

J'ai été à l'emploi du CN pendant quinze ans. Je n'ai jamais eu un jour de congé et les vacances n'existaient pas en ce temps-là. Il a fallu faire la grève pour obtenir sept jours de vacances. La première année que nous avons eu une semaine de vacances, un compagnon et moi sommes allés voir comment les anciens prenaient cela. Ils ne savaient pas quoi faire d'eux-mêmes. La première année, ils ont travaillé et ont touché aussi leur paye de vacances. La deuxième année, nous avons exercé des pressions sur eux en leur disant: «Il est inutile d'avoir une semaine de vacances si vous ne la prenez pas». L'année suivante, ils l'ont passée sur leur balcon. Ils ne savaient pas quoi faire. Ils avaient travaillé quarante ou quarante-cinq ans sans jamais prendre de vacances. C'était nouveau pour eux et ils ne comprenaient pas ce qu'ils devaient en faire.

Honorables sénateurs, les articles 93 et 95 du projet de loi proposé semblent laisser entendre que la société ou la commission peuvent établir des règlements dans le cadre des dispositions du projet de loi qui prendraient force de loi en même temps que celui-ci. Sauf votre respect, cela semble signifier que les sociétés ferroviaires se trouveraient à réglementer elles-mêmes le réseau ferroviaire, un peu comme cela se fait aux États-Unis. Sauf votre respect, cela n'a absolument rien à voir avec l'histoire, la politique publique et les intérêts supérieurs de la sécurité du transport ferroviaire dans tout le Canada. Après tout, il est manifeste à la lecture même rapide des rapports des commissions Grange et Foisy que les sociétés ferroviaires ont sans cesse refusé de mettre en œuvre d'elles-mêmes les mesures qui s'imposent pour garantir la sécurité optimale de leurs opérations dans tout le réseau. Nous estimons respectueusement que les sociétés ferroviaires ont prouvé dans le passé qu'on ne peut pas leur faire confiance pour vraiment réglementer leurs opérations en ce qui a trait au domaine très important de la sécurité ferroviaire.

L'histoire a prouvé que la Commission canadienne des transports a eu du mal à persuader ou à obliger les compagnies ferroviaires à promouvoir ou à mettre en œuvre des techniques et des pratiques de sécurité suffisantes lorsque celles-ci s'imposent. A notre humble avis, il sera encore plus difficile, en cette époque où la tendance est à la déréglementation, de persuader les sociétés ferroviaires de réglementer leur activité de la manière la plus optimale qui soit dans le domaine fort important de la sécurité ferroviaire. Après tout, l'objectif ultime du projet de loi C-105 est de veiller à l'exploitation sûre des chemins de fer d'un bout à l'autre du pays.

Au moment de l'accident de Mississauga, je siégeais du côté de l'opposition à la Chambre des communes. J'en avais profité pour demander à l'actuel vice-premier ministre si le train accidenté avait été inspecté des deux côtés quand il a traversé le passage à niveau à la rue Québec et il n'a pas pu me répondre. J'ai su de source fiable et bien informée que, des deux wagonniers affectés à la protection et à l'inspection des trains, l'un avait dû se rendre à Windsor pour remplacer un collègue absent. Il était parti avant que le train n'arrive à la rue Québec et ne franchisse le passage à niveau. Ce wagonnier avait pris un «aller simple» à bord de l'un des trains du CN pour se rendre à Windsor. Par conséquent, l'accident de Mississauga aurait pu être évité si cet inspecteur membre de l'équipage s'était trouvé à bord du train.

Honorables sénateurs, j'ai essayé de vous faire part des préoccupations de 60 000 cheminots employés par les trois grandes sociétés ferroviaires sur un certain nombre de voies ferrées plus courtes qui assurent un service de transport de voyageurs ou de marchandises un peu partout au Canada.

A l'étape du rapport et de la troisième lecture, je pense parler du stress éprouvé par les cheminots comme facteur de sécurité, des programmes d'aide aux employés et du dépistage obligatoire des drogues chez les employés actuels et futurs.

**L'honorable Mira Spivak:** Honorables sénateurs . . .

**Son Honneur le Président suppléant:** Honorables sénateurs, je tiens à informer le Sénat que si le sénateur Spivak prend la parole maintenant, son discours aura pour effet de clore le débat sur la motion de deuxième lecture de ce projet de loi.

**Le sénateur Spivak:** Honorables sénateurs, je vous recommande d'adopter ce projet de loi en deuxième lecture.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2<sup>e</sup> fois.)

#### RENVOI AU COMITÉ

**Son Honneur le Président suppléant:** Honorables sénateurs, quand ce projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois?

(Sur la motion du sénateur Spivak, le projet de loi est renvoyé au comité permanent des transports et des communications.)

[Français]

#### LA LOI SUR LA TAXE D'ACCISE LA LOI SUR L'ACCISE

PROJET DE LOI MODIFICATIF—2<sup>e</sup> LECTURE—AJOURNEMENT DU DÉBAT

**L'honorable Jacques Flynn** propose: Que le projet de loi C-117, tendant à modifier la Loi sur la taxe d'accise et la Loi sur l'accise soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois.

—Honorables sénateurs, ce projet de loi prévoit la ratification parlementaire de propositions liées à la taxe fédérale de vente et à la taxe et aux droits d'accise annoncées par le ministre des Finances dans le cadre des budgets du 18 février 1987 et du 10 février 1988, du *Livre blanc* sur la réforme fiscale du 18 juin 1987 et du document sur la réforme fiscale du 16 décembre 1987. Le projet de loi contient donc un certain nombre de mesures fiscales importantes. Cependant, il faut noter que les augmentations des taxes de vente et d'accise prévues par cette loi font partie du programme général de réforme fiscale, qui entraînera de fortes baisses de l'impôt sur le revenu des particuliers. Ces réductions s'élèveront à 12 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années.

De toute évidence, aucun gouvernement n'aime hausser les taxes. Ce projet de loi traduit nettement l'engagement du gouvernement actuel à mieux gérer les opérations du gouvernement et les ressources publiques de façon équitable. Les frais généraux ainsi que les dépenses de fonctionnement et d'entretien ont été réduits au cours des dernières années. La gestion de la trésorerie a été améliorée. A cet égard, le projet de loi prévoit le paiement accéléré des taxes fédérales de vente et d'accise par les contribuables. Cette mesure permettra de compenser les effets des mesures provisoires de la réforme