

admissibles et afin de sauvegarder le principe de promotion au mérite dans la Fonction publique.

[Traduction]

J'aimerais également faire remarquer que la Commission de la Fonction publique a le droit exclusif de nommer le personnel de ces nouveaux postes, droit qu'elle ne détient pas en ce qui concerne le personnel employé actuellement par le conseil des ports nationaux, en vertu de la loi en vigueur. Pourtant, la Commission de la Fonction publique et le ministère des Transports se sont mis d'accord pour n'offrir les postes de la nouvelle Commission des ports qu'aux employés du Conseil des ports nationaux, au personnel des ports de la division de la direction et à ses succursales régionales, de manière à donner à ceux-ci tous les atouts leur permettant d'être admis à ces nouveaux postes, alors qu'initialement les nominations devaient se faire au moyen de concours fermés.

Des voix: Bravo!

QUESTIONS OUVRIÈRES—LES LICENCIEMENTS AU CANADIEN NATIONAL—DEMANDE D'ENQUÊTE DU SYNDICAT—LES INTENTIONS DU GOUVERNEMENT

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Monsieur l'Orateur, j'ai posé une question au ministre du Travail (M. Munro) il y a une semaine. Je lui ai demandé s'il envisageait la possibilité de constituer une commission d'enquête, comme l'a proposé la Fraternité canadienne des cheminots, pour examiner les mesures prises par le Canadien National qui, au cours des derniers mois, a mis à pied 6,000 employés. Le ministre a répondu qu'il avait discuté avec les cheminots de la possibilité d'établir une commission d'enquête industrielle, pour examiner la question, mais qu'il pensait faire une étude plus générale englobant les employés de tous les secteurs. Il est vrai qu'une telle enquête serait nécessaire, mais elle ne réglerait en rien le sort des nombreux cheminots mis à pied par le CN.

Ce n'est d'ailleurs pas par hasard que le CN a effectué tous ces licenciements.

C'est la conséquence des nouvelles politiques dont le ministre des Transports (M. Lang), est en partie responsable. C'est un fervent du principe du paiement par l'utilisateur et des profits et pour lui, le service au client ou le bien-être des employés de chemins de fer vient au second plan.

● (1812)

Dans un passé pas trop éloigné, soit depuis un an environ, les travailleurs représentés par la Fraternité canadienne des cheminots ont perdu 2,600 emplois, et d'autres groupes de travailleurs syndiqués à l'emploi du CN en ont perdu 3,400. Quatre sur cinq des emplois ainsi perdus ne l'ont pas été à la suite d'un ralentissement des affaires, mais plutôt à cause de la décision arbitraire du CN d'afficher des profits à chacun de ses cinq centres de profits et de réduire les services dans des secteurs où il ne pouvait réaliser de profits. Chacun de ses centres de profits doit afficher des profits, et on n'y réussit qu'en réduisant les services qu'assuraient traditionnellement les messageries, en réduisant ou en supprimant les services de télécommunications et en laissant pourrir les services d'entretien.

Les compagnies ferroviaires transportent plus de marchandises que jamais auparavant, le fret s'accroît d'année en année, et pourtant le nombre des employés a baissé d'une année à l'autre d'un maximum de 160,000 qu'il était dans les années

50 à moins de 100,000, à peu près 95,000 maintenant, 25 ans tard.

La réduction du service des messageries obligera les usagers, les gens qui veulent faire transporter des marchandises en quantités inférieures à un wagon complet, à recourir à d'autres transporteurs, routiers ou aériens. Je n'ai pas besoin de rappeler aux députés que le transport de marchandises par camion ou par avion coûte beaucoup plus cher en carburant, huile ou essence, que le transport par chemin de fer. Les économies de bouts de chandelles du CN sont donc préjudiciables à l'ensemble du pays.

Cette soif de bénéfices signifie que le CN s'efforcera de desservir surtout les régions où la population est très dense, notamment l'Ontario et l'Ouest, mais réduira la qualité du service—c'est le moins qu'on puisse dire—dans les provinces Maritimes et dans l'est du Québec. Puisque les trains ne rouleront pas avant d'être chargés à pleine capacité, il nous est permis de croire que les livraisons seront retardées de quinze à trente jours.

Le peu de souci que la direction du CN et du CP se fait de la sécurité est une autre raison de la réduction des services donnés par ces deux sociétés et par ricochet, de celle de leur personnel. Des enquêtes menées en 1970 et en 1972 par la Commission canadienne des transports en ont fait la preuve indubitable. Le nombre des accidents dus au mauvais état des voies ferrées a augmenté à un rythme alarmant. En 1972, il s'est produit trois fois plus de déraillements qu'en 1959 et presque deux fois plus qu'en 1969 si l'on en croit la Commission canadienne des transports.

Les chemins de fer canadiens, comparés à d'autres réseaux de transport ferroviaire modernes, accusent un taux anormalement élevé d'accidents et de pertes de vies. En 1972, les sociétés de transport ferroviaire canadienne—c'est-à-dire le CN et le CP—ont déploré 12 fois plus de déraillements, 3 fois plus de collisions et 6 fois plus de déraillements dus à des collisions par kilomètre parcouru que les chemins de fer français. Il y a eu aussi beaucoup de pertes de vie; comparative-ment à la France, elles ont été 15 fois plus nombreuses parmi le personnel et 70 p. 100 plus lourdes parmi les passagers. La même tendance régnait en 1971 et en 1973.

● (1817)

Il incombe, je crois, au ministre des Transports de veiller à ce que les chemins de fer fonctionnent efficacement, et assurent un service convenable aux Canadiens, qu'ils fassent les efforts voulus et consacrent le temps et l'argent nécessaires pour que cessent les sortes d'accidents que nous avons déplorés en ces dernières années. Je prie instamment le ministre des Transports de prendre sa responsabilité et de veiller à ce que le CN s'acquitte de sa tâche comme il le doit.

[Français]

M. Jacques Olivier (secrétaire parlementaire du ministre du Travail): Monsieur le président, je voudrais remercier l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow) d'avoir posé cette question. Initialement la question avait été posée relativement à l'enquête possible sur les mises à pied qui sont survenues aux chemins de fer Nationaux.

Or le problème nous a été soumis. Après avoir discuté avec des représentants du syndicat des chemins de fer Nationaux, on a conclu qu'on devrait traiter de toute la question des mises à pied au Canada.