

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ruffell. We are glad you came. Your brief is going into the record and will, as I said, be analysed.

We are coming down the home stretch here and we are going to call our next witness, which is the United Transportation Union. Mr. Greenaway is appearing on behalf of the union. I understand the brief is partly in your hand and some final touches are being placed to it. That can be filed later, Mr. Greenaway. I think the best thing really, in your own articulate way, is to give us an overview of your concerns, and then we will throw it over to questions.

I am letting the members know that the Chair will exercise some discretion which, hopefully, will not get any publicity. We accommodated the UTU, the United Transportation Union, to appear here today because Mr. Blaikie asked. We are glad you are here and we are glad we were able to fit you in.

Mr. Richard Greenaway (Local Chairman, General Committee of Adjustment, CN West, United Transportation Union): We appreciate this opportunity, Mr. Chairman, but I would ask that I be allowed to read what I have to say. It is quite short; it is about five typewritten pages. Would that be appropriate?

The Chairman: Double-spaced, I hope?

Mr. R. Greenaway: I cannot remember because I have just the original copy with me.

The Chairman: Okay, start reading then.

Mr. R. Greenaway: Mr. Chairman and committee members, ladies and gentlemen, we represent members from the United Transportation Union from the CNR lines west, approximately 4,000 employees involved in the movement of rail traffic. We are most appreciative of this opportunity to address you on what we consider an issue that, if not handled correctly, could have major and lasting consequences for Canadians.

The document produced by the present government, entitled *Freedom to Move*, is an outline for deregulation of the entire transportation industry, deregulation for air, highway, marine and rail modes, freight and passenger traffic, including the number of economic issues. We will confine our remarks, for the most part, not to what is covered in *Freedom to Move* but to what is sadly lacking in this document; that is, who or what will replace the RTC, the current policeman of public and worker safety in the rail industry. Confining our remarks to this particular aspect of the transportation industry should not be construed as being in agreement with the basic concept of deregulation. We are here to comment on only that area in which we have the knowledge and experience, which we hope will enlighten this committee.

As mentioned previously, we believe the lack of comment from interested parties and the government paper on what is to replace the RTC causes us a great deal of concern. As a body whose work is the safe movement of rail traffic, we have

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ruffell. Nous sommes heureux que vous soyez venu. Votre mémoire, comme je l'ai dit, sera versé au compte rendu et analysé.

Nous en arrivons à la fin. Notre prochain témoin est M. Greenaway qui représente les Travailleurs unis des transports. Je crois savoir que vous avez une partie du mémoire en main et que l'on est en train d'apporter quelques dernières retouches au texte final qui pourra être déposé plus tard. Le mieux est que vous nous donniez, dans vos propres mots, un aperçu général de vos préoccupations. Nous pourrions ensuite passer aux questions.

La présidence va user de son pouvoir discrétionnaire en espérant ne pas s'attirer trop de publicité. À la demande de M. Blaikie, nous avons en effet invités les Travailleurs unis des transports (TUT), à comparaître. Nous sommes heureux d'avoir trouvé un créneau pour ce faire. nous sommes heureux d'avoir pu vous trouver une place.

M. Richard Greenaway (président local, Comité général de rajustement, CN Ouest, Travailleurs unis des transports): Nous sommes heureux de cette occasion, monsieur le président, mais je vous demanderais de me permettre de lire ce que j'ai à dire. C'est assez court; environ cinq pages dactylographiées. Est-ce d'accord?

Le président: À double interligne, j'espère?

M. R. Greenaway: Je ne me souviens pas, car j'ai seulement l'original.

Le président: Très bien, dans ce cas-là commencez votre lecture.

M. R. Greenaway: Monsieur le président et messieurs les députés, mesdames et messieurs, nous représentons les Travailleurs unis des transports des lignes du CN ouest, soit environ 4,000 employés préposés au trafic ferroviaire. Nous sommes très heureux de cette occasion de vous entretenir d'un problème qui, mal abordé, risque, à notre avis, d'être lourd de conséquences durables pour les Canadiens.

Le document *Aller sans entraves* déposé par le gouvernement actuel, est une ébauche de déréglementation pour toute l'industrie des transports, de déréglementation des modes de transport aérien, routier, maritime et ferroviaire, du trafic-marchandises et voyageurs, qui pose un certain nombre de questions économiques. Nos remarques porteront, pour l'essentiel, non pas sur ce qu'il y a dans *Aller sans entraves*, mais sur ce qui n'y est malheureusement pas; c'est-à-dire qui ou ce qui remplacera le CTCF, actuel gardien de la sécurité du public et des travailleurs de l'industrie ferroviaire. Si nous limitons nos remarques à cet aspect particulier de l'industrie des transports, il ne faudrait pas pour autant en conclure que nous sommes d'accord sur le concept fondamental de la déréglementation. Nous sommes ici pour commenter seulement le secteur que nous connaissons et dans lequel nous avons de l'expérience, dans l'espoir d'aider le Comité.

Comme nous l'avons mentionné, nous nous inquiétons terriblement de l'absence de commentaires de la part des parties intéressées et de ce qui doit remplacer le CTC. Nous avons toujours eu des divergences de vues avec le CTCF, dans