

[Texte]

always had some differences of opinion with the RTC, but it is our only forum to handle disagreements with the carriers in the area of what we would consider unsafe railroading. Our safety committees, set up under the Canada Labour Code, are virtually powerless because of exemptions granted carriers. This, combined with jurisdictional problems between the RTC and Canada Labour, do not grant us the same protection afforded other workers.

Canada Labour regulations concerning technological changes provides for negotiated compensation for affected workers, but no forum for safety-related concerns resulting from any given change. It has been our experience most recently, with the caboose issue, that without the RTC no public forum would have existed for us and others to prove to an independent body that the testing of caboosless trains could be unsafe. This led to the rejection of the application by the carriers. In *Freedom to Move* this so-called regulatory agency is at the whim of any given Minister of Transport. *Freedom to Move*, page 10, under the heading 'Regulatory Process', first paragraph, creates a new independent regulatory agency. This sounds promising until you read the second and third paragraphs.

First, we have a Minister having the power to 'Make such policy directions binding on the Agency'. It is obvious that there is no independence involved as apparently now exists.

Second, any matter of significant importance to us and/or the public not deemed important by the Minister can be allowed to pass without any public scrutiny:

The Regulatory Agency will be empowered to inquire and to hear the report on any transportation matter that, in the opinion of the Minister, affects the public interest.

• 1355

There is no mention here of worker safety, no independent power to call public hearings and no guarantee of acceptance of any report if hearings are held. This leads us to believe that the new agency will be nothing more than a rubber stamp for the Minister's office or another repository for political appointments.

Safety, as mentioned before, is our paramount concern and should be the concern of everyone involved in this process. Yet, in an address by the chief executive officer of Canada's primary carrier, the CNR, to this committee, failed in eight pages to mention safety. Mr. LeClair mentions, however, that we face obstacles in introducing major advances in railway technology.

This, to us, can only mean a wish on the railway's part to rid themselves of all RTC regulations, which ensure public and worker safety. There is a new fad in town and it is called

[Traduction]

sa mission d'assurer la sécurité du trafic-marchandises, mais il constitue notre seule tribune pour régler nos différends avec les transporteurs à propos des pratiques que nous considérons dangereuses dans les chemins de fer. Nos comités de la sécurité, établis en vertu du Code canadien du travail, sont pour ainsi dire impuissants à cause des exemptions consenties aux transporteurs. Si l'on ajoute en outre les problèmes de juridiction entre le CTCF et Travail Canada, nous n'avons plus la même protection que les autres travailleurs.

Les règlements de Travail Canada en matière de changement technologique prévoient une indemnisation négociée pour les travailleurs touchés, mais aucune tribune pour débattre les problèmes de sécurité qui naissent d'un changement donné. Tout dernièrement, lorsqu'il a été question des wagons de queue, nous avons vu que, sans le CTCF, ni nous ni personne d'autre n'aurait eu de tribune publique pour prouver à un organisme indépendant que les essais des trains sans wagon de queue pouvaient être dangereux. Cela a amené le rejet de la demande des transporteurs. Dans *Aller sans entraves*, cet organisme dit de réglementation est laissé à la merci de n'importe quel ministre des Transports. *Aller sans entraves*, à la page 10, sous la rubrique *Réglementation*, premier paragraphe, crée un nouvel organisme indépendant de réglementation. Cela paraît prometteur, jusqu'à ce que vous lisiez les deuxième et troisième paragraphes.

Tout d'abord, nous avons un ministre qui a le pouvoir de «donner des directives générales à l'organisme de réglementation». Il est évident que l'organisme ne jouirait pas de la même indépendance que l'organisme actuel.

En second lieu, toute question de grande importance pour nous et le public, mais sans importance aux yeux du ministre, pourra échapper à un examen public.

L'organisme de réglementation sera investi du pouvoir d'enquêter, de tenir des audiences et de faire rapport sur toute question de transport qui, de l'avis du ministre, touche l'intérêt public.

Il n'est pas question ici de la sécurité des travailleurs, personne n'a le pouvoir de réclamer des audiences publiques, et rien ne garantit, s'il y a des audiences, que le rapport sera accepté. Cela nous porte à croire que le nouvel organisme ne sera rien de plus qu'une chambre d'enregistrement des décisions du cabinet du ministre ou un autre lieu rêvé pour les nominations politiques.

La sécurité, comme on l'a vu, est notre premier souci, et elle devrait constituer la préoccupation de tous les intervenants dans ce processus. Pourtant, dans les propos qu'il a tenus devant votre Comité, le PDG du premier transporteur au Canada, le CN, n'a rien dit de la sécurité, dans huit pages de texte. M. LeClair mentionne cependant qu'il y a des obstacles qui nous empêchent de faire de grands progrès en matière de technologie ferroviaire.

Pour nous, cela signifie une seule chose: les chemins de fer souhaitent se débarrasser de tous les règlements du CTCF qui assurent la sécurité du public et des travailleurs. Il y a une