

*Initiatives ministérielles*

peuvent-ils être certains que cette société ferroviaire pourra assurer elle-même sa survie?

Je veux retourner à la question du but du projet de loi C-5. Comme on l'a déjà signalé, certaines personnes ont dit que si la Central Western Railway avait été créée 39 jours plus tard, c'est-à-dire après l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi nationale sur les transports, elle ne serait pas confrontée aux problèmes juridiques qu'elle connaît aujourd'hui. Cela n'est pas tout à fait vrai.

Le problème de la compétence aurait été soulevé quand même, comme il l'a été par les syndicats des cheminots représentant les employés du Canadien National, au sujet de l'obligation de successeur, conformément à l'article 144 du Code du travail du Canada.

De plus, si le projet de loi C-5 était adopté, la compétence du gouvernement fédéral sur la Central Western pourrait être confirmée conformément à l'alinéa 92(10)c) de la Loi constitutionnelle de 1867.

Le Conseil canadien des relations du travail a statué que la compagnie relève de la compétence du gouvernement fédéral et son jugement a été confirmée par la Cour d'appel fédérale. La compagnie a interjeté appel. L'appel doit être entendu par la Cour suprême le 19 mars 1990.

• (1030)

Le gouvernement s'y prend d'une façon très efficace, cette fois-ci, pour faire adopter ce projet de loi par la Chambre. On pourrait prétendre que ce zèle pourrait porter préjudice à la cause pendante devant la Cour suprême si ce projet de loi était adopté avant l'audition de l'affaire. J'espère que ce n'est pas dans ce but que le gouvernement essaie de faire adopter ce projet de loi le plus rapidement possible.

J'ai aussi soulevé la question de la sécurité durant le dernier débat. Je voudrais en parler encore une fois.

On nous a dit que les employés de la Central Western possédaient une carte «A» prévue par le Règlement unifié d'exploitation et que les résultats de leurs examens avaient été remis aux autorités provinciales et fédérales. J'ai déjà dit, et je le répète, si le projet de loi C-5 faussait les règles du jeu et si la Central Western ne relevait plus de la compétence du gouvernement fédéral, rien ne garantirait que cette compagnie continuerait à être régie

par les normes de sécurité fédérales, lorsqu'elle serait déclarée de compétence exclusivement provinciale.

Je vous fais part des inquiétudes des syndicats à ce sujet. Voici les questions qu'ils se posaient. Les employés seraient-ils protégés contre l'obligation de travailler dans des conditions dangereuses à cause des longues heures de travail? Seraient-ils visés par les dispositions sur le repos obligatoire? Si la décision du Conseil canadien des relations du travail était confirmée, les syndicats prétendent que les employés de la Central Western seraient protégés par les dispositions à ce sujet contenues dans les ententes conclues avec le Canadien National avant l'achat de la subdivision Settler. Ces ententes donnent aux employés le droit de prendre du repos après 10 ou 11 heures de travail.

Dans leur mémoire présenté au comité législatif, les Travailleurs unis des transports indiquent qu'il y a une nette différence entre un droit contractuel et l'obligation de travailler durant de longues heures, selon le bon vouloir de l'employeur. Ils précisent et je cite:

Ces règles contractuelles et ces règlements gouvernementaux protègent les employés, mais servent aussi à protéger le public le long de l'emprise ferroviaire et nous estimons que la Central Western, autant que les autres lignes ferroviaires sur courtes distances, devrait être tenue de se conformer à ces normes.

Pour terminer, je me bornerais à demander instamment à la Chambre de prendre en considération les quelques points que j'ai mentionnés dans ma déclaration, mais j'aimerais encore une fois souligner ceci.

La Central Western Railway semble être une entreprise rentable et sa santé financière ne paraît pas être menacée à l'heure actuelle.

Il semblerait qu'un appel est en instance devant la Cour suprême et la Chambre devrait laisser ce tribunal rendre sa décision sans aucune ingérence, même involontaire, de sa part.

La sécurité des travailleurs pourrait finir par être en danger en l'absence de mesures de précaution clairement établies et contrôlées.

Enfin, les producteurs de grains, qui comptent sur cette voie de chemin de fer pour le transport de leurs récoltes, doivent avoir l'assurance de ne pas être à la merci d'une petite entreprise, même en bonne santé financière actuellement.

Il ne s'agit pas uniquement du rêve d'un petit entrepreneur, mais de l'avenir de travailleurs et de producteurs.