

Chemins de fer—Loi

... si l'on considère la grandeur de notre pays et la façon dont sa population est répartie, on voit qu'il n'est pas possible d'avoir partout un système de transport rentable. Il n'est pas possible, par exemple, d'avoir un système de transport rentable pour desservir le Nord, ou les régions où la population est très clairsemée. Il n'est pas possible non plus d'avoir un système rentable dans certaines régions éloignées du centre.

Il a dit ensuite:

... le principe de la concurrence peut s'appliquer dans les régions où il y a actuellement concurrence, mais non dans des endroits où il n'y en a aucune.

D'après ce principe, il faut créer un réseau de transport intégré qui comprend les sociétés ferroviaires, les lignes aériennes, les compagnies de camionnage et les lignes d'autobus et dans le cadre duquel il faut déterminer quel est le meilleur moyen de transporter les voyageurs, de même que les marchandises que nous produisons et dont nous avons besoin. Avons-nous fait cela? Le ministre des Transports y a-t-il pensé? Le président du CN y a-t-il pensé? Apparemment pas si l'on se fie aux documents qu'ils ont publiés car ils considèrent toujours le CN, Air Canada et les autres compagnies aériennes ou d'autobus comme des sociétés bien distinctes. On ne songe nullement à les intégrer. Ainsi, il y a deux ans nous avons vu le ministre verser 100 millions de dollars ou plus pour l'avion ADAC. Un tel avion est incapable de concurrencer un chemin de fer vraiment moderne au point de vue efficacité. Mais jamais nous n'investirions autant d'argent dans notre réseau de chemins de fer. Nous pourrions transporter les voyageurs par chemin de fer d'Ottawa à Montréal, de Toronto à Montréal ou de Toronto à Ottawa, d'un centre-ville à un autre, presque aussi rapidement que les compagnies aériennes et pour beaucoup moins cher. Malgré la pénurie mondiale d'énergie, alors que le Canada importe toujours davantage de pétrole, nous n'utilisons toujours pas nos chemins de fer comme nous le devrions.

Bien sûr, le ministre et le président du CN répondront qu'ils ont renoncé au service-voyageurs au profit de Via. Bien sûr, M. Bandeen ne veut pas du service-voyageurs parce que le CN ne voit pas la nécessité d'un réseau de transport parfaitement efficace. En fait, nous devrions moderniser notre service-voyageurs, améliorer les voies, nous équiper de locomotives ultra rapides et de wagons modernes et confortables et éliminer la majeure partie du service aérien que nous avons actuellement entre Ottawa, Montréal et Toronto car, apparemment, les petits parcours ne sont pas rentables. La compagnie y perd de l'argent, mais au lieu de faire face à la situation nous nous en tenons à des modes de transport bien distincts que nous voulons rentables.

Tous les autres pays au monde se sont rendu compte que la concurrence entre ces divers modes de transport était une erreur, que leurs installations faisaient double emploi et qu'ils n'étaient pas utilisés à pleine capacité, mais le gouvernement ne pense pas la même chose comme en témoignent ses propositions à l'égard du CN.

Le ministre a souvent déclaré au Parlement qu'il jugeait souhaitable que le transport soit confié au secteur privé et qu'il soit rentable commercialement, mais certains députés et sans doute beaucoup de Canadiens ignorent ce qu'il pense vraiment. Toutefois, il a très clairement indiqué sa position dans une lettre qu'il a écrite au président du conseil d'administration du CN, M. Pierre Taschereau, le 13 janvier 1977. Dans sa lettre,

[M. Orlikow.]

il a exposé un certain nombre de principes importants à son sens, et j'en citerai quelques-uns. Il a dit notamment:

Vous vous souvenez qu'en octobre 1976, on déclarait dans le discours du trône: Dans un effort renouvelé pour diminuer la taille de l'administration gouvernementale et étendre le champ de l'entreprise privée, tous les programmes fédéraux seront réexaminés afin de voir lesquels d'entre eux pourraient passer au secteur privé sans nuire à la qualité des services au public.

Autrement dit, le ministre pense agir dans un proche avenir, espérant que le public oubliera les centaines de millions de dollars qui ont été consacrés à maintenir le CN en service et qu'il acceptera de laisser au secteur public les services non rentables du CN aux régions à faible croissance, soit les provinces maritimes, Terre-Neuve, le Nord de l'Ontario, la région des lacs du Manitoba, le nord et le centre de la Colombie-Britannique, de sorte que la population fournira les subsides nécessaires, tandis qu'il abandonnera les services rentables, ceux où il y a un trafic-voyageurs et un volume de commerce considérables, au secteur privé.

Quoi de plus stupide? Quoi de plus injuste pour le public canadien? Puis, il a dit dans sa lettre adressée à M. Taschereau:

Bien qu'on convienne généralement que le chemin de fer doit fonctionner sur une base commerciale—en fait, on persiste à penser que le Canadien National devrait être un instrument de la politique du gouvernement, même aux dépens de son rendement commercial—le gouvernement estime que le CN devrait faire tout en son pouvoir pour tenter de gérer ses affaires comme un commerçant gère son entreprise.

● (1732)

Je dirai dans quelques instants ce que signifie cette attitude commerciale et de ce qu'en seraient les répercussions pour les Canadiens. Le thème suivant revient sans cesse dans les discours de M. Bandeen. Le ministre ajoutait:

Je suis d'avis que le principe du profit constitue une excellente base à partir de laquelle on peut envisager la création de filiales à part entière qui pourraient, en temps opportun, appartenir conjointement aux secteurs public et privé.

Or, voyons maintenant comment le président du CN, M. Bandeen, conçoit le rôle de cette société. Nous nous rendons vite compte que le service à la population canadienne est loin d'être en tête de liste de ses priorités, et qu'il ne s'inquiète pas outre mesure des besoins des régions à faible croissance où vivent la moitié des Canadiens.

J'aimerais vous citer un extrait d'une allocution que M. Bandeen a prononcée le 31 mai 1977 devant le Financial Executive Institute of Canada. Il a, à cette occasion, déclaré ce qui suit:

Il nous fallait avant tout exercer un contrôle étroit sur la main-d'œuvre. Dans les entreprises de cette envergure, les effectifs—notamment le personnel de gestion et d'administration—ont une tendance irrésistible à s'accroître à un rythme de progression géométrique.

Je n'ai pas les chiffres montrant dans quelle mesure M. Bandeen a réussi à réduire les effectifs des services de gestion et d'administration, mais nous savons que depuis deux ans et demi, le CN compte 6,000 employés de moins. Lorsque l'International Nickel a licencié 2,800 employés à Sudbury et 1,400 à Thompson, au Manitoba, l'événement a suscité des questions, des déclarations et des instances presque chaque jour à la Chambre, et des éditoriaux dans presque tous les journaux canadiens. Et pourtant le CN, qui est une société de la Couronne, a licencié plus de 6,000 personnes depuis deux ans et demi, et cela, sous prétexte d'accroître son efficacité.