

Actuellement, un système de rapport et de contrôle des transports par le Canadien National a été installé à Montréal et la phase finale du programme TRACS doit entrer en vigueur d'ici 1975. En fin de compte, tout le réseau du Canadien National fera rapport à un ordinateur à Montréal. Cet appareil étudiera les données qui lui seront directement fournies sur les opérations dans les différents centres et les renseignements ainsi obtenus seront renvoyés directement au lieu des opérations sous forme d'avis d'itinéraires des trains, qui court-circuiteront les centres de contrôle régionaux actuels. Il est possible et probable que ces renseignements servent de base aux décisions administratives, et de ce fait on aura beaucoup moins besoin d'administrateurs régionaux. Les objectifs du programme sont louables, s'il diminue le coût des transports et sert mieux le public.

De plus en plus il nous faudra nous accommoder de l'évolution technologique qui entraînera une diminution considérable des emplois fournis par le Canadien National dans le Manitoba, la plupart à Winnipeg. Il semble que la centralisation survenue jusqu'ici par rapport à Winnipeg et à d'autres centres opérationnels et administratifs régionaux n'ait été qu'un phénomène passager. Le trait le plus significatif de cette centralisation du CN est peut-être que le processus décisionnel sera plus éloigné du théâtre des opérations, du moins en ce qui concerne l'Ouest. Une politique énoncée ailleurs régira jusqu'à un certain point la vie quotidienne au Manitoba et dans d'autres régions de l'Ouest, ce qui indique un retour à la tentative d'exercer de Montréal le contrôle de secteurs importants dans la vie de l'Ouest du Canada. Par la force des circonstances, le CN est devenu une société d'État contrôlée pour l'essentiel par le gouvernement fédéral. La concentration du processus décisionnel en un endroit aussi éloigné de plusieurs régions ne peut qu'entraîner des malentendus. La centralisation moderne pourrait être avantageuse à l'occasion, et nécessaire dans l'intérêt de l'efficacité, mais le contrôle centralisé d'un système de transport aussi vital pour l'Ouest ne devrait pas être poussée aussi loin.

• (2020)

La disparition progressive du système de zones de la région de la Baie d'Hudson laisse entrevoir la détérioration d'autres régions en faveur d'une plus grande centralisation dans l'est. Il en résultera des licenciements dans les petites localités et une sensation d'isolement chez les employés et le public desservis par le CN. Ce dernier semble permettre certaines situations qu'il n'est pas bon de laisser surgir et il prend trop de temps à les redresser. Mais une fois lancé, le CN semble réagir trop violemment et a tendance à créer d'autres situations qui ne sont pas meilleures.

En éliminant progressivement les chefs de gare dans diverses régions de l'Ouest, le CN et le CP ont choisi d'utiliser les servocentres. Le servocentre est probablement conçu pour assurer un meilleur service au client, mais il élimine des petites localités le chef de gare, un personnage qui remplissait à la fois les fonctions de relationniste et d'agent d'affaires pour le chemin de fer. Quand un camionneur peut entreprendre le travail effectué antérieurement par le chemin de fer, il a l'avantage de résider dans la petite localité et de servir personnellement les établissements commerciaux. Les servocentres sont impersonnels, et les relations d'affaires avec eux peuvent être difficiles. La mise en application du concept du servocentre signifie que le chemin de fer n'accepte plus les envois inférieurs à un wagon complet.

[M. Ritchie.]

Le concept de la suppression graduelle de la région a créé un grand bouleversement et beaucoup d'inquiétude dans la ville de Dauphin, à cause de la possibilité du départ de certains habitants. Le maire et le conseil de cette municipalité ont exprimé tant de crainte que le CN a cru bon de publier une déclaration en février 1971. En substance, le CN a déclaré que 27 emplois seraient transférés ailleurs, mais que 24 emplois seraient créés dans le servocentre, ce qui signifiait une perte nette de trois emplois. Il a aussi donné à entendre qu'une fois achevée la centralisation 14 autres emplois seraient peut-être transférés ou abolis, ce qui donne un total de 17 emplois perdus. Le CN a aussi déclaré qu'il n'avait pas d'autres projets de réduction des services. Il a affirmé que Dauphin demeurerait un important centre ferroviaire et que tout autre transfert d'employés ne représenterait qu'un faible pourcentage de son effectif à Dauphin. En février 1972, le CN a publié un autre communiqué à Dauphin disant que la perte nette d'emplois dans la ville s'établissait à 39. Les associations d'employés du CN prétendent que 69 emplois ont été supprimés et que sept seulement ont été créés, ce qui donne une perte nette de 62 emplois.

La localité a perdu des surveillants de l'emploi et leur personnel, un mécanicien régional et le personnel complet d'un département des machines, un surveillant de la comptabilité et son personnel, un surveillant de l'équipement et son personnel, des contremaîtres des ponts et des immeubles et leurs personnels, des services administratifs et leur personnel, des surveillants des services de vente, messagerie et voyageurs, et leurs personnels, des surintendants des transports et leurs personnels, un contremaître des locomotives et son personnel, des surveillants de la répartition des wagons, et un atelier d'équipement et son personnel. Je le répète, le CN a déclaré que Dauphin resterait un important centre ferroviaire, mais il ne semble pas encore avoir décidé quels services y seront maintenus. Le départ progressif des cadres du CN a suscité un profond malaise dans la région. Il en est résulté des suppressions d'emplois et une diminution de l'importance de cette communauté. Il reste à voir si les transports ferroviaires vont y gagner en efficacité. J'espère que, lorsqu'il s'agira de procéder à des changements affectant de petites communautés, le CN saura agir avec circonscription et s'assurera que les changements envisagés contribueront à améliorer la situation dans le domaine des transports.

A présent, je voudrais vous parler de la voie ferrée qui aboutit au port de Churchill. Des difficultés de transport semblent se profiler à l'horizon du fait des ventes record de grains dont on entrevoit la possibilité cette année. Ces éventuelles ventes record sont évaluées en boisseaux, et non en dollars, et l'on ne devrait pas perdre de vue que le Canada n'exporte guère plus de produits agricoles qu'il n'en importe. Des navires attendraient dans le port de Vancouver qu'on les charge de blé. L'opinion courante est qu'il faudrait utiliser davantage le port de Churchill pour décentraliser.

De plus en plus, on accuse les chemins de fer de ne pas suffire à approvisionner la côte ouest, ou même la tête des lacs ou Churchill. Une façon de rendre le port de Churchill plus utile serait d'y porter la capacité des entrepôts à 20 millions de boisseaux. Nous pourrions ainsi régulariser le mouvement du grain de la Saskatchewan et du Manitoba et normaliser le service du chemin de fer Hudson Bay. Nous éviterions ainsi la ruée qui se produit tous les mois de juin afin d'ouvrir le port de Churchill.