

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

Nous vous proposons aussi de recommander au ministre fédéral du Travail, au juge Hall et à M. Deutsch qu'on ne prenne aucune mesure au sujet des pensions des cheminots avant que votre comité ait eu l'occasion d'entendre les associations que préoccupe la question des pensions des cheminots au Canada.

On pourra alors conclure l'étude sur les salaires et les règlements au moment de l'arbitrage.

On pourra alors consacrer le temps nécessaire à l'étude sur la pension pour faire un rapport complet une fois que la Chambre aura repris ses travaux en février 1974.

La même association m'a fait aussi fait parvenir une autre demande. Elle propose que la Chambre continue de siéger jusqu'à ce que le rapport de M. Deutsch et du juge Hall soit présenté à la Chambre. Ces deux demandes me semblent raisonnables. C'est là le genre d'opinion que les gens expriment un peu partout au pays et elle n'a pas grand chose à voir avec la construction de cette tour à Toronto.

Une autre question qui a attiré mon attention, et que les députés qui ont déjà pris la parole ont mentionnée, est celle du matériel roulant, du transport des céréales et du bois, et des activités réelles des chemins de fer. La question suivante figurait dans le hansard du 7 janvier, à la page 9087:

Au cours des 12 derniers mois, combien de wagons de chemin de fer servant au transport des grains ont été construits pour le compte des Chemins de fer Nationaux du Canada?

La réponse à cette question fut: aucun. Nous avons une compagnie de chemin de fer qui s'occupe de transporter des céréales, en même temps que le Canadien Pacifique, car c'est la seule façon de les transporter, mais aucun wagon n'a été construit à cette fin au cours des 12 derniers mois. Les chemins de fer se retranchent derrière l'excuse selon laquelle la Commission canadienne du blé a acheté 2,000 wagons à céréales en 1972. Pour s'excuser de ne rien faire, ils citent les mesures d'urgence que la Commission canadienne du blé a prises en 1972 pour avoir du matériel roulant. Quelqu'un a demandé si les chemins de fer envisageaient d'installer des traverses en béton sous les rails. La réponse fut négative, car les chemins de fer n'ont pas l'intention de moderniser ainsi leurs installations. On a également demandé à la compagnie combien de locomotives elle louait, et elle répondit qu'elle louait un certain nombre de locomotives des chemins de fer américains. Il est inquiétant de se rendre compte que notre réseau de transport ferroviaire est dirigé par des individus qui ne sont pas disposés—ou qui n'ont établi aucun plan dans ce but—à moderniser ces installations afin de répondre aux besoins du Canada en matière de transport.

Si le gouvernement, au nom du Canadien National, avait demandé à la Chambre des crédits de quelque montant que ce soit, pour moderniser ce réseau de transport, acheter du matériel roulant, ou acheter ou louer des locomotives, je suis certain qu'il n'aurait eu aucun mal à les obtenir. Si le gouvernement avait fait des propositions répondant aux questions posées ici depuis une heure et pendant la période des questions au sujet de la création d'un service-voyageurs susceptible de transporter rapidement les voyageurs entre nos principaux centres urbains, Toronto, Montréal et le triangle d'or, je suis certain qu'il aurait reçu l'approbation des députés.

Si la société proposait un réseau bien conçu qui pourrait transporter rapidement les grains de provende vers le Québec et les provinces Maritimes, où l'on en a besoin, je suis persuadé qu'on approuverait le montant dont il aurait besoin, quel qu'il soit. Si la société demande des crédits afin d'améliorer son service entre Thunder Bay et Vancouver, je suis certain que l'approbation de ces sommes ne

[M. Gleave.]

causera aucun problème. Personne n'a critiqué la société lorsqu'elle a proposé d'avoir deux voies parallèles entre Winnipeg et Portage la Prairie. La société n'a aucune difficulté à faire approuver ce genre d'amélioration essentielle à un bon réseau de transport.

● (1610)

Pourquoi alors le ministre des Transports (M. Marchand), en dernière analyse, le ministre responsable, ne sert-il pas d'intermédiaire pour demander à la Chambre les sommes nécessaires pour assurer un réseau de transport ferroviaire qui répondrait aux besoins de l'industrie canadienne, du commerce canadien, de l'agriculture canadienne et des citoyens canadiens? Pourquoi le ministre des Transports ne présente-t-il pas un tel programme à la Chambre au lieu de tourner en rond? J'ai demandé au ministre des Transports à la Chambre et au ministre chargé de la Commission canadienne du blé s'ils avaient reçu l'assurance du CP et du CN que ceux-ci fourniraient les moyens d'acheminer le grain de l'Ouest du Canada. Les ministres ont répondu que le CN et le CP s'y étaient engagés. Je ne doute pas de la franchise de la réponse des ministres mais, si jamais le CN ou le CP ont fait cette promesse, ils ne l'ont pas respectée. Il n'y a que 10 millions de boisseaux de blé aux installations de Thunder Bay dont la capacité est de 80 millions de boisseaux.

Même chose à Vancouver où ne sont entreposés que trois millions de boisseaux de blé. Quand on pense qu'un seul navire peut transporter le tiers de ce volume, on comprend la nature du problème. Je le répète, la responsabilité revient au gouvernement. Quand, il y a quelques jours, la Commission canadienne des transports a signalé que les dispositions de sécurité du CN sont insuffisantes, que lui a-t-on répondu? Le CN a affirmé que les conclusions de la Commission canadienne des transports présentées la semaine dernière dans son rapport sur la sécurité ferroviaire sont fondées sur des données désuètes et ne reflètent pas la situation actuelle. Le rapport n'est pas désuet, M. l'Orateur, et reflète bien les conditions actuelles. C'est le CN qui est désuet et qui ne reflète pas les conditions actuelles. Il en est de même du ministre des Transports qui présente cette mesure à la Chambre.

Beaucoup de Canadiens commencent à en avoir assez de ce genre d'attitude. Je ne sais pas qui établit la politique ferroviaire au pays.

M. Stackhouse: Le NPD.

M. Gleave: Je ne sais pas si c'est le CP ou le gouvernement. En lisant l'histoire du CP dans le cadre de celle du pays, on voit qu'il est plutôt difficile de déterminer qui établit les politiques, le CP ou le gouvernement. On aurait pu espérer qu'avant la fin de 1973, le gouvernement canadien aurait pu déterminer quelles sont ses responsabilités et s'en acquitter. Je soutiens que le gouvernement actuel ne s'acquitte pas de ses responsabilités envers les Canadiens dans le domaine des transports ferroviaires. C'est un échec monumental et la Chambre condamne les propositions qu'il nous présente. Tous ceux qui ont siégé au comité permanent des transports et des communications et ont entendu certaines des réponses à nos questions au sujet des transports n'ont pu s'empêcher d'en conclure qu'on ne répondait pas complètement à beaucoup d'entre elles et qu'on ne nous brossait pas un tableau complet des besoins des Canadiens.