

*Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada*

demande maintenant au Parlement d'affecter au CN 8.8 millions de dollars et un montant non précisé au cours de 1974, et ainsi de suite. Si l'affaire est si avantageuse, que le CN s'adresse au marché et emprunte l'argent au taux ordinaire ou qu'il vende la tour à quelqu'un qui pourra la terminer et s'en occuper convenablement. Ne forçons plus les Canadiens à payer pour les idées grandioses de quelqu'un d'autre qui cherche à se rendre important et à se construire un nouvel empire. Les chemins de fer Nationaux n'ont pas été établis pour se bâtir un nouvel empire. Ils ont été établis pour transporter des marchandises et servir les Canadiens.

**Des voix:** Bravo!

**M. Blenkarn:** Il est temps d'avoir des trains de banlieue, de transporter nos céréales, les pommes de terre du Nouveau-Brunswick, le bois de la Colombie-Britannique et le pétrole. Nous avons besoin d'un chemin de fer qui s'appliquera à utiliser les crédits qu'on lui accorde pour transporter les marchandises et les voyageurs. Cette société est censée transporter les gens, mais elle fait tout en son possible pour se défilier. Elle ne s'en préoccupe aucunement, car elle veut se lancer dans une nouvelle entreprise. Elle aspire à devenir promoteur-constructeur. La promotion immobilière est une grande industrie; les aménageurs sont légion. Cette société n'est pas très habile dans la promotion immobilière. Elle veut exploiter des débits de boissons, des hôtels de grande classe coiffés de restaurants à haute altitude. Elle réussit mal à transporter voyageurs et marchandises, mais du moins c'est son boulot. Elle ferait peut-être un meilleur travail si elle consacrait tout son temps à cette tâche.

Il est temps que la Chambre des communes lui dise en termes non équivoques qu'elle n'obtiendra aucun crédit pour ses hôtels et sa tour, qu'elle devra se trouver des fonds ailleurs et faire le travail qu'on lui a confié. Le pays a besoin d'une société de chemin de fer qui s'occupe des gens.

**M. J. H. Horner (Crowfoot):** Monsieur l'Orateur, je remercie le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) de ses propos. Je promets à la Chambre d'abrégier mes commentaires sur les deux amendements. Mais à titre de président du comité, je dois signaler certaines choses à propos du bill et de l'amendement. Le principal but et la portée de l'amendement est de faire reconnaître que la société ferroviaire doit concentrer son intérêt et ses dépenses dans l'industrie des transports. Ce fut la première raison d'être, du Canadien National surtout, et ce devrait être son premier champ d'intérêt.

● (2040)

Nous, de l'Ouest, nous sommes parfois plaints que le Canadien Pacifique avait tendance à se désintéresser du transport ferroviaire en faveur d'autres placements ou du transport aérien. L'amendement propose essentiellement de redonner la prédominance aux transports. Comme président du comité, je puis vanter l'esprit de coopération des députés de tous les partis, mais j'ai été un peu déçu de l'étendue de nos travaux. J'aurais bien aimé que les rapports annuels du CN et d'Air Canada soient renvoyés au comité pour une étude en profondeur; j'aurais alors eu moins de difficulté à décider si les amendements étaient recevables, s'ils respectaient la portée du bill C-164. Le bill C-164 concerne les dépenses et les amendements visent à modifier les montants prévus, à supprimer la dépense de 5.5 millions de dollars pour les hôtels et celle de 8.8 millions pour une tour de communications.

[M. Blenkarn.]

Il y a d'autres questions, me semble-t-il, que le comité des transports aurait dû étudier à fond au cours des dernières années, notamment en ce qui concerne le transport et la sécurité des marchandises au Canada. Dernièrement, la Commission canadienne des transports publiait son troisième rapport sur la sécurité ferroviaire. Il y a trois ans, le comité des transports avait abordé l'aspect de la sécurité au cours de ses travaux et je me souviens distinctement d'un certain M. Jones qui a comparu devant le comité pour répondre à un certain nombre de questions sur ce sujet. Le rapport déposé récemment propose que l'on affecte des sommes plus importantes à la sécurité ferroviaire. La réponse obligée des chemins de fer a été la suivante: ces rapports arrivent bien tard, car nous avons déjà appliqué bon nombre des recommandations qu'ils proposent.

Je soulignerai néanmoins qu'on a fait un certain nombre de constatations précises. Le rapport signale que le nombre de déraillements attribuables à l'état des rails sur les voies du CN et du CP a été, en 1972, trois fois plus élevé qu'en 1959 et près du double de ce qu'il était en 1969. Cela est révélateur; on peut en déduire que les compagnies ont diminué les sommes consacrées à l'inspection des voies ou qu'elles ont construit d'immenses wagons couverts et des wagons-trémies beaucoup trop lourds pour les rails.

Le rapport ajoute que la formation du personnel de signalisation, et d'autres secteurs, s'est détériorée ces dernières années. On pourrait en conclure que l'argent a été dépensé à mauvais escient, car, manifestement, une baisse des normes de formation à la signalisation et ailleurs pourrait fort bien entraîner un plus grand nombre d'accidents. Le rapport dit en outre que le problème des coussinets échauffés et des fusées d'essieu brûlées—termes employés couramment chez les cheminots—n'a pas encore été résolu.

Monsieur l'Orateur, il y a trois ans j'ai demandé au comité des transports quel pourcentage du matériel roulant était encore équipé de coussinets de l'ancien modèle, de coussinets sans rouleaux, c'est-à-dire de coussinets Timken ou autres semblables. Les représentants ont répondu que seulement 19 p. 100 de leur matériel roulant était doté de coussinets Timken et autres. A mon avis, on peut en conclure que l'argent disponible n'a pas été dépensé judicieusement. A peu près au même moment, trois graves accidents se sont produits en Colombie-Britannique, ce qui a rendu le transport des grains extrêmement difficile cet hiver-là. Les employés des chemins de fer, et d'autres, ont constaté que les barrières de protection contre les glissements de neige étaient absolument irréparables, qu'elles n'étaient pas du tout maintenues en bon état. Cette situation a été signalée par le comité des transports à la Commission canadienne des transports, et notamment à l'un des commissaires, M. Jones. Celui-ci s'est engagé à faire enquête et à étudier la situation. Cependant, le rapport qui vient d'être établi consacre six pages à l'ensemble de cette question et explique comment les barrières de protection contre les glissements de neige n'étaient, en fait, pas du tout maintenues en bon état dans cette région.

Une autre question intéressante a surgi au comité lorsque les représentants du CN sont venus témoigner. L'un d'entre eux, M. Hunt, a affirmé avec force que certains des immenses wagons-trémies et wagons couverts étaient tellement lourds qu'ils exerçaient un effet d'écartement sur les rails. Le CN ne s'est que récemment rendu compte de cette situation et doit maintenant recourir à des rails plus lourds et à de meilleures méthodes de pose des rails.