

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

Cette réunion avait lieu en avril et cet engagement devait entrer en vigueur le 1er janvier; ce devait sans doute être le 1^{er} janvier 1974, bien que l'article ne le précise pas. Je continue:

Les habitants des régions atlantiques, lassés d'avoir réclamé à Ottawa pendant des décennies plus d'aide et moins d'obstacles en vue d'obtenir dans l'Est des conditions de transport justes et équitables, ne peuvent qu'espérer que le gouvernement fédéral prendra autant de temps à autoriser les hausses du tarif-marchandises qu'à augmenter les subventions.

Apparemment, des subventions ne procureront aucun avantage encore une fois, car les chemins de fer réclament maintenant une augmentation appréciable des taux dans toutes les régions de notre pays, augmentation qui pourrait même atteindre 33 1/3 p. 100 dans certains cas. Nous constatons également que l'on se soucie énormément du facteur sécurité des chemins de fer. En 1959, 40 convois ont déraillé. En 1969, ce chiffre était passé à 69, pour grimper ensuite à 132 en 1972. Ces déraillements ont alors fait l'objet d'une enquête menée par un groupe d'étude de la Commission canadienne des transports. Je soutiens encore une fois que ces cas de déraillement entrent dans le cadre de l'étude du bill qui porte sur les crédits à consacrer aux installations de transport, et la sécurité constitue un poste très essentiel auquel devraient être affectés certains de ces crédits. Le rapport de ce groupe d'étude recommandait que les trains circulent moins vite sur les voies existantes. Je me demande quelle répercussion aura cette recommandation sur un service de transport déjà à court de wagons. Je me demande quelle répercussion elle aura sur un pays qui réclame un meilleur système de transport assurant une plus grande mobilité aux marchandises et aux services d'un bout à l'autre du pays?

Les lignes de conduite du gouvernement actuel, en vertu de la loi de 1967, ont permis un tel déclin de la sécurité ferroviaire que le nombre des accidents est passé de 40 en 1959 à 132 en 1972. Le gouvernement a passivement laissé les chemins de fer réduire leur personnel d'entretien d'environ 80 p. 100 par rapport à ce qu'il était il y a 40 ou 50 ans, quand les trains étaient plus lents et les chargements plus petits. Le rapport fait allusion à l'inspection des voies ferrées. Cette inspection se faisait chaque jour quand les équipes se rendaient à leur travail sur leurs petits chariots. Les employés faisaient un examen superficiel des voies ferrées et s'arrêtaient au besoin pour examiner la voie de plus près avec l'aide d'outils appropriés. Aujourd'hui, il peut se passer plusieurs semaines avant qu'une équipe d'entretien voie un tronçon de voie ferrée. Évidemment, il doit y avoir une inspection, mais quel a été le résultat de la réduction de la main-d'œuvre?

Il y a quelques semaines, je discutais avec un ami qui occupe un poste assez important de conducteur dans l'une de nos sociétés ferroviaires. Il m'a confié que s'il connaissait une autre façon de gagner sa vie, il abandonnerait sa locomotive. Il était scandalisé de voir la détérioration de la sécurité dans la conduite des trains de nos jours, en comparaison du temps où il avait commencé il y a 20 ans environs. La seule raison pour laquelle il n'avait pas démissionné, c'est qu'il avait beaucoup investi dans sa caisse de retraite, de sorte qu'il ne pouvait plus se permettre de quitter la société. Après bien des années de service, il était d'avis que le facteur sécurité avait sensiblement diminué.

Nous constatons que pendant le régime de ce gouvernement, aux termes de la loi de 1967 et sous l'administration de la Commission canadienne des transports, la sécurité s'est détériorée d'une manière dangereuse, au détriment des meilleurs intérêts du Canada. Il n'y a qu'un groupe de

[M. McCain.]

personnes à tenir pour responsable. Le président du Canadien National n'est pas entièrement responsable. C'est la politique que le gouvernement a imposé comme cadre à l'activité de la compagnie, ce sont les ministres, non seulement le ministre des Transports (M. Marchand), mais tous les ministres complices de ce système de navette instauré par le premier ministre (M. Trudeau) et par le ministre des Transports. Ce système, plusieurs ministres y ont pris part; ils sont collectivement responsables d'une détérioration du service qui est contraire à la sécurité et à l'économie de la société. N'hésitons pas à blâmer ceux qui sont responsables: le gouvernement, le ministre des Transports et le premier ministre.

● (1730)

Toutes les activités secondaires du CN me préoccupent vivement. Je m'en préoccupe parce que, par exemple, la tour maintenant en construction à Toronto devait tout d'abord être un projet mixte du CP et du CN. Il y a déjà collaboration et propriété commune d'un réseau de communication au Canada entre les actionnaires des deux compagnies. Pourquoi le CP s'est-il retiré de ce projet? Pourquoi a-t-il préféré d'autres immobilisations à l'investissement de la tour de communication? Il est probable que ces questions sont restées sans réponses lorsque le comité a étudié le bill. Il faut supposer, d'après le peu de renseignements dont nous disposons, que nous nous sommes engagés dans ce projet, qu'il n'était pas si profitable que certains le laissaient croire et que le CP a trouvé plus avantageux d'investir son capital autrement ou d'accepter des placements fonciers. Voilà ce qu'on peut normalement supposer. Si ce n'est pas le cas, qu'on nous donne des réponses. Pourquoi le CP s'est-il retiré? On ne nous l'a pas dit.

Nous avons eu une pénurie de wagons dans l'industrie du bois de construction, dans l'industrie céréalière et dans l'industrie agricole en général. Nous avons eu du mal à transporter les engrais, pour ne nommer que quelques produits qui ont souffert de cette pénurie. Celle-ci s'est produite en dépit des renseignements statistiques transmis au gouvernement pour l'avertir de ce qui allait arriver. Le nombre des wagons chargés et le volume des marchandises transportées par le réseau ferroviaire se sont accrues au cours des années au pays alors que le nombre des wagons disponibles a diminué.

On en trouvera la preuve dans les divers documents présentés au comité et ailleurs. Pourquoi un gouvernement permettrait-il une diminution annuelle de la capacité de transport, alors que les exigences s'accroissent d'année en année? On a beau dire que la demande, pour ce qui est du blé et du bois de construction, fut extraordinaire, il reste que le chemin de fer doit fonder son exploitation sur une moyenne à long terme et sur l'expansion prévisible de l'activité nationale; un gouvernement intelligent aurait veillé à ce que le CN suive l'orientation de la statistique et soit prêt à assumer le fardeau accru des transports qui l'attendait inévitablement. Il n'est pas inhabituel que les transports ou toute autre industrie suivent un cycle et je ne blâme pas la direction mais le gouvernement de ne pas avoir prévu ce cycle.

Des voix: Bravo!

M. McCain: Le cours normal des événements aurait fait prendre une orientation différente au gouvernement s'il avait tenu compte de certains éléments. Un des éléments du système actuel est que la loi nationale de 1967 sur les transports était censée créer un climat concurrentiel dans