

*Transports—Loi*

médiation pour aider à résoudre les différends entre les expéditeurs et les transporteurs.

L'objet général du projet de loi C-18 est de réduire la réglementation à laquelle l'industrie est assujettie et, en même temps, de régler plus rapidement et efficacement les véritables problèmes à mesure qu'ils surgissent. Le nouvel organisme est exceptionnellement bien structuré pour agir ainsi. Tout d'abord, l'organisme a une gamme de choix plus étendue pour régler les griefs et les différends entre les divers moyens de transport. En effet, la principale mission du nouvel organisme sera de mettre en application une série de mécanismes destinés à résoudre les différends qui figurent dans le projets de loi lui-même. Ils comprennent des services de médiation, l'arbitrage de l'offre définitive, une procédure simplifiée pour faire enquête sur les plaintes. Il s'agit de nouvelles dispositions destinées à aider le secteur à fonctionner dans une ambiance où la réglementation et l'intervention du gouvernement seront réduites.

Voyons un instant les litiges entre expéditeur et transporteur. Le nouvel organisme, à la demande des deux parties, convoquera un médiateur. Si ce dernier ne réussit pas à régler le différend et si l'expéditeur en fait la demande, un arbitre pourra être désigné. L'arbitre fera alors un choix entre les dernières offres. Nous avons l'habitude de procéder ainsi quand il fallait décider en droit entre deux parties en litige. Nous formulons alors notre meilleure offre et laissons les événements suivre leur cours. L'arbitre rend sa décision et, d'après le projet de loi, cette décision doit demeurer exécutoire pendant une période pouvant atteindre un an. Cela suffit à inciter chacune des parties à proposer des solutions intéressantes, et à encourager et les expéditeurs et les transporteurs à régler leurs différends entre eux sans avoir à recourir à l'Office. Ce dernier reste toutefois à leur service.

Il en va de même pour le tarif-marchandises et le tarif voyageurs. En vertu du nouveau règlement, les transporteurs seront autorisés à fixer des prix et des tarifs sans avoir à les faire approuver par l'Office. Toutefois, une disposition a été prévue pour les plaintes en cas d'abus. On peut faire appel auprès de l'Office national des transports au sujet des augmentations de prix imposées par les transporteurs exploitant une ligne en exclusivité. S'il est jugé que ces prix sont injustes, que les hausses sont abusives ou encore peu raisonnables, l'Office peut ordonner une réduction et même des remboursements lorsque la chose est possible.

L'Office national des transports aura des effectifs moindres, mais il sera plus efficace que l'ancienne Commission des transports. Il devra observer des délais précis pour examiner les plaintes et les demandes de création de services nouveaux. L'ancienne commission n'a jamais fait l'objet de telles restrictions, ce qui faisait que le règlement des différends traînait en longueur, ce qui nuisait non seulement aux parties intéressées, mais aussi aux usagers.

L'importance de cet office, de concert avec les délais prévus, lui permettront de répondre beaucoup mieux aux besoins des expéditeurs, des usagers, de l'industrie et du grand public, que ne pouvait le faire l'ancienne Commission canadienne des

transports. En outre, la nouvelle organisation a reçu des pouvoirs et s'est vu confier des fonctions parfaitement adaptées aux nouvelles mesures et solutions présentées par le gouvernement.

L'Office sera tenu d'observer les lignes directrices que pourra émettre le gouverneur en conseil. Certains députés d'en face pourraient croire à de la manipulation politique. Je fais remarquer que, en vertu des dispositions de la loi, rien n'est moins vrai. Toute directive qui sera donnée à l'Office devra d'abord être soumise aux deux Chambres du Parlement. En outre, comme pour les affaires courantes de la Chambre, les lignes directrices pourront faire l'objet d'un examen détaillé en comité. Que pourrait-on demander de mieux?

De plus, en vertu du projet de loi, aucune ligne directrice n'aura de conséquence sur les affaires pendantes dont l'Office sera saisi à ce moment-là. Le gouvernement ne pourra pas intervenir dans les affaires étudiées par l'Office. Le texte de loi est formulé de façon à empêcher ce genre d'ingérence ou d'intervention. C'est une garantie contre le genre d'allégation que pourraient avancer les députés d'en face.

● (1300)

Il arrive trop souvent qu'il s'établisse un lien de dépendance réglementaire entre un organisme gouvernemental et l'industrie qu'il régit. Le nouvel office aura une structure pluridisciplinaire pour éviter cela. Il est question de déréglementer tous les modes de transport précisément pour éviter ce genre de situation. Les membres de l'Office considéreront le réseau de transport comme un tout, au lieu de se concentrer sur l'aspect chemin de fer, l'aspect transport aérien ou même l'aspect transport maritime. Ce sont des entités distinctes. Cette structure est fondamentalement plus juste tout en étant plus souple que celle que l'on trouve dans la majorité des organismes gouvernementaux.

En terminant, j'aimerais préciser que, bien que la Commission canadienne des transports doive disparaître, le gouvernement a l'intention de faire appel aux compétences qu'elle regroupe actuellement pour les effectifs du nouvel office. Cette intention est clairement énoncée dans le document *Aller sans entraves*, et je tiens à donner aux députés l'assurance que c'est toujours la politique du gouvernement. Le siège de l'Office sera à Ottawa, mais il pourra aussi avoir des bureaux régionaux dans tout le pays pour assurer un contact plus étroit avec les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport.

Le projet de loi C-18 est un aspect important du programme d'ensemble du gouvernement pour relancer l'économie et créer des emplois en supprimant les obstacles créés par la réglementation. C'est un véhicule permettant au secteur des transports de se renouveler et de se renforcer. Le nouvel office va jouer un rôle important dans ce contexte. Avec ses nouvelles responsabilités et sa nouvelle structure, avec une limite de temps pour ses décisions et une plus grande fidélité aux politiques gouvernementales, cet office sera un excellent moyen de stimuler le développement d'un réseau de transports de tout premier ordre dans tout notre pays.