

Transports—Loi

Il faut rejeter la mesure à l'étude, ne serait-ce que pour un seul motif. En effet, elle ne garantit absolument pas la sécurité des voyageurs aériens, non plus qu'elle met les régions à l'abri de la suppression de certains itinéraires, de l'abandon de certaines lignes de chemin de fer, et ainsi de suite. On s'interroge sur la sécurité des voyageurs de même que sur la sécurité d'emploi.

On comprend pourquoi la situation qui règne chez Air Canada, à Toronto, a tout lieu de nous inquiéter, après avoir lu les propos de MM. Claude Taylor et Pierre Jeannot, qui sont parus dans le bulletin des employés de la société, le 15 décembre. Ces deux messieurs voient quelque raison de s'enorgueillir, en songeant à l'espoir et aux bons soins que les membres de la grande famille d'Air Canada ont procurés à un si grand nombre de gens. M. Taylor se dit fier des initiatives des employés auprès des enfants infirmes et malades, des hommes et des femmes ayant besoin d'hébergement temporaire, des jeunes cherchant à échapper à la toxicomanie et à l'alcoolisme et d'organismes qui fournissent de la nourriture et des vêtements aux démunis. Il parle alors de la grande famille d'Air Canada.

Il y a dans la famille d'Air Canada des machinistes confrontés à la perspective de ne jamais plus bénéficier d'un weekend de congé s'ils ne se plient pas aux exigences de la société en renonçant aux jours fériés. Pourquoi le Code canadien du travail prévoit-il des jours fériés si les employeurs peuvent dire à leurs employés qu'ils n'auront jamais droit à des jours de congé à moins de renoncer aux droits que leur confère le Code? Il s'agit d'une fraude que j'ai déjà portée à l'attention du ministre du Travail (M. Cadieux). J'espère une réaction favorable de sa part. Il convient toutefois, à mon avis, d'attirer l'attention sur cette situation dans le cadre de ce débat puisqu'elle laisse présager ce qui se passera après la déréglementation du transport ferroviaire et du transport routier si nous acceptons le projet de loi C-18 dans sa forme actuelle.

J'aimerais me pencher brièvement sur la situation des cheminots. J'ai reçu la visite, la semaine dernière, d'un groupe d'employés de chemin de fer de la grande ville de Belleville. L'un d'entre eux était fier de dire que son père et son grand-père avaient été cheminots avant lui. Je me sentais proche de cet homme puisque mon grand-père était également cheminot.

Les chiffres qu'ils m'ont montrés sur les activités de l'atelier de réparation de Belleville, pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 octobre 1986, prouvent que cet atelier est le centre de réparation de wagons le plus important de la région des Grands Lacs. Cet atelier a obtenu les meilleurs résultats en octobre et septembre. Or, au moment même où il démontre au CN qu'il est viable et rentable et qu'il offre un service supérieur à une dizaine d'autres ateliers de la région des Grands Lacs, on le ferme. Les employés ont reçu leur congé, et on leur a dit qu'ils avaient le choix soit de déménager à Toronto ou une autre région soit de quitter leur emploi. Dans bien des cas, ils ont plusieurs années de service et sont bien établis dans leur localité, Belleville en l'occurrence. Ils ne veulent pas être forcés de déménager à Toronto, Fort Erié, Niagara Falls, Sarnia, Capreol, Cochrane ou Hornepayne, simplement pour ne pas perdre leur emploi. Ils souhaitent rester à Belleville et on les a amenés à croire qu'en rentabilisant leur atelier, ils pourraient empêcher sa fermeture. Cependant, le 9 janvier 1987, le CN a licencié 47 travailleurs à Belleville. Ils avaient eu plusieurs

réunions avec le député de l'endroit et jusqu'à la fin de l'année dernière, ils avaient l'impression qu'il n'y aurait aucun licenciement et qu'ils ne perdraient pas leur emploi, car ils étaient productifs et efficaces.

• (1740)

La situation à Belleville est un microcosme de ce qui produit à Moncton. Peu importe que vous soyez en mesure de justifier votre existence. Il est sans importance que j'ai en main des documents qui montrent que l'atelier de Belleville était le plus efficace en ce qui a trait à la réparation des wagons du CN, de toute la région des Grands Lacs. Pour le Canadien National et le gouvernement conservateur l'importance accordée à la qualité et à la productivité a fait place à des considérations politiques.

L'une des raisons pour lesquelles ce projet de loi, sous sa forme actuelle, est tout à fait inacceptable, réside dans le fait qu'il ne contient absolument aucune garantie pour de nombreuses régions. Il se peut que Belleville ne soit pas une ville aussi importante que Toronto. Elle n'a peut-être pas le poids politique d'autres localités. Il s'agit simplement de 47 employés en l'occurrence, mais ils avaient fondé leur foyer et s'étaient établis à Belleville. On les a maintenant abandonnés.

Le projet de loi ne renferme absolument aucune garantie pour les travailleurs que le CN a poignardés dans le dos en fermant cet atelier, et des régions comme Belleville et l'est de l'Ontario ne sont pas du tout à l'abri de réductions de service et d'abandons de voies. Il n'y a, en outre, aucune garantie pour les voyageurs.

Dans un pays de la superficie du Canada, on ne saurait négliger la question délicate de l'abandon de voies ferroviaires. Certes, quand ils formaient l'opposition, les conservateurs avaient retiré pas mal d'avantages politiques de l'abandon par VIA Rail de certaines de ses responsabilités. Nous devons veiller attentivement à ce que toute mesure qui propose d'apporter des changements fondamentaux aux réseaux de transport nationaux renferme des dispositions destinées à protéger les régions. Je ne m'étonne pas de constater l'absence de telles dispositions dans la mesure à l'étude car, en deux ans et demi, les conservateurs ont clairement prouvé que le développement régional ne les intéressait pas. Ils ne tiennent pas à veiller à ce que puissent bénéficier du transport ferroviaire, aérien et routier, non seulement les régions éloignées, mais aussi les petites localités dans des provinces comme l'Ontario, par exemple Belleville, ni à veiller à ce qu'y restent ouverts des ateliers efficaces qui tournent rondement. Ils préconisent de centraliser ces services et de les confier aux grandes sociétés, au détriment des régions de moindre importance.

Un différend a éclaté l'autre jour dans le domaine de la pêche et nous en parlerons ce soir dans un débat d'urgence. Les conservateurs sont non seulement disposés à sacrifier les régions en faveur des grands centres, mais ils veulent aussi sacrifier le Canada quand il s'agit des intérêts d'autres pays, que ce soit les États-Unis ou la France. Cette mesure nous permet de constater encore une fois qu'ils ne tiennent pas à protéger les intérêts du Canada sur la scène internationale. Je songe plus précisément à l'absence de dispositions tendant à empêcher l'acquisition par des étrangers des compagnies et des réseaux de transport canadiens. Que nous propose cette