

syndiqués régis par le projet de loi sur la sécurité ferroviaire sont tous représentés par les syndicats membres de l'Association des syndicats de cheminots du Canada.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada appuie le projet de loi sur la sécurité ferroviaire, le projet de loi C-105. Mais certains éléments du projet de loi inquiètent sérieusement notre association.

Comme les honorables sénateurs le savent maintenant, les Travailleurs unis des transports représentent des hommes et des femmes occupant divers emplois dans les chemins de fer du Canada et des États-Unis. Au Canada, nous représentons des chefs et des agents de train, des agents de triage et autres catégories travaillant d'un bout à l'autre du réseau ferroviaire canadien, y compris les deux chemins de fer nationaux qui sont évidemment les Chemins de fer nationaux du Canada et les Chemins de fer du Canadien pacifique.

On peut dire à notre avis que les Travailleurs unis des transports sont une organisation qui, tout au long de son histoire, a consacré beaucoup de temps, d'énergie et d'argent à la promotion de questions qui mettent en jeu non seulement la santé, la sécurité et le confort de ses adhérents, mais aussi les intérêts de tous les Canadiens. Notre syndicat a des services importants et compétents en matière de législation et de protection, qui ont leur siège à Ottawa avec des bureaux et des représentants dans chaque section au Canada. Le service législatif s'occupe particulièrement de la promotion des grandes questions, de la formation et des programmes destinés à améliorer la sécurité du fonctionnement des chemins de fer. De concert avec les services de protection situés dans chaque section locale au Canada, il encourage les programmes de prévention destinés à éliminer les dangers avant qu'ils ne provoquent des accidents, de fait longtemps avant que ne se produise un accident qui pourrait entraîner la perte d'un bras ou d'une jambe ou la mort.

En outre, les représentants de toutes nos fraternités participent chaque mois à des comités de sécurité à tous les paliers de chaque société ferroviaire au Canada. Nous croyons donc qu'on peut dire en toute justice que notre syndicat a pris depuis longtemps l'engagement sincère de favoriser la sécurité ferroviaire au Canada.

Ce projet de loi révèle nettement l'objectif du gouvernement qui est de déréglementer le transport au Canada. Cet objectif remonte à l'adoption de la Loi nationale de 1987 sur les transports, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1988. L'objet principal de cette loi était d'abolir la Commission canadienne des transports et de créer un nouveau milieu économique déréglementé dans les transports au Canada. Laissez-moi vous dire, honorables sénateurs, que la situation n'est guère satisfaisante. Le principe qui s'appliquera à tout le réseau de transport au Canada, soit les chemins de fer, le camionnage et les lignes aériennes, est qu'une structure favorisant la concurrence sera avantageuse pour les usagers des réseaux de transport et permettra en définitive aux divers modes de transport de devenir plus efficaces alors qu'ils s'efforcent de répondre aux exigences compétitives du marché tant intermodal qu'intramodal. En somme, que le meilleur gagne.

Honorables sénateurs, j'ai formulé des remarques analogues durant le débat sur les projets de loi C-18 et C-19, et je

[Le sénateur Turner.]

regrette d'ajouter que mes prédictions sont en train de se réaliser. Samedi dernier, un article publié dans le *Star* de Toronto faisait état de la répercussion du projet de loi C-18, la Loi nationale sur les transports, sur l'industrie du camionnage au Canada.

Malheureusement, à notre avis, le projet de loi sur la sécurité ferroviaire est fondé sur la même hypothèse fondamentale. Selon cette hypothèse, les chemins de fer assureront à leur exploitation un niveau satisfaisant de sécurité dans leur propre intérêt, mais s'ils enfreignent les objectifs généraux de sécurité énoncés dans les règlements découlant du projet de loi sur la sécurité ferroviaire, les amendes prévues dans la loi pour de pareilles infractions les inciteront à respecter la loi. Ils seront motivés par l'intérêt et les amendes exerceront un pouvoir de dissuasion. Le gouvernement croit que, dans leur propre intérêt et devant la menace d'amendes, les chemins de fer respecteront un niveau de sécurité acceptable. Je m'excuse, mais cela ne se produira pas. L'Association des syndicats de cheminots canadiens ne partage pas cette philosophie et cette croyance. Nous croyons que le niveau de sécurité se détériorera à la longue et sera déterminée par la situation financière des chemins de fer. A notre avis, la sécurité des voyageurs et des employés ne devraient jamais en aucune façon être liée à la situation économique des chemins de fer.

L'Association des syndicats de cheminots canadiens se préoccupe aussi grandement des pouvoirs que concentre le projet de loi sur la sécurité ferroviaire entre les mains du ministère des Transports. En ce qui concerne la loi sur les chemins de fer et l'ancienne Loi nationale sur les transports, nous nous inquiétons depuis longtemps du fait que les commissaires canadiens au transport, chargés légalement de contrôler la situation économique des chemins de fer, d'adopter des règlements visant à garantir la sécurité des voyageurs et des employés et d'étudier la cause des accidents ferroviaires, sont en conflit d'intérêts.

● (1620)

De plus, notre association était d'avis qu'en raison des pouvoirs quasi judiciaires de la Commission canadienne des transports, le ministre des Transports et le Parlement étaient pratiquement impuissants à énoncer des lignes directrices à l'intention des exploitants des services de transport au Canada. Selon nous, un organisme quasi-judiciaire composé de membres non élus comme la Commission canadienne des transports n'aurait pas dû se voir conférer le pouvoir de définir la politique des transports au Canada au cours des 20 dernières années. Ce n'est pas du tout ce qu'envisageait la Commission McPherson, sur le rapport duquel se sont inspirés les auteurs de la Loi nationale sur les transports. Nous aurons également des commentaires à formuler au sujet de nombreux articles du projet de loi sur la sécurité ferroviaire qui portent sur le comité consultatif, les renseignements médicaux et optométriques, les modifications du Code criminel, les amendes et les peines d'emprisonnement prévues pour ceux qui contreviennent à la loi, et la possibilité d'imposer des tests de détection de drogues à certains employés des chemins de fer.

Compte tenu de ce que le ministre veut nous imposer, on croirait, honorables sénateurs, que nous sommes tous des criminels. Nous ne croyons pas que ce qu'il veut faire soit très bon pour le moral des employés des chemins de fer au Canada.