

*Transports—Loi*

grand nombre d'employés des compagnies aériennes y habitent, même si Air Canada a jugé bon, du temps du gouvernement libéral, de déménager son siège social et la plupart de ses activités principales de Winnipeg à Montréal. Winnipeg est également le centre de l'industrie céréalière canadienne.

Nous sommes prêts à appuyer n'importe quelle loi qui augmentera le rôle du transport dans l'Ouest et plus particulièrement à Winnipeg. Mais quand nous examinons le projet de loi C-18, nous constatons qu'il ne permet pas d'assurer le transport des biens et des passagers de façon efficace et sûre pour répondre aux besoins des Canadiens. Le projet de loi C-18 ne tient aucune des nombreuses promesses faites à l'égard de la sécurité ferroviaire.

Je rappelle aux députés que ces dernières années nous avons été témoins de la catastrophe ferroviaire de Hinton, en Alberta, de la grave défaillance mécanique à Mississauga qui aurait pu causer la mort d'un grand nombre de personnes, et dans la ville de Winnipeg, du déversement important le long de la ligne principale du CP. Ce projet de loi ne fait rien pour arrêter le licenciement en instance des contrôleurs aériens, dont 17 travaillent dans la région de Winnipeg, ni pour résoudre les problèmes causés par la déréglementation dans le domaine des transports aériens, problèmes dont on a des exemples presque tous les jours aux États-Unis.

Nous voyons qu'aux États-Unis la déréglementation des compagnies aériennes cause des retards, des surcharges, un mauvais service, des conditions de vol dangereuses et des fusions galopantes qui limitent la concurrence au lieu de la favoriser. Par coïncidence, monsieur le Président, dans le *Globe and Mail* d'aujourd'hui, du 17 juin 1987, j'ai trouvé un article intitulé: «Les compagnies aériennes américaines accusent le coup de la déréglementation». C'est le genre de chose que va provoquer le gouvernement en adoptant le projet de loi C-18.

Je voudrais lire quelques phrases de cet article. Je cite:

Les files d'attente, le mauvais service, les retards dans les vols, les correspondances manquées et les annulations inexplicables ont affligé les passagers des compagnies aériennes américaines depuis que la déréglementation économique des compagnies aériennes a été mise en place en 1978.

Plus loin dans l'article, nous pouvons lire ce qui suit:

... il y avait tous les jours 1 144 retards dans les vols en 1986 et 367 000 retards pendant toute l'année.

Je voudrais demander aux députés qui habitent loin d'Ottawa et qui essaient de rentrer chez eux de façon assez régulière s'ils aimeraient subir le genre de retards que connaissent les passagers américains. Ils subiront ce genre de retards, monsieur le Président, une fois que le projet de loi C-18 entrera en application.

Le projet de loi C-18, monsieur le Président, ne répond en rien aux préoccupations des compagnies ferroviaires canadiennes qui craignent de devoir partager leur trafic avec leurs concurrentes américaines sans obtenir en échange aucune concession des transporteurs américains. C'est typique du gouvernement actuel, monsieur le Président. Il négocie quand il ne devrait pas le faire; et quand il le fait, il est un bien mauvais négociateur quand il s'agit de défendre les intérêts des Canadiens et de répondre à leur préoccupations.

Le projet de loi ne répond en rien aux préoccupations des camionneurs canadiens qui savent que la déréglementation dans ce secteur, aux États-Unis, a créé une vive concurrence

pour les expéditions par chargements complets, mais très peu pour les chargements partiels.

Steinback, située à quelques milles de Winnipeg, monsieur le Président, sert de quartier général à bon nombre de grosses sociétés de camionnage au Canada. Je connais les propriétaires et les directeurs de ces sociétés et en général, ils ne partagent absolument pas les vues du Nouveau parti démocratique. Pour la première fois depuis que je suis député, monsieur le Président, je me trouve à prendre la même position et à épouser les mêmes opinions que les propriétaires et directeurs des sociétés de camionnage.

Les associations de camionnage du Manitoba et de l'Ontario, ainsi que l'Association canadienne du camionnage, ont toutes exprimé leur opposition et leurs critiques à l'égard des principales dispositions du projet de loi. Le Nouveau parti démocratique s'oppose à ce projet, monsieur le Président. Nous ne partageons absolument pas l'opinion du parti progressiste conservateur selon laquelle le marché libre offre une solution aux problèmes. Nous ne sommes absolument pas convaincus que la déréglementation aboutira à un réseau de transport efficace et global au Canada.

Examinons certains problèmes que ce projet de loi devrait viser à résoudre mais dont il ne tient pas compte. Commençons par la sécurité des chemins de fer, chose qui nous préoccupe depuis longtemps au Canada. Il y a dans notre pays des dizaines de milliers de milles de lignes ferroviaires. Nous avons une population restreinte. Les lignes ferroviaires sont utilisées fréquemment. Il y a eu trop d'accidents, dont certains très graves monsieur le Président.

Faute de dispositions touchant la sécurité dans le projet de loi C-18, qui obligerait les chemins de fer à exploiter leurs services dans les meilleures conditions de sécurité possible, et comme la concurrence à soutenir limiterait les mesures de sécurité déjà trop rares que prennent les compagnies ferroviaires pour l'entretien du matériel roulant et des voies dans notre pays, le nombre d'accidents va encore augmenter.

● (2140)

Bien des représentants des employés de chemins de fer—waggonniers, proposés à l'entretien de l'emprise des chemins de fer, employés aux ateliers et membres d'équipage—ont tous déclaré qu'ils craignaient que le nombre d'accidents et les problèmes augmentent. Afin de réduire les coûts et de comprimer le personnel, les chemins de fer adoptent de plus en plus des solutions techniques de remplacement pour remédier aux problèmes de sécurité.

Je voudrais citer un ou deux paragraphes tirés d'un article de Pat McNenly publié dans le *Star* de Toronto du 1<sup>er</sup> mai 1987, sous le titre: «Selon les syndicats, les mises à pied annoncent de nouvelles catastrophes ferroviaires». Voici ce qu'on peut lire entre autres dans cet article:

Les chemins de fer du Canadien National ont discrètement remplacé les waggonniers expérimentés par des membres des équipes de train pour effectuer l'inspection des trains de marchandises et de leurs cargaisons dangereuses à de nombreux points de contrôle du Canada.

Le texte poursuit:

Depuis 1980, la réaffectation des fonctions d'inspection et l'installation de dispositifs électroniques en bordure de voies ferrées pour détecter les «coussinets échauffés» (surchauffe des roulements) ont entraîné la perte de 2 250 emplois de waggonniers à CP Rail et de 1 900 autres emplois au CN.