

Il y a seulement quelques semaines, nous avons été témoins de la disparition d'une des grandes traditions du Canada. Je parle de la fin du Canadien. Nous avons entendu dire qu'un groupe de particuliers voulait offrir cet itinéraire à un prix inabordable néanmoins pour la majorité des Canadiens, surtout si vous ajoutez la TPS—et Dieu sait quel sera son taux à ce moment-là—au prix du billet.

Je me demande si mon collègue de l'autre côté de la Chambre, qui a pris la parole à ce sujet, pourra garder son sérieux lorsqu'il dira aux employés du CN que la déréglementation, la privatisation et la plus grande importance accordée à la rentabilité sont dans leur intérêt. Je parie qu'il n'aurait pas le courage de le dire à tous les travailleurs de VIA Rail mis à pied.

Les employés du CN se demandent probablement avec anxiété s'ils seront les prochains. Je m'inquiète pour un grand nombre de ces travailleurs qui ont des raisons d'envisager avec crainte tous ces changements à l'assurance-chômage qui résultent du libre-échange et les modifications que la TPS apporte à la fiscalité. Il se passe tant de choses qui sont de nature à nous causer à tous de l'appréhension.

Quand le projet de loi a été présenté en avril, l'an dernier, les Travailleurs unis des transports ont écrit au ministre des Transports pour lui faire part de leurs inquiétudes. Le syndicat fait dans sa lettre l'historique de la question, et je voudrais en citer un passage:

Les Travailleurs unis des transports représentent le personnel de train et de gare de triage du chemin de fer Canadien National (CN). Le CN a vendu en novembre 1986 une partie de sa ligne (environ 106 milles dans la partie centre sud de l'Alberta) à CWRC, compagnie à charte provinciale. Les Travailleurs unis des transports et d'autres syndicats ont soumis une requête au Conseil canadien des relations de travail, contre le CN et le CWRC, afin de préserver leurs droits de négociation et les emplois de leurs membres. Une question épineuse était de savoir si les relations de travail au CWRC relevaient des lois fédérales ou provinciales.

• (1020)

Le Conseil canadien des relations de travail, dans une décision datée du 27 février 1987, a déclaré que le CWRC était une entreprise fédérale. Le CWRC en a appelé de cette décision à la Cour d'appel fédérale. L'appel a été rejeté le 28 janvier 1988. Le CWRC en appelle maintenant de ces décisions auprès de la Cour suprême du

Canada. Je signale que la décision n'a pas encore été rendue. L'affaire est en suspens.

Je voudrais citer la partie du texte législatif, qui a pour titre: «continuation de la personne morale existante».

3. La compagnie constituée en personne morale sous le nom de Canadian National Railway Company par la Loi ayant pour objet de constituer en corporation la Canadian National Railway Company et, concernant les chemins de fer nationaux du Canada, chapitre 13 des Statuts du Canada de 1919, la compagnie formée par la fusion de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, ainsi que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada mentionnée à la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, chapitre 33 des Statuts du Canada de 1932-33, sont déclarées être et avoir été une seule et même compagnie, laquelle est par les présentes continuée sous le nom de Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Je cite cette partie du texte pour montrer que, en 1919, le gouvernement a jugé bon de fusionner et de nationaliser nos chemins de fer. Le gouvernement que nous avons aujourd'hui manifeste une certaine indifférence envers le réseau national. Non content de démanteler les services voyageurs, il veut maintenant s'en prendre aux services de transport de marchandises.

C'est tout simplement scandaleux. Je répète ce que j'ai dit plus tôt. Dans le contexte actuel où les changements sont nombreux, le gouvernement appuie maintenant un projet de loi prévoyant à toutes fins utiles le démantèlement de notre institution nationale, le chemin de fer. On est en train de détruire l'élément qui a servi en quelque sorte de ciment dans l'édification de notre pays. Et ce n'est là qu'une des raisons pour lesquelles je m'oppose à ce projet de loi.

Il est dit aussi dans la lettre du syndicat que j'ai cité tout à l'heure:

Nous nous opposons à toute mesure législative favorisant une entreprise donnée, à plus forte raison si la question n'a pas encore été tranchée par le tribunal.

Je suis de cet avis.

Je voudrais maintenant faire un historique de ce processus et lire quelques remarques que le ministre des Transports d'alors, M. Crosbie, a faites en décembre 1986 sur la motion portant deuxième lecture du projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports:

En ma qualité de ministre des Transports, il est de mon devoir non seulement de veiller au maintien d'un système de transport efficace, mais aussi d'en garantir la sécurité. La sécurité viendra toujours en tête de nos priorités.

En séparant des embranchements—des lignes abandonnées, si on veut—de la ligne principale et en isolant les travailleurs du groupe relevant de la compétence fédérale, groupe au sein duquel ils ont une certaine