

*Canadien National et Air Canada*

pour transporter les produits des provinces de l'Atlantique puisqu'il lui est impossible d'obtenir ce service autrement.

J'aimerais que le ministre des Transports soit ici. Il a brillé par son absence pendant tout le débat et ce au détriment des transports et de son portefeuille. Souvenez-vous que ce marché avait été ouvert parce qu'Air Canada avait fait une offre avantageuse à une industrie de la côte atlantique et qu'elle a à toutes fins pratiques retiré cette offre à cause des services qu'elle ne peut offrir à cette industrie qui avait planifié son activité en fonction des opérations de transport d'Air Canada. On nous demande d'adopter ce bill pendant que le port de Saint-Jean connaît un fiasco de planification. Je n'entrerai pas trop dans les détails. C'est, quand même, un fiasco à toutes fins pratiques. Le gouvernement du Canada n'a pas su assumer ses responsabilités à l'égard du développement du port de Saint-Jean, mais il a insisté pour effectuer les travaux de génie tout en en faisant payer la note au Nouveau-Brunswick. Peut-être le ministre des Transports devrait-il faire une déclaration complète à la Chambre au sujet de ce fiasco.

On nous demande de payer la note pendant que, dans ma circonscription, une des sociétés ferroviaires songe à abandonner un embranchement. Cet embranchement se trouve à desservir une région où on a construit une nouvelle usine de transformation du poisson, où on est en train d'agrandir une papeterie et où une confiserie compte sur des moyens de transport. Je crois qu'on parle d'abandonner cet embranchement. Les chemins de fer peuvent apparemment agir à leur guise à cet égard. La Commission canadienne des transports n'a rien dit à ce sujet. Ce n'est qu'une rumeur, mais on n'a pas parlé de tenir des audiences pour étudier les besoins de la région desservie et la situation générale qui existe sur le plan des transports. Ni la Commission ni le ministre ne semblent avoir les pouvoirs d'agir. Nous investissons donc des centaines de millions de dollars dans un réseau qui appartient aux Canadiens mais sur lequel ceux-ci n'ont aucun contrôle.

Oui il faut voter des subsides, mais nous ne devons pas permettre à cet organisme de dilapider aveuglément nos dollars tout en continuant d'agir à sa guise sans être assujéti au moindre contrôle de la Chambre des communes ou des Canadiens. Nous constatons les tendances et l'attitude bureaucratiques qui existent. Parlons de l'industrie astronautique. Il y a beaucoup d'argent de consacré à cette fin, et pourtant cette industrie pourrait fort bien relever de l'entreprise privée. La même situation existe là où il s'agit de fournir l'hébergement. Toutefois, lorsque certains services sont indispensables au développement du pays, les fonds nécessaires nous sont refusés par le gouvernement et alors le Nouveau-Brunswick ne croit plus à la loyauté du gouvernement envers sa population et les députés de cette région. Merci.

**M. Randolph Harding (Kootenay-Ouest):** Monsieur l'Orateur, je voudrais parler brièvement du bill C-5 qui traite du financement du CN. Même si je suis intervenu à

[M. McCain.]

l'étape de la deuxième lecture, j'aimerais faire quelques remarques supplémentaires au sujet d'une politique nationale de transport. Tous les ans on nous présente un bill comme celui-ci et les députés ont l'occasion de discuter des problèmes de transport qui se posent non seulement dans leur circonscription mais ailleurs au pays. Et pourtant, depuis que je suis député à la Chambre, il n'y a pas eu beaucoup d'amélioration ni de progrès en ce qui concerne notre réseau national de transport. En fait, le ministre l'a dit de façon assez juste il n'y a pas longtemps lorsqu'il a signalé que la politique des transports était dans l'ensemble un fiasco.

● (1610)

J'aimerais signaler un point ou deux. D'autres députés l'ont fait, je crois, mais je pense que nous devrions revenir à la charge pour que des mesures soient prises dans certains domaines. Il y a un aspect que les employés de chemins de fer de ma circonscription me signalent constamment, c'est la nécessité d'un meilleur entretien des voies ferrées. Le défaut d'entretien a occasionné bon nombre de déraillements, non seulement dans Kootenay-Ouest mais dans d'autres régions. Les employés de chemins de fer craignent que la situation ne s'aggrave.

L'autre jour encore, les députés recevaient des exemplaires d'un mémoire très intéressant de l'Association canadienne des cheminots soulignant la nécessité d'agir pour assurer la sécurité de nos réseaux ferroviaires. C'est une question qui revient dans de nombreux rapports. Les cheminots réclament maintenant que des mesures soient prises et que nous nous montrions beaucoup plus sévères que nous l'avons été jusqu'ici en matière de sécurité.

Je suis persuadé que la Commission canadienne des transports devrait faire beaucoup plus pour imposer des mesures de sécurité, notamment pour ce qui est de l'entretien. Je voudrais vous lire quelques paragraphes du mémoire des cheminots, car ils exposent le problème très clairement.

On s'inquiète de plus en plus du nombre de déraillements et d'autres accidents qui se produisent sur les chemins de fer. Un aspect du problème est que les chemins de fer ne sont pas tenus par la loi de divulguer les rapports de leurs fonctionnaires sur la cause des accidents. L'article 225 de la loi sur les chemins de fer stipule que les sociétés de chemins de fer et certains de leurs employés doivent signaler à la Commission canadienne des transports certains accidents et leurs causes.

La loi prévoit aussi que la Commission peut, par règlement, déclarer de quelle manière et dans quelle forme doivent être donnés ces renseignements, à quelle catégorie d'accidents doit s'appliquer la loi, et elle peut déclarer confidentiels les renseignements ainsi fournis.

La Commission canadienne des transports a donné suite à cette loi en promulguant l'ordonnance générale O-1. En plus de donner le détail de la rédaction de rapports, l'ordonnance prescrit ce qui suit à l'article (6):

Tout rapport d'accident ou renseignement s'y rapportant fourni à la Commission par une compagnie ferroviaire en conformité des dispositions de la loi sur les chemins de fer et de la présente ordonnance et le rapport de toute personne nommée par la Commission pour enquêter et faire rapport sur tout accident ou décès se produisant sur tout chemin de fer est déclaré confidentiel et ne pourra être rendu public ou donné que conformément à une ordonnance de la Commission.