

Nous avons déjà dit qu'on n'aurait pas dû, à notre avis, isoler un organisme quasi-judiciaire comme la Commission des transports du Canada du ministre des Transports et du Parlement pour ce qui est des grandes orientations du secteur des transports au Canada. Nous estimons également qu'on n'aurait pas dû confier simultanément à la Commission la responsabilité de réglementer la sécurité ferroviaire et de mener des enquêtes sur les causes des accidents ferroviaires. Il y a des cas où les agents de réglementation peuvent être appelés indirectement à faire enquête sur leurs actes à toutes fins pratiques, ce qui constitue nettement un conflit d'intérêts. Bien que toutes nos associations aient soulevé cet aspect, aucune d'entre elles n'est en mesure de citer un cas où la Commission canadienne des transports aurait été manifestement en situation de conflit d'intérêts. Également, ce même organisme quasi judiciaire n'aurait pas dû se voir confier le pouvoir de définir l'avenir économique des sociétés ferroviaires en dehors du cadre d'une politique établie préalablement par le ministre des Transports ou, de préférence, par le Parlement. Désormais, avec le projet de loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi nationale de 1987 sur les transports, nous nous trouvons dans la situation tout à fait contraire. Avec ces deux mesures législatives, tous les chemins mènent à Rome. Jamais un César de la Rome impériale n'aura eu autant de pouvoirs que le ministre des Transports. On peut se demander ce que fera l'honorable John Crosbie de tous ces pouvoirs!

Qu'ils soient exercés ou pas par l'Agence nationale des transports ou un autre organisme, pratiquement tous les pouvoirs de réglementation en matière financière délégués en vertu de la Loi nationale sur les transports de 1987 relèvent directement ou indirectement, ou sont sujets à la surveillance, du ministre des Transports, et c'est accorder à un seul homme un trop grand pouvoir. Ce même ministre, jouira également du pouvoir de réglementer la sécurité ferroviaire en conformité du projet de loi sur la sécurité ferroviaire. Il est question du ministre plus de 150 fois dans ce projet de loi, outre les pouvoirs qu'on y délègue au gouverneur en conseil, en réalité le ministre des Transports.

En conformité de la Loi nationale sur les transports de 1987, le gouvernement préconise la mise en oeuvre d'une politique financière passablement stricte dans le domaine. Le ministre des Transports est chargé de l'application de la loi. En conformité du projet de loi sur la sécurité ferroviaire, ce même ministre, le ministre des Transports, doit également veiller à ce que les sociétés ferroviaires tiennent dûment compte de l'importance de la sécurité ferroviaire. À notre humble avis, même si le ministre des Transports était bicéphale, il aurait énormément de mal à assumer ces deux rôles contradictoires.

Tout conflit d'intérêt dans la structure de la Commission canadienne des transports, qu'on a pu déplorer précédemment, semble insignifiant par rapport à la position intenable que devra assumer le ministre si le projet de loi sur la sécurité ferroviaire prend force de loi sous sa forme actuelle. À l'époque de l'ancienne Commission canadienne des transports, lorsqu'interrogé à la Chambre des communes au sujet de la sécurité aérienne, le ministre des Transports pouvait simplement éviter de répondre en s'en remettant à la Commission canadienne des transports, l'organisme quasi-judiciaire chargé de la sécurité ferroviaire en vertu de la loi existante. En vertu de la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire, le ministre ne pourra plus recourir à ce mécanisme de défense. Il sera

responsable devant le Parlement de l'efficacité quotidienne de centaines de règlements, de lignes directrices, de règles, d'ordres, ainsi de suite, concernant la sécurité ferroviaire au Canada. Les problèmes non résolus et les questions auxquelles les collaborateurs du ministre, chargés de la sécurité ferroviaire, n'auront pas su répondre, finiront inévitablement par être soulevés à la Chambre des communes et au Sénat. À notre avis, ce n'est pas à ces tribunes qu'il conviendrait de gérer un service ferroviaire.

Il ne convient pas de traiter à la Chambre des communes et au Sénat des problèmes quotidiens de l'exploitation sûre des chemins de fer transcontinentaux du Canada. Or, du fait de la structure de la Loi sur la sécurité ferroviaire, d'après nous, cela ne saurait hélas manquer de se produire. Nous imaginons déjà l'opposition réclamant la démission du ministre des Transports chaque fois qu'on aura enfreint une règle de sécurité ou qu'il se sera produit un accident, ce qui pourrait fort bien arriver tous les jours. Bref, nonobstant le conflit d'intérêt manifeste créé par les objectifs financiers de la Loi nationale sur les transports de 1987 et la notion de sécurité ferroviaire qui, à notre avis, sera régie par la situation financière des sociétés ferroviaires en vertu du projet de loi sur la sécurité ferroviaire, il est tout à fait impossible et irréaliste de demander au même ministre, le ministre des Transports, de répondre directement de l'application des deux mesures législatives.

Honorables sénateurs, je propose l'ajournement du débat.

(Sur la motion du sénateur Turner, le débat est ajourné.)

• (1630)

AFFAIRES DES ANCIENS COMBATTANTS

LE CHANGEMENT DE NOM DU SOUS-COMITÉ—RETRAIT DE L'INTERPELLATION

L'honorable Jack Marshall, conformément à l'avis d'interpellation du mardi 19 avril 1988:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur le changement de nom du sous-comité sénatorial des affaires des anciens combattants, devenu le sous-comité des affaires des anciens combattants et du troisième âge, ainsi que l'a approuvé le comité responsable, celui des affaires sociales, des sciences et de la technologie, le mardi 1^{er} décembre 1987, afin que le mandat du sous-comité soit compatible avec les nouvelles fonctions du ministre des Affaires des anciens combattants, qui est aussi devenu ministre d'État chargé du Troisième âge

—Honorables sénateurs, le comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie m'a donné l'autorisation de changer le nom du sous-comité sénatorial des affaires des anciens combattants en sous-comité sénatorial des affaires des anciens combattants et du troisième âge, de sorte que ses responsabilités coïncident avec les nouvelles responsabilités du ministre des Affaires des anciens combattants et ministre d'État responsable du Troisième âge.

Le mandat du comité des affaires sociales, des sciences et de la technologie ne mentionne pas spécifiquement les personnes âgées. Toutefois, j'avais l'impression que, puisque l'on y mentionne la santé et le bien-être, un domaine plutôt vaste, on pouvait logiquement y ajouter les personnes du troisième âge.

Le but de mon enquête est de préciser la position du comité. En réalité, la question pourrait être simplifiée si je retirais cette enquête de l'ordre du jour. Mes discussions avec le sénateur