

En expliquant comment le CN est parvenu à contrôler ses effectifs. M. Bandeen a déclaré:

Il fallait d'abord fractionner les éléments en services d'exploitation correspondant clairement à des secteurs commerciaux, puis à établir pour chacun d'entre eux des bilans qui refléteraient tous les coûts entraînés par le type d'exploitation en question.

Dans ce même discours, il a déclaré plus loin, en faisant allusion à l'amélioration de la rentabilité:

Les principaux éléments de cette initiative ont été, je crois, la motivation qu'a donnée à la direction le principe du profit et le meilleur contrôle du rendement rendu possible par l'utilisation de nos systèmes informatiques de surveillance.

En clair, cela signifie que le CN a décidé d'oublier qu'il est censé servir le public, et chaque fois que l'ordinateur indique l'absence de profit, il réduit tout simplement ses services. Cela entraîne le licenciement d'employés—en l'occurrence, 6,000 personnes. Je vais vous donner un exemple de ce que cela signifie au Manitoba, car je connais mieux les habitants de cette province.

Le CN a centralisé son service de messageries à Winnipeg. Il y a eu des compressions d'effectif—et certains employés qui travaillaient depuis trente ans dans des villes comme Dauphin et Brandon ou Kenora et Sioux Lookout, dans le nord-ouest de l'Ontario, ont été mutés à Winnipeg. On ne les a pas licenciés à cause de leur ancienneté, mais leur départ a contribué à faire mourir un peu toutes ces villes, car ils ont dû vendre leur maison. Lorsqu'ils se sont installés à Winnipeg, les employés moins anciens qu'eux ont été licenciés. Tout cela se traduit par des réductions de service.

Depuis des années, le Canadien National et le Canadien Pacifique se présentent devant le gouvernement et devant la Commission canadienne des transports pour demander la permission d'abandonner des embranchements déficitaires, en prétendant qu'ils peuvent fournir un meilleur service en ayant recours à des camions. Le Parlement et la CCT sont tous deux d'accord dans leur ignorance, et, naturellement, le CN et le CP abandonnent leurs services de camionnage pour être remplacés par des entreprises plus efficaces.

Qui y perd, monsieur l'Orateur? Les personnes mises à pied, les 6,000 personnes qui ont été mises à pied depuis deux ans et demi et ce n'est que le début d'une réduction de personnel visant à augmenter l'efficacité. Les personnes qui habitent dans les régions où il n'y a pas assez de gens, d'argent ou de produits à transporter pour que le CN réalise des profits y perdent aussi. Ce qui signifie que l'on accélérera le changement en donnant aux régions déjà avantagées—Montréal, Toronto, Hamilton, Windsor, tandis que les autres Canadiens peuvent toujours courir, ils recevront de moins en moins de services. C'est l'important pour M. Bandeen et pour le ministre des Transports—les profits et la rentabilité commerciale. Pour les régions à croissance lente du pays tout cela veut dire que «le public peut aller au diable».

Cela s'oppose tout à fait aux opinions de notre parti, monsieur l'Orateur. Nous croyons que la population du Canada ne peut dépendre de la compétition des centres rentables pour maintenir les taux de transport à un niveau juste et raisonnable. Nous nous inquiétons des régions où il n'y a pas d'autres

Chemins de fer—Loi

modes de transport—les Maritimes, le Nord du Québec, le Nord de l'Ontario et les Prairies. Il n'y a jamais eu de concurrence dans ces régions comme il y en a dans le triangle d'or et personne ne peut choisir entre le transport par eau ou par voie ferrée. Il n'y a pas des douzaines d'envolées chaque jour entre leurs villes comme dans cette région-là. Ce sont ces gens et ces régions qui devront faire les frais de la politique que préconisent et appliquent l'actuel ministre des Transports et le président du CN. Nous ne sommes pas les seuls à penser ainsi.

● (1742)

Je recommande aux députés de prendre connaissance du mémoire que l'Association des syndicats de cheminots canadiens a présenté au gouvernement du Canada en mars 1977. Je vais citer certaines des recommandations qu'a formulées cette association et qui reflètent sa conception idéale de notre politique nationale du Transport. J'invite les députés à comparer ces recommandations et principes avec le genre de politique que préconisent et, malheureusement, appliquent l'actuel ministre des Transports et ses amis de la direction du CN. Dans le mémoire en question on peut lire ce que voici:

1. Une politique nationale du transport devrait être conçue comme un instrument pour faciliter la mise en œuvre des politiques gouvernementales et non pas comme un moyen pour permettre à des intérêts privés de réaliser des profits.

Faites la comparaison entre ce qui précède et ce que dit M. Bandeen. Les auteurs du mémoire poursuivent en disant:

2. Une politique canadienne du transport devrait favoriser, et non pas décourager, la libre circulation des voyageurs et des marchandises dans notre pays.

J'espère que le député des Maritimes qui a parlé avant moi comparera cet énoncé de principe avec les timides tentatives faites par VIA Rail, qui n'a d'ailleurs pas reçu beaucoup d'appui de la part du gouvernement canadien et du ministre des Transports. Puis, les auteurs du mémoire ajoutent:

3. Une politique du transport devrait fournir un cadre global pour stimuler le développement économique et régional de notre pays.

A tout député qui ne vient pas de ce triangle d'or, je pose la question: Qu'a fait la politique des chemins de fer canadiens, ces quelques dernières années pour sa région? En quoi l'a-t-elle aidée ou lui a-t-elle nui? N'importe quel député honnête ou objectif reconnaîtra qu'en fait, notre politique de transport actuelle a nui au développement et à l'amélioration de la région.

L'Association des syndicats de cheminots canadiens dit même:

Les tarifs marchandises devraient être basés sur des prix équitables et logiques, et non pas sur ce que le trafic peut absorber. Les taux inférieurs au coût du service ne devraient s'appliquer que dans des circonstances définies précisément.

Je demande instamment aux députés, particulièrement à ceux de l'Ouest du Canada, de comparer ce que le ministre des Transports et le président du CN déclarent sur le transport des céréales, avec les recommandations qui figurent au rapport du juge Hall. Monsieur l'Orateur, c'est comme s'ils parlaient deux langues différentes.