

*Canadien National et Air Canada*

a-t-il coûté aux Canadiens entre-temps? Le ministre des Transports blaguait sûrement quand il a parlé de nationaliser le CP. Comme l'un de mes collègues l'a dit tout à l'heure, étatisons le CP et vendons le CN, car, après tout, le CP, lui est rentable.

On peut nous demander d'assister, immobiles, à la fusion du CP et du CN pour que tout finisse dans le chaos où patauge aujourd'hui le CN. Celui-ci s'engage sans cesse davantage dans les communications, l'hôtellerie et d'autres secteurs grâce aux subventions du gouvernement et donc, du contribuable. Il nous est tout à fait impossible de savoir, par exemple, si les crédits reçus pour l'abandon de lignes servent réellement à ce programme.

Le soir du 17 mars, un train du CN qui part de Toronto et fait le trajet tous les jours jusqu'à Oakville, Dundas, Brantford et Windsor arrive à Dundas avec deux heures et demi de retard, où environ quarante personnes attendent de monter à bord. Le chef de train demande aux passagers de monter dans un wagon à l'aide d'un marche pied, car le wagon n'est pas en face du débarcadère. Une fois à bord, les passagers se rendent compte qu'ils sont dans un wagon à bagages non chauffé. Pensant qu'on les conduirait dans un autre wagon, ils attendent; le train se met en marche et le chef de train leur dit de s'asseoir par terre. Cela s'est passé dans le centre de l'Ontario, monsieur l'Orateur. Imaginez un peu: leur demander de l'asseoir par terre dans un wagon à bagages non chauffé. Un peu plus tard, le train est arrivé à Brantford et on a fait passer quelques passagers dans un wagon de voyageurs; les autres ont dû se rendre à London dans le wagon à bagages.

La Chambre est saisie d'un bill tendant à octroyer au CN 13.5 millions de dollars pour ses hôtels, ses services de communications et ainsi de suite, alors que la société demande à ses passagers de prendre place dans le fourgon à bagages non chauffé, tandis qu'elle les transporte sur une distance de 70 à 80 milles. Ce genre de chose fait réfléchir, monsieur l'Orateur. L'un de mes comettants m'a écrit à ce sujet; j'ai à mon tour communiqué avec la CCT et demandé qu'elle fasse enquête. J'ai demandé en outre au président du CN d'instituer une enquête. J'ai aussi écrit au ministre des Transports lui demandant d'user de son influence comme ministre pour appuyer ma requête.

Si le CN s'adressant au Parlement lui disait: Nous voulons électrifier une partie de nos lignes sur une certaine période de temps et améliorer les réseaux interurbains, nous verrions la chose d'un bon œil. S'il s'adressait aux Communes avec un projet visant à supprimer les passages à niveau, je suis sûr que nous lui donnerions notre bénédiction et une bonne partie de l'argent requis pour ce faire. S'il nous disait: Nous projetons de transporter les grains de l'Ouest vers les marchés plus économiquement et rapidement en recourant à la nouvelle technologie et aux nouvelles méthodes de manutention des grains, ou encore s'il nous disait: Nous allons intégrer notre réseau actuel aux réseaux provinciaux et privés, alors nous y applaudirions et nous ferions l'impossible pour l'aider.

Si les représentants du CN disaient: «Nous allons éliminer certaines courbes de la voie ferrée et améliorer la mécanique de nos trains afin de pouvoir utiliser le concept des trains-blocs à son meilleur», nous leur accorderions alors une bonne audience ainsi que tout notre appui. S'ils adoptaient toute ligne de conduite autre que celle qu'ils suivent actuellement, c'est-à-dire faire du chantage ou échanger une partie de leurs employés contre une autre et demander ensuite à la Chambre de les sortir de ce dilemme, je crois alors que notre attitude envers eux ne serait pas la même. S'ils nous présentaient un projet d'ex-

tension dans l'intérêt du Canada, je suis d'avis que nous les appuierions sans réserve.

Toutefois, j'estime devoir appuyer les amendements proposés par mon collègue de Mississauga visant à obtenir certains moyens de contrôle sur le CN en soustrayant 13.5 millions au montant prévu par ce bill. Le ministre des Transports a déclaré n'avoir aucun pouvoir sur le CN, et s'il n'a aucun pouvoir, quel pouvoir peut donc exercer la Chambre? Que peut-on faire, monsieur l'Orateur, si ce n'est que d'adopter cette ligne de conduite et d'essayer ainsi de réduire une partie de leurs finances en vue de les rappeler à l'ordre.

Je crois que le manque de pouvoir dont souffre le ministre vis-à-vis des chemins de fer s'est fait sentir dans ma circonscription lorsque je suis entré en contact avec la Commission canadienne des transports, peu après mon élection, au sujet d'un feu d'arrêt et d'un interrupteur dans la ville où j'habite. Les fonctionnaires municipaux avaient écrit à la Commission et neuf mois s'étaient déjà écoulés sans qu'ils aient reçu de réponse à leur lettre. J'ai communiqué avec les fonctionnaires de la Commission et l'on m'a dit: «Eh bien, nous n'avons pas eu l'occasion de revoir ce dossier».

Il m'a fallu ¼ d'heure pour revoir le dossier et j'ai dit à l'un des fonctionnaires que nous voulions que cet interrupteur soit intégré à la voie afin que les feux rouges s'allument à l'approche d'un train et que toute la circulation s'immobilise. Il ne sembla pas cependant s'intéresser à la question. Le fait qu'il y ait eu quelques accidents mortels à ce passage à niveau ainsi que des centaines de milliers de dollars de dommages causés à la propriété ne semblait pas influencer son attitude d'une façon ou d'une autre. Une altercation s'ensuivit. Il me dit qu'il faudrait 18 mois avant d'accéder à cette demande, et lorsque j'ai tenté de lui en imposer en lui disant que j'irais voir le ministre des Transports, il m'a répondu: «Cela ne vous servira à rien; il n'a aucune autorité, il n'a aucun pouvoir dans cette situation». C'est ainsi que j'ai découvert la position du ministre vis-à-vis la Commission canadienne des transports. Toutefois, en exerçant un peu plus de pression nous avons réussi à faire installer l'interrupteur dans un délai assez bref.

Ce sont là des questions qui me préoccupent. Je sais que certaines municipalités ont eu des ennuis au sujet des passages à niveau. Si le CN s'amenaient avec un programme de 25 à 30 millions de dollars destiné à en supprimer certains, je ne crois pas qu'il se trouverait des députés pour lui refuser cette somme. Mais tel n'est pas le cas. Dans le cas qui nous occupe, le CN demande davantage d'argent pour des hôtels et des tours de communications. Je présume que ce qu'il essaie de faire, c'est d'ériger un complexe qui, en fait, absorbera une partie de sa dette permanente.

Le ministre des Transports a déclaré qu'il n'avait aucun contrôle sur le CN—ni sur son ministère, je suppose, ce qu'il voulait vraiment nous faire comprendre. Je sais qu'au fil des ans, nombreuses sont les commissions d'enquête qui se sont penchées sur le cas du CN. J'imagine que si l'on entassait tous les textes des audiences et études des commissions royales d'enquête, il y aurait de quoi remplir bien des classeurs. A ma connaissance, aucune étude—je n'ai jamais rien entendu à ce sujet à la Chambre—n'a été entreprise par le CN en vue de modifier ou d'améliorer sa situation à part celles qui avaient trait aux hôtels et à l'expansion de son réseau de communications au pays.