarifs, les itinéraires et les mouvements dans l'industrie. Son personnel sera également beaucoup plus réduit que celui de la Commission canadienne des transports. Or, un organisme national comme la Commission a besoin d'un personnel important pour s'occuper convenablement de cette question.

Cela remplacerait le critère s'appliquant aux installations «de commodité et de nécessité publiques» dans l'industrie. Il est indispensable au Canada, et cela fait partie intégrante de notre

identité et de notre entité nationales que ce critère de commodité et de nécessité publiques soit accepté dans l'industrie. On y substituerait quelque chose comme «être prêt, apte et disposé» à offrir le service. Je voudrais obtenir des éclaircissements sur ce qui serait «prêt, apte et disposé». Assurément, le gouvernement ne l'est pas. Je m'inquiète, comme de nombreux autres Canadiens, à la pensée de ce qui pourrait lui être confié ainsi qu'au secteur privé sans la réglementation et la planification générale qui sont dans l'intérêt de tous les Canadiens.

La loi permettra aussi aux compagnies d'abandonner plus facilement des lignes aériennes et des voies ferrées et d'ainsi isoler des régions éloignées. On m'a dit que cela s'était déjà produit en Colombie-Britannique où des sociétés aériennes ont abandonné beaucoup de leurs itinéraires. Dans les petites localités du Nord, on n'offre plus certains services aériens qui y sont pourtant essentiels.

La loi va mettre fin à la surveillance des tarifs, des itinéraires et des vols, sauf dans certaines régions éloignées. Elle va permettre aux transporteurs ferroviaires de conclure des contrats confidentiels avec des expéditeurs privés. Elle va ouvrir le marché canadien aux sociétés ferroviaires américaines. Cela nous inquiète beaucoup, j'y reviendrai dans un instant.

Je suis entièrement d'accord avec mon collègue qui a proposé de retirer le projet de loi et de le renvoyer au comité permanent. Nous ne pouvons pas risquer qu'un projet de loi d'une telle importance soit adopté sans en avoir bien saisi l'incidence des points de vue de la sécurité, de la perte d'emplois et des réductions de service. Je regrette de le dire, monsieur le Président, parce que je sais que vous représentez le gouvernement et que vous ne serez probablement pas d'accord avec moi, mais le gouvernement conservateur n'est que trop impatient d'imiter en tout et au plus vite les Américains. Bien des conservateurs devraient s'inquiéter des répercussions possibles de ce genre d'attitude...

Le président suppléant (M. Paproski): A l'ordre, s'il vous plaît. J'espère que la députée ne va pas mêler la présidence à ce débat.

Mme Mitchell: Je m'excuse, monsieur le Président; vous avez parfaitement raison.

Le modèle américain de déréglementation des transports a été catastrophique à bien des points de vue. D'autres intervenants nous ont fourni de la documentation sur l'incidence qu'elle a eue sur les travailleurs américains. Les consommateurs américains se plaignent du coût élevé et de l'insuffisance des services qui en sont résultés. Les régions américaines qui sont éloignées des grands centres se plaignent aussi. Qu'arrivera-t-il aux petites localités éloignées des grands centres si, comme il en est question, on déréglemente les transports?

Fait cocasse, bien que le gouvernement prenne les États-Unis pour modèle dans bien des domaines, il semble que les ministériels qui font partie du comité prônant la liberté de mouvement aient refusé d'aller aux États-Unis étudier la question de plus près, ou d'inviter des spécialistes américains à venir témoigner au Canada lors de leurs audiences. Ce comité devrait convoquer des consommateurs américains, pour qu'ils relatent leur propre expérience des effets de la déréglementation sur la vie des citoyens.