

Initiatives ministérielles

protection, nous démantelons complètement le réseau au nom de la sécurité. Il me semble que la sécurité s'obtient si on reste en groupe. Quand un groupe se sépare du corps principal, son pouvoir de négociation diminue et les impératifs de l'exploitation de l'entreprise relèguent souvent la sécurité au second plan. Nous devons prévenir une telle situation.

Je voudrais, pour un instant, faire un retour vers le futur—sans jeu de mots ni allusion au film—et rappeler aux députés d'en face que si le projet de loi C-5 est adopté, il s'ensuivra que la Canadian Western Railway Company ne sera plus tenue de respecter les dispositions de la loi C-105, qui a été adoptée en 1988 pour assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer. C'est exactement ce à quoi je faisais allusion il y a quelques instants.

La loi C-105 porte que le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir l'établissement de normes concernant la structure ou les activités d'installations ferroviaires et applicables à la construction ou à la modification de celles-ci.

Elle assure également de nombreuses autres mesures de sécurité et stipule ceci dans un article concernant les lois applicables aux chemins de fer du gouvernement canadien:

Nonobstant toute disposition de la Loi sur les chemins de fer de l'État ou de toute autre loi du Parlement, les dispositions de la Loi nationale de 1987 sur les transports, de la Loi sur les chemins de fer, à l'exception des articles 156 à 184, et de la Loi sur la sécurité ferroviaire, concernant la construction, l'entretien et l'exploitation d'un chemin de fer s'appliquent à tout chemin de fer du gouvernement canadien qui, sans l'adoption de la présente loi, serait assujéti à la Loi sur les chemins de fer de l'État, mais seulement pour la période durant laquelle la gestion et l'exploitation de ce chemin de fer sont confiées à la Compagnie du National.

Autrement dit, une fois qu'une société ferroviaire ne relève plus de la compétence fédérale, elle n'a pas à se conformer à la loi. Le ministre actuel des Transports est-il d'humeur à permettre qu'une loi différente s'applique à l'échelle provinciale à diverses sociétés ferroviaires, et en matière de sécurité, rien de moins? Cela concerne la sécurité non seulement pour les travailleurs de ces trains de marchandises, mais aussi pour les gens qui doivent franchir les passages à niveau.

Il me semble que le gouvernement actuel est résolu à se désintéresser d'un tas de questions. Le gouvernement n'hésite pas à laisser se débrouiller les travailleurs qui

auront à porter le fardeau de taxes régressives comme la TPS. Il n'hésite pas à sacrifier les travailleurs canadiens sur l'autel du tout-puissant dollar américain avec le libre-échange. Or, juste après avoir sacrifié le gagne-pain des cheminots avec les réductions budgétaires imposées à VIA Rail, il veut maintenant poursuivre sur cette lancée avec les trains de marchandises et mettre en péril le gagne-pain de ces travailleurs en se désintéressant de toute l'affaire.

Je partage les préoccupations des Travailleurs unis des transports qui affirment:

Nous nous opposons vivement à ce que le gouvernement fédéral se décharge de sa responsabilité en matière de réglementation des chemins de fer, y compris les questions de sécurité et de relations de travail, en transférant une ou plusieurs parties d'un chemin de fer national à une société provinciale. À notre avis, une pareille éventualité aurait des conséquences graves pour l'avenir des chemins de fer au Canada. Nous n'avons aucune idée de ce qui motive le Parlement à agir ainsi.

Moi non plus. Je n'ai pas encore entendu personne de l'autre côté expliquer cette démarche. En fait, j'ai peut-être une idée de l'objet de ce projet de loi: le gouvernement fédéral veut tout abandonner et laisser l'entreprise privée prendre la relève de l'administration ferroviaire.

Je voudrais aborder l'aspect financier des lignes abandonnées. Le gouvernement a investi énormément de fonds publics au fil des ans pour construire nos liaisons ferroviaires nationales.

Les trains de marchandises sont actuellement rentables. Pourtant, le gouvernement laisse aller des lignes pour presque rien en consentant des prêts sans intérêt. Il les abandonne au profit de l'entreprise privée dont les bénéfices sont trois fois supérieurs à ceux du gouvernement.

Face à une telle situation, je me demande comment le gouvernement administre les chemins de fer. Si une société privée peut le faire, pourquoi les chemins de fer nationaux ne peuvent-ils pas le faire? Pourquoi abandonnons-nous ces lignes alors qu'elles sont rentables? Ces profits pourraient être redistribués aux Canadiens qui ont investi.

Je me demande ce que le gouvernement répondrait si on lui demandait pourquoi il est si désireux d'abandonner ces lignes qui sont rentables. Mon collègue d'en face prétend que le projet de loi C-5 n'aura pour effet que de