

*Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada*

Le comité a longuement discuté de la pénurie de wagons couverts et de matériel roulant. Étant de l'Ouest, je m'intéresse naturellement à cette question du point de vue du transport du grain. Il est intéressant de noter que depuis 1950, on n'a pas construit un seul wagon couvert à toutes fins pour l'un ou l'autre de nos chemins de fer. Le député de Crowfoot a indiqué qu'en 1963, il y avait environ 88,200 wagons couverts à toutes fins qui pouvaient servir au transport du grain. En 1968, on n'en comptait plus que 70,600 et en 1973, il n'en restait que 48,200. Au cours de l'étude de ce bill, on a indiqué que le CN avait commandé 3,465 wagons couverts en 1973 et qu'il en avait reçu environ 3,000. J'ai demandé aux fonctionnaires du CN combien de ces wagons pouvaient servir au transport du grain et l'on m'a répondu aucun.

Mais ce n'est pas tout, monsieur l'Orateur. Il semble qu'on aurait retiré du service quelque 2,500 wagons couverts; de ce nombre, 1,500 pouvaient servir au transport du grain. En effet, en 1973, le CN à lui seul disposait d'environ 1,500 wagons de moins pour le transport du grain.

Dans le numéro du *Western Producer* du 3 janvier 1974, les dirigeants agricoles font leurs prévisions pour l'année 1974. Ils expriment leurs vues et font leurs prédictions pour l'année 1974 et disent comment ils entrevoient l'avenir. M. A. M. Runciman, de la United Grain Growers, a écrit un article très intéressant sur la pénurie de wagons couverts. Selon lui, cette pénurie posera un problème majeur aux agriculteurs en 1974. J'aimerais citer cet article car je le trouve, très intéressant. Il dit:

Mais je veux parler de la pénurie de wagons couverts car je crois que ce sera le pire problème des agriculteurs dans un proche avenir. Je ne veux pas dire la pénurie actuelle que connaît la Commission canadienne du blé et qui est pour une bonne part attribuable à la grève de l'été dernier, mais la situation désastreuse qui surviendra—dans trois ans par exemple—lorsque nous n'aurons tout simplement pas assez de wagons pour transporter tout le grain que nous voulons expédier.

Monsieur l'Orateur, pendant toutes les séances du comité, nous avons entendu des excuses et des raisons présentées par le CN pour n'avoir pas assuré assez de matériel roulant. De l'avis du CN, ce n'était pas un bon investissement, mais je vous rappelle encore une fois, monsieur l'Orateur, que c'est pour cela que le CN fut créé et tenu d'assumer une tâche dans notre pays, soit le transport de marchandises et de voyageurs d'un point à un autre. Plus loin dans son article, M. Runciman déclare:

Le problème, c'est qu'on ne semble pas faire grand-chose, et on risque que toute la situation se détériore alors que nous nous efforçons fébrilement de trouver les données du problème.

● (2140)

Il ajoute:

Quelles sont les raisons de cette pénurie? Pourquoi les chemins de fer ne construisent-ils pas des wagons pour le transport des céréales?

Nous connaissons tous les plaintes des chemins de fer. Ils prétendent ne pas gagner assez d'argent avec le transport des céréales par rapport aux autres produits, de sorte qu'ils construisent des wagons pour transporter tous les produits sauf les céréales. Ils prétendent que si les embranchements sont abandonnés, les pertes découlant du transport des céréales continueront, car il n'y aura pas de subventions pour combler les frais si les céréales sont acheminées sur les lignes principales.

Les chemins de fer disent-ils la vérité? Je l'ignore, mais je gage que même s'ils disaient vrai, nous ne les croirions pas.

