

[Text]

The Chairman: He said that is it.

Mr. Benjamin: No, the Keith Thompson part.

The Chairman: You have had talks with Keith Thompson. Everyone has had talks with Keith Thompson.

Mr. Maclaren: I am either going to answer it or not, because it is not that easy.

The Chairman: Oh.

Mr. Maclaren: Let me put it this way. We have had a rather difficult time with the opposite regulatory reform which made it obvious from the beginning. In fact we were told at our first meeting either we had better support the principles in *Freedom to Move* or else nobody was going to listen to us, and it was downhill from there.

The Chairman: You have not had a compatible time with Mr. Thompson.

Mr. Cochrane: At the very end of your presentation you mentioned the fact that you needed the Department of Transport's assistance in dealing with other departments. One of those was the Department of Labour. I think I know what they are doing.

I met with CBRT&GW the other day, and one of the things I think they are looking for in Bill C-19 is more effort similar to the thrust put forward by the Department of Labour. I gather what they think they are doing is safety related. You obviously do not.

Mr. Maclaren: There is partly safety involved in brokers' operating. It is an area of major concern. Because these people own their own trucks, they come under tremendous economic pressure. If we had more time my colleagues could provide detail of where the abuses are. We do not deny there are abuses. The same kind of abuse occurs in the United States; it is the independent trucker who has been run into the ground under competitive conditions.

The problem is that if we do not have an adequate, comprehensively and uniformly enforced safety regime in this country, it will continue and get worse and put the legitimate large trucker who employs drivers in an intolerable competitive position, never mind the Americans. We are prepared to compromise on a safety aspect to make sure owner/operators come under the safety regime.

The Justice Department has told Labour they currently do not. This is not why Labour has tried to have them declared employees. They will take away the jobs, the rigs and everything else for about 10,000 people in this country. The owner/operators do not want to be declared employees by Labour Canada. They are on record saying it with them. It is a very complex issue, Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: If we proceed with Bill C-19 the way it is before the National Safety Code is in place, do you see more activity by the Department of Labour?

[Translation]

Le président: Il a dit que c'était tout ce qu'il savait.

M. Benjamin: Non, au sujet de Keith Thompson.

Le président: Vous avez eu des entretiens avec Keith Thompson. Tout le monde a eu des entretiens avec Keith Thompson.

M. Maclaren: Voulez-vous ma réponse ou non, parce que ce n'est pas si simple?

Le président: Oh.

M. Maclaren: Disons que dès le départ nous avons eu des difficultés avec la réforme de la réglementation. En fait, à notre première réunion, on nous a dit d'appuyer les principes d'*Aller sans entraves*, autrement personne n'allait nous écouter, et les choses n'ont fait qu'empirer.

Le président: Vous ne vous êtes pas bien entendu avec M. Thompson.

M. Cochrane: A la toute fin de votre exposé, vous avez dit que vous aviez besoin de l'aide du ministère des Transports pour traiter avec d'autres ministères, dont le ministère du Travail. Je crois savoir ce qu'il fait.

J'ai rencontré les représentants de CBRT&GW récemment et je crois qu'ils recherchent la même chose que le ministère du Travail dans le projet de loi C-19. Ils estiment sans doute qu'ils veillent sur la sécurité, mais vous n'êtes pas du même avis évidemment.

M. Maclaren: Les agents s'occupent aussi en partie de la sécurité. C'est un domaine qui nous préoccupe beaucoup. Etant donné que ces personnes possèdent leurs propres camions, elles font face à d'énormes pressions économiques. Si nous avions plus de temps, mes collègues pourraient vous expliquer où des abus sont commis. Nous ne nions pas qu'il y en ait. Les mêmes abus sont commis aux Etats-Unis; c'est le camionneur indépendant qui a été amené au bord de la faillite par la concurrence.

Si nous n'avons pas de règles de sécurité complètes et uniformes au pays, les choses continueront d'empirer, et les grandes entreprises de camionnage qui emploient des chauffeurs se retrouveront dans une position concurrentielle intolérable, sans parler des Américains. Nous sommes prêts à accepter des compromis pour que les propriétaires exploitants soient assujettis au code de sécurité.

Le ministère de la Justice a déclaré au ministère du Travail que ce n'était pas le cas actuellement. Ce n'est pas la raison pour laquelle le ministère du Travail a tenté de les faire déclarer des employés. Ils vont faire perdre leur emploi, les camions et tout à environ 10,000 personnes au pays. Les propriétaires exploitants ne veulent pas que Travail Canada les déclare des employés. Ils l'ont déjà déclaré. C'est une question fort complexe, monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Si nous adoptons le projet de loi C-19 tel quel avant que le Code national de sécurité ne soit en place, y aura-t-il un regain d'activité au ministère du Travail?