

Je pourrais parler longtemps des politiques du gouvernement. Au lieu de poursuivre la revue du rapport Hall, je laisse le député de Dauphin mettre fin à l'étude de cette mesure législative.

M. Gordon Ritchie (Dauphin): Monsieur l'Orateur, je tiens à parler de ce bill car il m'intéresse énormément. Il doit mettre le CN en bonne posture financière, mais, en réalité, on ne fait que jongler avec des chiffres puisque le gouvernement éponge une dette de 808 millions de dollars pour que la compagnie n'ait plus à payer les intérêts qu'elle acquitte actuellement. De toute façon, le gouvernement devra trouver 65 millions de dollars ailleurs. On dit également que la compagnie se débarrassera de son service-voyageurs en 1980, ce qui lui assurera une autre manne de 50 millions de dollars. Via Rail en réalité est qu'un organisme d'État. Il lui sert simplement de moyen de comparaison. Nous n'avons qu'une autre compagnie comparable au Canada, c'est le CP. De plus, tous les modes de transport sont tellement réglés à coup de décrets du gouvernement de nos jours, que le fait d'être géré par le gouvernement ou par une grande entreprise ne change pas grand-chose.

M. Bandeén, le président du CN, a prétendu que la réorganisation du CN regonflera le moral de ses employés puisqu'on cessera de le considérer comme un éternel perdant. Il affirme qu'en lui permettant de conserver 80 p. 100 de ses gains, la compagnie pourra réduire le montant de ses futurs emprunts. Le reste soit 20 p. 100 sera considéré comme des dividendes à verser au gouvernement, qui est le seul actionnaire de l'entreprise.

• (2152)

Le président du CN a prétendu que le gros pourcentage de dettes que la compagnie a accumulé depuis quelques années, environ 60 p. 100 de son actif, constituait un des principaux obstacles. En effet, le CN ne rembourse pas sa dette en vendant une partie de son actif comme le ferait une compagnie privée, mais il se contente de demander au gouvernement de la payer pour que ses comptes soient mieux équilibrés. Il est certain que la direction du CN voudra encore dans l'avenir augmenter le capital de la compagnie.

M. Bandeén a dit que le moral des gens du CN était bas à cause de son déficit chronique mais dans ma localité où les employés du CN sont nombreux, si le moral est bas, c'est parce que la compagnie change constamment sa politique et que les employés sont totalement dépassés et démoralisés par tant de bouleversements. Les changements se succèdent de mois en mois et d'année en année; on centralise puis on décentralise. En fait, au dire des employés, le CN cherche à se débarrasser des chemins de fer, aussi la plupart d'entre eux n'ont-ils qu'un désir: rester assez longtemps pour s'assurer une pension de retraite et partir dès qu'ils le pourront.

Les mesures qu'on dit propres à remonter le moral des employés peuvent être bonnes pour le bureau de Montréal, mais elles sont désastreuses dans les Prairies. Je me suis rendu compte que des employés du CN ont dit à des clients qu'ils seraient beaucoup mieux servis s'ils avaient recours à un autre mode de transport pour leurs expéditions. L'Ouest canadien tient une grande place dans le tableau d'ensemble des chemins de fer car la division de l'Ouest représente plus de la moitié des expéditions de marchandises au Canada. Quand les chargements ne remplissent pas un wagon, les chemins de fer ont

Loi sur les chemins de fer

décidé de les confier à l'industrie du camionnage. Maintenant, de toute façon, ils ne transportent plus que quelques denrées et parfois ils ne veulent même pas s'en donner la peine.

Dans la revue *Highway News* du Manitoba du mois dernier, le chef de la Commission des transports du Manitoba, M. Al Mackling a fait une déclaration intéressante. Il a dit:

Pendant longtemps, aucune question ne se posait en matière de transports, le chemin de fer occupait une place prépondérante.

Aujourd'hui, aussi choquant que cela puisse paraître, les voies ferrées le cèdent au camion quant à la valeur totale en dollars des marchandises transportées...

En abandonnant certains tronçons, les sociétés de chemin de fer renoncent en fait à un secteur du transport qu'elles avaient dominé et presque monopolisé pendant des décennies.

Pendant ce temps, le camionnage progresse, se mettant au service de l'industrie céréalière là où les sociétés ferroviaires prétendent qu'il n'est plus rentable pour elles de maintenir leurs exploitations et d'assurer la rentabilité et l'efficacité du transport des marchandises.

L'article se poursuit en ces termes:

M. Mackling a déclaré que l'abandon des lignes ferroviaires dans l'Ouest du Canada ne laisse aucun choix pour le transport du grain sur de longues distances. Il faut recourir au transport routier.

«Nous avons d'ailleurs déjà assisté à certaines expériences de transport de grain en vrac sur de longues distances,» a-t-il déclaré, «et cette tendance se maintiendra».

Aux États-Unis, il est très fréquent de transporter du grain jusqu'à 1,000 milles de distance par camion. Et l'article de poursuivre:

Encore tout récemment par exemple, ce mode de transport a été utilisé à plusieurs reprises pour des livraisons de grains spéciaux et de sous-produits du grain—des moulées produites par le broyage de certaines graines oléagineuses: colza, moutarde, tournesol et soja...

Une des principales raisons réside dans le fait que le camionnage s'adapte à des situations où le facteur temps est crucial.

«On recourt de plus en plus au transport routier à cause du facteur temps», a expliqué M. Mackling, «au lieu de devoir disposer d'un entrepôt relativement important, rempli de stocks considérables à chaque bout de son circuit de transport, l'expéditeur peut désormais réduire son inventaire et compter sur la disponibilité de ces camions pour satisfaire rapidement à la demande de ses clients».

Je pense que cela constitue un événement particulièrement significatif dans le domaine de la livraison du grain vers les éleveurs ruraux et que cela engendrera des changements considérables dans l'Ouest du Canada, ce, qu'à mon avis les sociétés de chemin de fer ne priseront guère. Elles vont se rendre compte qu'elles ont perdu la partie dans le domaine du transport. Par exemple, on m'a parlé d'une ville de ma circonscription où j'étais hier et où il y avait une queue de camions transportant des céréales sur 20 à 60 milles, et dans un cas sur 175 milles, car il fallait transporter les céréales jusqu'au même point central, en contournant un grand nombre d'éleveurs situés sur le parcours. Voilà la centralisation de la manutention des céréales de l'Ouest du Canada, et si cela continue, le jour viendra où les chemins de fer constateront qu'on n'a plus besoin de leurs services comme autrefois.

La Commission Hall, au nombre de ses attributions, devait étudier un projet de réseau de chemins de fer dans l'Ouest, mais jusqu'ici on s'est contenté de fermer certaines lignes dont la Commission a recommandé l'abandon. Il est très important de noter également que, alors que le juge Hall avait recommandé de créer une administration des chemins de fer des Prairies, on n'en a rien fait. Il fallait, jugeait-on, instituer une organisation fixée dans l'Ouest, puisque, de toute façon, la Commission canadienne des transports ne s'intéressait pas à l'Ouest. L'Administration des chemins de fer des Prairies espérait-on, serait chargée de conseiller la CTC, mais étant