L'assertion des chemins de fer qui prétendent ne pas réaliser de profits en transportant des céréales me rappelle la personne qui avait présenté une demande de permis pour vendre des boissons alcooliques dans sa salle à manger, afin de pouvoir servir des consommations à ses clients aux repas. Comme vous le savez, monsieur l'Orateur,

[M. Mazankowski.]

on réalise beaucoup plus de profits à débiter des boissons alcooliques qu'à servir à manger. En l'occurrence après quelque temps, le restaurateur préférerait abandonner le commerce de la nourriture pour ne plus vendre que de l'alcool, ce commerce étant d'un bien meilleur rapport. Les chemins de fer sont en quelque sorte dans la même situation. Ils sont tenus d'acheminer tous les produits, et non pas seulement ceux qui rapportent gros. Ils doivent tout transporter, les articles qui leur rapportent peu comme ceux qui rapportent beaucoup.

Et monsieur Runciman de poursuivre:

Ce qu'il faut en premier lieu, c'est trouver les raisons. C'est possible. Le gouvernement dispose d'un organisme appelé la Commission canadienne des transports qui fonctionne en vertu de la loi nationale sur les transports.

En vertu de la loi sur les transports, le ministre des Transports, à qui la Commission doit rendre des comptes, a le pouvoir de s'enquérir du coût des transports. Que pensez-vous alors d'associations agricoles qui demandent au ministre de donner instruction à la Commission de fournir des données financières en ce qui a trait à l'exploitation des chemins de fer? En d'autres termes, il s'agit d'obtenir qu'un organisme du gouvernement présente une analyse indépendante, et non le point de vue des chemins de fer. Si la Commission ne rend pas publique une analyse des coûts, je prévois toutes sortes de solutions de fortune envisagées pour régler le problème de la pénurie des wagons couverts—y compris des tentatives pour modifier le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Il faudrait tenir compte de cette suggestion. Le ministre ainsi que le gouvernement devraient rappeler au CN que l'une de ses principales tâches comprend le transport des céréales et des marchandises de tous genres.

Nous avons certes tous été affligés d'apprendre les faits énoncés dans le troisième rapport de la commission chargée d'étudier la sécurité ferroviaire. Ce document, qui a été déposé, condamne irrémédiablement les chemins de fer. Les voies n'ont pas été entretenues convenablement et ne peuvent supporter de lourdes charges, surtout les wagons transportant de lourds chargements. Il semble que le nombre des accidents et des déraillements ait triplé depuis 1959 et presque doublé depuis 1969. A cause du mauvais état des voies et des lacunes sécuritaires évoquées dans le rapport, la Commission canadienne des transports a demandé aux sociétés ferroviaires de réduire de 80 à 70 tonnes le poids maximal net de chaque wagon, d'abaisser la hauteur des chargements, la vitesse des trains, et enfin de prendre les mesures nécessaires pour diminuer les charges excessives dont le poids dépasse présentement ce que peuvent supporter les voies actuelles.

Quel sera l'effet de ces instructions? Il y aura une réduction de l'efficacité et de la capacité des chemins de fer. Les compagnies ferroviaires ne pourront pas s'acquitter de leurs responsabilités aussi bien qu'elles devraient le faire et il y aura donc de plus en plus de retard dans le transport des denrées requises dans les Prairies, en Colombie-Britannique, dans les provinces de l'Atlantique et dans d'autres régions du pays. Le gouvernement doit immédiatement rappeler les chemins de fer à l'ordre. Ces derniers devraient prendre des mesures immédiates pour améliorer leurs installations afin de pouvoir fonctionner avec le maximum d'efficacité et de capacité. Il est temps que le gouvernement rappelle aux chemins de fer leurs devoirs et leurs obligations envers le pays. Il devrait leur donner ordre de faire le travail qui était le leur.

**M. Arnold Peters (Timiskaming):** Monsieur l'Orateur, les discours de ce soir, et notamment ceux des conservateurs, m'ont beaucoup intéressé. J'aimerais que nous étudions également le Canadien Pacifique pour voir si on peut dire la même chose de cette compagnie. Un certain nombre de gens au Canada pensent que toutes les compa-