

*Initiatives ministérielles*

mettre sur un pied d'égalité la CWR et toute compagnie de chemins de fer secondaire qui pourrait être créée.

• (1030)

Comment pourrais-je donner mon accord à pareille mesure législative qui condamne encore une compagnie de chemin de fer à mourir à petit feu, quand je songe aux conséquences qu'elle aura sur les employés de cette compagnie? Mon collègue répliquera qu'un comité parlementaire, en entérinant la *Loi nationale sur les transports* en 1987, a approuvé le principe que les compagnies de chemins de fer relevaient de la compétence des provinces. Je rappellerai à la Chambre que le NPD n'a pas donné son accord à cette loi en 1987, et qu'il ne le fera certainement pas aujourd'hui. En fait, cet argument ne fait que me confirmer dans mon opinion.

Je suis entièrement favorable à l'idée de saisir un comité législatif de ce projet de loi afin de donner la chance aux personnes intéressées de se faire entendre. Je suis certain que le propriétaire de la compagnie CWR voudra exposer ses vues à ce comité et que les syndicats qui représentent les employés de cette compagnie voudront également exprimer leurs récriminations. Nous pourrions peut-être même entendre ce que les employés visés par cette mesure législative ont à dire.

Je ne crois pas que le projet de loi soit aussi clair et limpide qu'il n'en a l'air. On ne saurait s'engager à la légère dans la modification de termes ou de paragraphes dans un projet de loi. Je suis persuadé qu'il ressortira des travaux du comité que le projet n'est pas si clair. J'appuie la motion visant à renvoyer le projet de loi au comité législatif.

**M. Robert D. Nault (Kenora—Rainy River):** Monsieur le Président, en ma qualité de représentant des travailleurs au sein du Parti libéral du Canada, j'aimerais également exprimer mon opinion au sujet du projet de loi C-5. Ce projet de loi, dans sa forme actuelle, ne semble pas avoir autant d'effet de ce côté-ci de la Chambre qu'on aurait pu le croire. L'une des questions que ceux qui se préoccupent des travailleurs aimeraient examiner de plus près est précisément celle des conséquences de cette mesure sur les travailleurs. C'est l'aspect le plus important, et il faut l'étudier en comité.

En ma qualité de représentant des travailleurs au sein du Parti libéral, je pense qu'il conviendrait de renvoyer ce projet de loi à un comité qui examinerait ses effets sur les travailleurs. Notre parti ne pense pas que le projet de loi

C-5 présente des risques pour la sécurité des lignes de chemin de fer, mais il importe d'examiner ses répercussions sur les travailleurs.

Je pense qu'il est essentiel de le confier à un comité, afin que tous ceux qui s'intéressent à la question puissent venir exposer leur point de vue et nous aider ainsi à prendre une décision éclairée qui tienne compte de tous les aspects de la question, et non seulement de ceux que présente le gouvernement, lequel estime d'ailleurs qu'un si petit projet de loi est sans conséquence pour le Canada.

Je recommande donc que nous renvoyions ce projet de loi à un comité.

**M. Les Benjamin (Regina—Lumsden):** Monsieur le Président, depuis que ce projet de loi a été présenté aux Communes, en avril dernier, je crois, j'ai éprouvé des sentiments contraires à son sujet, c'est à-dire que j'ai l'impression de voir un conservateur et un libéral plonger du haut d'une falaise dans mon automobile neuve.

C'est un petit projet de loi qui ne compte qu'un seul long paragraphe, mais on ne peut pas prétendre qu'il est simple et sans conséquences parce que ses répercussions sont un prolongement de celles dont notre parti a prévenu la Chambre, quand nous avons étudié la *Loi nationale sur les transports*. Surtout, il découle de ce qui s'est passé à la suite du débat et de la lutte qui a eu lieu pendant plus d'un an et demi au sujet du tarif légal pour le transport du grain, le tarif du Nid-de-Corbeau. J'ai dit, à ce moment-là, que l'abandon de ce tarif ferait disparaître encore plus d'embranchements et d'emplois et ferait monter les prix que les producteurs doivent payer pour faire livrer leur grain.

Le gouvernement précédent et le gouvernement actuel ont constamment suivi une politique qui a abouti à la dégradation continue de notre réseau ferroviaire national. Elle a entraîné son fractionnement en petits fragments éparpillés dans tout le pays. Elle l'a handicapé en l'obligeant à faire plus que ses frais. Par exemple, il est tenu de payer une taxe sur le gas-oil.

Il doit construire, maintenir et exploiter ses propres voies. C'est le seul mode de transport qui doit assumer une telle responsabilité. Les voies empruntées par les autres modes de transport, aérien ou autre, sont financées par les fonds publics. Et les dizaines de millions de dollars de taxe sur le gas-oil qu'il paie ne sont rien d'autre qu'une subvention aux usagers des autoroutes. Voilà comment on handicape notre réseau ferroviaire national.