

*Transports—Loi*

Or, monsieur le Président, quand des gens de la petite et de la moyenne entreprises au Canada viennent témoigner devant un comité parlementaire, ils nous font des représentations pressantes nous disant: Attention, si vous adoptez les contrats confidentiels, tel que vous voulez le faire par votre projet de loi, ceci risque de nous mettre en faillite et, s'il vous plaît, ne faites pas cela. Il me semble qu'un gouvernement qui a l'intérêt public à l'esprit, un ministre qui en définitive veut avoir la loi la meilleure possible, se devraient d'écouter et d'accepter de telles représentations. Or, nous ne pouvons comprendre que le gouvernement conservateur ait fait la sourde oreille aux représentations pressantes et nombreuses de la petite et de la moyenne entreprises qui s'objectaient à des aspects importants du projet de loi C-18.

Évidemment, je n'ai pas besoin de vous dire que si les conservateurs n'ont pas écouté les petits hommes d'affaires, ils ont encore moins écouté les syndicats qui, eux aussi, sont venus témoigner devant le Comité des transports et qui ont soulevé avec beaucoup d'insistance et d'éloquence les dangers inhérents à cette loi pour le nombre d'emplois qui pourraient être perdus par l'industrie du transport si le gouvernement continuait et persistait aveuglément dans la voie de la déréglementation totale. Des statistiques ont été avancées qui, à mon avis, sont irréfutables par les syndicats canadiens qui ont témoigné devant le Comité des transports et qui nous ont dit d'une façon catégorique que de copier les Américains, comme le gouvernement conservateur veut le faire, dans le domaine de la déréglementation du transport, amènerait au Canada les mêmes conséquences que la déréglementation du transport a amenées aux États-Unis, c'est-à-dire la perte de nombreux emplois dans cette industrie. Or, le gouvernement a été totalement implacable vis-à-vis de ces représentations.

Il aurait pu écouter aussi, monsieur le Président, tous les professionnels de l'aviation, pilotes et autres, qui ont témoigné devant le Comité des transports et qui nous ont dit de façon non équivoque que la déréglementation menait inéluctablement à une baisse de la qualité du service et, plus important encore, à une baisse de la sécurité. Ce ne sont pas des choses que nous inventons, ce sont des spécialistes, des pilotes d'avions, des gens qui gagnent leur vie dans ce domaine-là, qui sont les premiers sur la ligne de front et qui viennent vous dire: Attention, ce qui a été fait aux États-Unis a amené une baisse de la sécurité aérienne. Or, tant l'actuel ministre des Transports que l'ancien ministre des Transports nous ont dit chaque fois qu'ils en avaient l'occasion de le faire, que rien ne serait négligé pour assurer que la sécurité totale existerait. Le premier ministre a même dit à un moment donné: Nous serons dans le domaine de la sécurité les premiers. Nous allons tout faire pour être les meilleurs. Et en réalité, si on regarde et qu'on analyse cela de très près on se rend compte en fait que ce ne sont que de belles paroles. Il n'y a pas de texte législatif qui assure la sécurité et il n'y a surtout pas au ministère des Transports et dans les organismes qui seront créés pour s'occuper de la surveillance de ce nouveau système de transport au Canada les années-personnes pour répondre aux besoins nécessaires pour la surveillance et la mise en application de normes de sécurité les plus importantes.

• (1910)

Encore hier, à l'occasion de l'étude à l'étape du rapport du projet de loi, nous avons tenté d'amender la loi pour nous assurer que les normes de sécurité les plus importantes seraient inscrites dans le texte de loi, et le gouvernement a refusé notre amendement.

Or, c'est de la fumée, c'est de la fumisterie. Lorsque le gouvernement nous parle de sécurité, il n'a que des mots, mais il n'a aucune action concrète dans ce domaine.

Je dis aussi que le gouvernement aurait dû écouter les compagnies de chemin de fer canadiennes qui, elles, nous ont dit que le projet de loi C-18 constituait une menace pour leur survie. Les deux compagnies de chemin de fer, tant le CN que le CP, sont venues témoigner devant nous et nous ont dit que les contraintes nouvelles imposées par le projet de loi C-18 mettaient en péril leur survie, amèneraient très nettement une diminution considérable de leurs revenus et de leur chiffre d'affaires et les forceraient à diminuer radicalement leurs opérations à travers le pays.

Le gouvernement est resté tout à fait insensible à ces représentations. Au contraire, il a plutôt décidé d'imposer des délais tout à fait artificiels. Au Comité des transports, lors de l'étude du Livre blanc *Aller sans entraves*, on s'est fait donner ce document et on s'est fait dire: Dans l'espace de deux mois, il faut absolument que vous remettiez votre rapport. On va vous permettre d'entendre certains témoins, mais il faut absolument que votre rapport soit présenté au Parlement avant Noël. Ensuite, c'est le projet de loi qui nous est arrivé et on s'est fait alors dire: Il faut que votre loi soit rapportée à la Chambre avant Pâques et dépêchez-vous, cela presse.

Je rappelle, monsieur le Président, que dans la réforme précédente, il y avait eu une Commission royale d'enquête qui avait siégé pendant trois ans avant de faire des changements à la Loi nationale sur les transports.

Or, non seulement les délais ont-ils été très courts, mais le gouvernement a même poussé l'insolence jusqu'à nous imposer une allocation de temps pour l'étude du projet de loi à l'étape du rapport et maintenant à une période maximale de quatre heures de débat en troisième lecture. Cela m'apparaît donc une façon très incorrecte de traiter un des secteurs les plus importants de l'économie canadienne qui est celui des transports. Et cela me paraît tout à fait incorrect et inapproprié de transformer de façon aussi radicale la loi qui régit le transport au pays.

Je pense que de bâillonner l'opposition est peut-être quelque chose qui est possible pour le gouvernement dans les circonstances à cause de sa majorité écrasante, mais le gouvernement s'il peut nous bâillonner ici, s'il peut forcer la main du Parlement à passer cette loi, il ne pourra pas bâillonner le public en général. Il ne pourra pas bâillonner les travailleurs dans le domaine du transport qui seront affectés par cette loi. Il ne pourra pas bâillonner les nombreuses compagnies de transport qui seront bousculées et bouleversées dans leurs activités par cette nouvelle loi. Et je suis convaincu que d'ici très peu, nous serons obligés, nous de l'Opposition officielle, de venir corriger et de remettre en place les pots cassés de ce gouvernement qui a voulu nous imposer une mauvaise loi et nous la faire adopter trop rapidement. Et je n'hésite pas à prédire que d'ici deux ans, ou trois ans au plus, le gouvernement sera saisi d'un nouveau