

*Initiatives ministérielles*

Tout ce que ce projet de loi tend à faire, c'est à placer cette société exactement sur le même pied que tous les autres petits chemins de fer du Canada. Nous pourrions débattre à la Chambre de l'évolution de ces chemins de fer et engager une discussion philosophique pour savoir si cette évolution est souhaitable ou non, mais c'est une autre question. Il faut plutôt se demander, étant donné qu'une série de règlements visent tous les autres chemins de fer sur courte distance, s'il faudrait traiter une société différemment des autres. À mon avis, les députés raisonnables de la Chambre concluront que non.

Pour faire une mise au point, car on ne saurait prétendre que ce projet de loi n'a pas soulevé d'objections, on s'y est effectivement opposé assez énergiquement. Cette opposition est venue du secrétaire administratif de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, M. Ed Abbott. Il a déclaré que l'association en cause avait entrepris des pourparlers quant à la compétence du syndicat à l'égard de ce chemin de fer. M. Abbott n'a fait que son travail de représentant syndical. Il s'est abord assuré que les droits et les intérêts des travailleurs étaient respectés, et que leurs emplois étaient préservés. C'est là la responsabilité de tout représentant syndical et c'est dans cet esprit qu'on doit interpréter son intervention sur le projet de loi C-5.

Les députés peuvent dire, sous réserve de l'objection tout à fait valable de M. Abbott, que nous sommes satisfaits. Nous avons nous-mêmes entendu un représentant des travailleurs dire que ceux-ci appuyaient le projet de loi C-5. Les travailleurs estiment, et l'ont unanimement déclaré, qu'ils ont d'excellentes relations de travail la Central Western Railway. Ils sont d'avis que le fait que cette entreprise soit petite et unique en son genre et qu'elle compte un petit nombre d'employés favorise un climat de travail sain. Fait plus important encore, les Canadiens en général peuvent constater que la fiche et les normes de sécurité de cette entreprise sont de haut niveau et qu'elles ont été maintenues.

Il convient de signaler aux Canadiens qui s'inquiètent de la tendance vers la création de lignes ferroviaires sur courte distance que, dans le cas présent du moins, sans préjuger de ce qui arrivera dans l'avenir, le chemin de fer a investi une bonne partie de ses revenus dans l'amélioration de la ligne depuis qu'elle a été fondée il y a quelques années. Elle a acheté la ligne de l'un des deux géants ferroviaires du pays et a consacré des millions de dollars à son amélioration en l'espace de quelques années. En fait, elle a réinvesti entre 35 et 40 p. 100 de ses revenus pour améliorer la sécurité. Ces détails sont dignes de mention.

• (1020)

Non seulement les employés ont témoigné devant le comité, mais ils ont unanimement réclamé l'adoption de ce projet de loi dans leur intérêt, celui de la société ferroviaire et celui de la région que dessert la société qui exploite le chemin de fer secondaire. Le comité a aussi entendu des habitants des villages de Donalda et de Big Valley, du comté de Camrose ainsi que des habitants de beaucoup d'autres localités et des agriculteurs qui sont desservis—et très bien desservis—par ce chemin de fer secondaire. Tous veulent que le projet de loi C-5 soit adopté, de sorte que ce chemin de fer continue de les desservir et que la controverse sur la question de la compétence soit bientôt résolue pour qu'il puisse prendre de l'expansion et favoriser le développement de la région.

Il vaut aussi la peine de signaler et de reconnaître que le syndicat s'est manifesté dès le début et que nous comprenons pourquoi. Non seulement les employés et les localités visées se disent satisfaits des services de la société ferroviaire, mais un député de l'Assemblée législative albertaine, M. Gordon Wright—et je n'ai pas l'habitude d'encenser les députés néo-démocrates provinciaux—m'a écrit une magnifique lettre en ce sens.

À l'instar de bon nombre d'entre nous, il comprend parfaitement la prérogative qu'a le syndicat de représenter ses employés et le droit des syndicats d'intervenir dans ce genre d'affaires. Comme beaucoup d'entre nous aussi, il a jugé cette affaire en toute objectivité. Il n'a vu dans le projet de loi C-5 que ce qui y est, rien de plus ni de moins, et il s'est fait une opinion. On peut comprendre à quel point il est délicat pour un député néo-démocrate d'affirmer que le Parlement ferait bien d'adopter promptement le projet de loi C-5. Je ne vais pas citer ici sa lettre.

Notre parti appuie le projet de loi C-5. Nous profitons de l'occasion pour rendre hommage à M. Tom Payne, président de la Central Western Railway, qui a prouvé à tous les sceptiques canadiens que le Parlement peut parfois accomplir des choses. M. Payne est venu seul à Ottawa défendre sa cause devant les trois partis, sans l'aide d'opportunistes politiques, de lobbyistes et d'avocats grassement payés. Il a fait appel au bon sens naturel dont les députés font preuve à l'occasion. Son odyssée à Ottawa et, nous l'espérons, l'adoption du projet de loi aujourd'hui témoignent du bon sens du Parlement et du