

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

● (2040)

M. Alexander: Les députés dont vous parlez n'ont aucune influence.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Il faut s'occuper également d'autres questions telles que la pension de 50 p. 100 aux veuves des cheminots. Je pense que c'est une honte. J'estime que les dispositions prévues pour la retraite anticipée ne sont pas suffisamment bonnes et que la formule même doit être améliorée. Certaines de ces choses peuvent, bien sûr, faire l'objet de négociations collectives, mais j'y reviens et j'insiste là-dessus afin de ne pas atténuer la portée de mes arguments. Le Parlement ne peut pas rester indifférent lorsque le gouvernement omet de dire au CN: «Vous ne pouvez rester en dehors de la famille; vous ne pouvez pas vous contenter d'augmenter la pension des retraités du CN de 2 p. 100 par an seulement alors que les autres pensions sont augmentées chaque année dans la même proportion que l'augmentation du coût de la vie.» C'est une honte et il faut y mettre fin.

M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est): Je crois, monsieur l'Orateur, qu'il serait injuste et faux de dire que tous les députés partagent les sentiments que vient d'exprimer l'un de nos plus distingués doyens en ce qui a trait à cet aspect de la mauvaise gestion du Canadien National. Je crois que nous sommes d'accord sur ce point, pour diverses raisons, mais surtout, comme l'a souligné le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles), parce que cette pratique a cours depuis longtemps et qu'elle est inhumaine.

Permettez-moi de me rallier au thème général de nos discussions sur cet amendement qui porte sur la mauvaise gestion du Canadien National. Durant les quelques minutes qui me sont imparties, j'aimerais traiter d'une autre question qui, elle aussi, est également inexcusable et frise même l'acte criminel, à savoir celle de la sécurité ferroviaire. Je veux parler de tous ces accidents qui se sont produits non seulement dans le secteur du transport ferroviaire, mais également dans tous les autres secteurs du transport au Canada qui relèvent de l'autorité fédérale.

Peut-être devrais-je, pour donner plus de poids à mes remarques, préciser que ce que je veux dire, et j'en ai déjà fait état en plusieurs occasions ces dernières années à la Chambre, concerne le conflit d'intérêts des plus flagrants qui se pose dans les cas d'accidents de transport lorsque l'organisme chargé d'établir et de faire appliquer les règlements est également chargé de mener des enquêtes sur ces accidents, d'en déterminer les causes, les responsables, et le reste. C'est ce point bien précis qui m'intéresse. Je resterai dans le cadre du sujet en vous disant, monsieur l'Orateur, et messieurs les députés, que je fais ici allusion à une mauvaise gestion. Lorsque je terminerai mes remarques, je placerai cette question dans toute sa perspective et dans le contexte de l'amendement dont nous sommes saisis.

Nous avons depuis hier après-midi le rapport du comité du transport ferroviaire de la Commission canadienne des transports, intitulé «Troisième rapport de l'enquête sur la sécurité ferroviaire». Quand je parle de conflit d'intérêt, je songe à la direction qui, sans formuler d'objection, permet l'entreprise d'une enquête de ce genre par un comité de la Commission canadienne des transports. C'est à cela que je pense quand je parle de l'inhumanité de l'homme pour son semblable. C'est presque criminel de la part de la Commission de ne rien faire, et la plupart du temps, dans un tel cas, le crime consiste à ne pas agir plutôt qu'à agir mal à propos.

[M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre).]

En août 1970, le comité du transport ferroviaire, instrument de l'organisme de régie, décidait d'enquêter sur la série de déraillements survenus à cette époque. C'était sans aucun doute une sage mesure à prendre sur le plan de la régie intérieure. Après avoir pris cette décision, le comité conclut de façon arbitraire que, comme instrument de l'organisme de régie, il était le seul à avoir la compétence voulue pour poursuivre ce genre d'enquête. Permettez-moi de vous lire le passage qui suit, tiré de la page 4 de ce troisième rapport:

... le comité décida de confier à ses deux fonctionnaires supérieurs les plus expérimentés et les plus avertis dans ce domaine, le soin de rédiger des rapports sur tous les aspects de l'exploitation et de l'entretien du système ferroviaire...

Le domaine dont il est question ici est celui de la sécurité. Comment les deux employés les plus chevronnés dans ce domaine pouvaient-ils conseiller judicieusement leurs supérieurs sur les événements et sur les mesures à prendre à l'intérieur du système pour remédier aux lacunes sur le plan de la sécurité? Le fait que la décision d'instituer cette enquête ait été prise en août 1970, il y a environ trois ans et demi, nous confirme dans cette opinion. Si cette enquête sur les accidents du Canadien National avait été confiée à une commission d'enquête indépendante, je suis sûr que le rapport aurait été présenté à la Chambre en moins de six mois. Environ trois ans et demi plus tard, nous n'avons toujours pas le rapport final et le comité ne nous dit même pas quand il compte soumettre son rapport. On nous dit simplement qu'on nous le présentera un jour ou l'autre. C'est inadmissible. Les derniers à s'en plaindre sont les dirigeants du Canadien National, notre réseau national de transport. Nous n'avons entendu aucune objection ni plainte de leur part. A vrai dire, je suppose qu'ils s'en sont réjouis et ont considéré le fait comme une réhabilitation.

On ne peut plus tolérer que l'organisme de régie mène sa propre enquête sur les accidents qui arrivent dans l'industrie des transports au pays. Cela suscite des conflits d'intérêts. Je ne ressasserai par les exemples dont j'ai eu l'occasion de parler en un certain nombre d'occasions ces dernières années. Comment quelqu'un qui a travaillé peut-être la majeure partie de sa vie dans le même bureau peut-il poser un jugement objectif sur les mesures ou normes de sécurité qu'a déterminées et mises en vigueur son voisin de bureau? Ça ne se fait tout simplement pas.

Nous sommes le dernier pays occidental à s'accrocher à cette façon désuète et foncièrement fautive d'enquêter sur les accidents. Le CN, Air Canada et la direction des enquêtes du ministère des Transports n'ont absolument rien fait à ce sujet. Je n'accuse personne ni n'impute de mauvaises intentions à aucun des membres de cette direction. En fait, ils comptent parmi les meilleurs enquêteurs au monde sur les accidents aériens. Ils ont remporté plusieurs honneurs nationaux pour les normes élevées de leur travail d'investigation. Mais l'organisme chargé de l'enquête était un élément secondaire même pas lié de près à l'organisme chargé de la réglementation. Par exemple, je me demande combien des 13 et 14 recommandations formulées par le juge lors de l'audience qui a fait suite à l'écrasement tragique d'un DC 8 en 1970 ont été pleinement appliquées par Air Canada. Nous savons que certaines l'ont été immédiatement, mais je me demande si toutes l'ont été.