

**M. Lundrigan:** Ce n'est pas de vous que je parlais.

**M. McRae:** Monsieur l'Orateur, quand on parle aussi longtemps que le député, on n'a pas besoin de notes, j'en suis sûr.

**M. Lundrigan:** Nous vous acceptons, mais pas des types comme Joe.

**M. McRae:** Je parle de l'objet de cette motion en partie parce que je visite souvent la région en question et que je sais ce que les gens pensent de l'affaire. La suppression du service-voyageurs dans ma région et dans tout le Canada m'inquiète toutefois également. Tous les Canadiens doivent s'en inquiéter.

A maints égards, mes vues sur cette question ne diffèrent pas beaucoup de celles du représentant de Gander-Twillingate, mais j'aimerais aller à la racine du problème. Je ne pense pas que ce soit la CCT, bien que le problème puisse venir d'elle. J'ai peine à croire que les chemins de fer canadiens prennent vraiment leur rôle au sérieux et même si mon observation s'adresse au CP, en particulier, elle reste valable pour le CN. Les deux compagnies de chemins de fer manquent de dynamisme. Que font-elles lorsqu'on discute des systèmes de transport rapide? Ce sont elles qui ont les emprises, l'équipement, les moyens financiers pour prendre de l'expansion et apparemment, elles ont aussi la technologie. Quelles sommes d'argent ont-elles affectées à la recherche et au développement? Bien peu, monsieur l'Orateur.

Les trains roulent aujourd'hui à la même vitesse qu'il y a 50 ans. Rien n'a changé, sauf peut-être les moteurs diesel et quelques nouvelles techniques de graissage des billes. Il suffit de regarder les dates de construction des wagons, lorsqu'un train de marchandises passe, pour se rendre compte de la vétusté de l'équipement. Beaucoup d'entre eux ont été construits en 1929, 1932 et 1941. Où étaient les compagnies de chemins de fer lorsque la controverse concernant l'aéroport de Pickering a commencé? Quel autre secteur industriel laisserait passer l'occasion de proposer des moyens de transport terrestre rapides dans ce domaine comme formule de rechange à l'aéroport?

Que font les chemins de fer en ce qui concerne l'énergie? On nous dit que pour ce qui est du carburant, le rendement des chemins de fer est bien supérieur et de fait, les statistiques démontrent que, à comparer à l'avion, les chemins de fer consomment de quatre à six fois moins de carburant par mille-voyageur. Le souci de ménager le carburant ne nous obligerait-il pas à réexaminer attentivement le transport ferroviaire?

Où étaient les chemins de fer lorsque la possibilité de mettre sur pied un système de train-bloc au lieu d'aménager un oléoduc dans la vallée du Mackenzie a été discutée? Ce n'est que tardivement et à contre-cœur que le CN a envisagé un tel projet. Or, que représente 1½ million de dollars à comparer aux 40 ou 50 millions qui ont été investis par l'ambitieuse industrie des pipe-lines?

Il est regrettable, voire désastreux, que dans un pays qui a tant besoin de transport ferroviaire, nous devions nous en remettre à des sociétés ferroviaires qui, pour divers motifs, ne s'intéressent pas vraiment à trouver de nouveaux débouchés. J'ai l'impression que le CP rail se retire volontiers des affaires et que le CN a tellement l'habi-

### *Transports ferroviaires*

tude de jouer second violon qu'il n'a jamais songé à faire preuve d'initiative.

A mon avis, la loi sur les transports et la loi sur les chemins de fer doivent être profondément modifiées ou, mieux encore, complètement refondues pour donner l'initiative voulue à nos sociétés ferroviaires. Si je disposais de beaucoup de temps ce soir, je voudrais parler en détail de cette question, mais comme ce n'est pas le cas, je ferai simplement quelques brefs commentaires. J'aimerais que ces lois soient modifiées de façon que les chemins de fer tombent de nouveau sous la coupe du Parlement et du gouvernement du Canada. Je n'aime pas entendre le ministre répondre à des questions en disant qu'il demandera la collaboration du président d'une ou l'autre des grandes sociétés ferroviaires. Quand l'intérêt national l'exige, comme c'est le cas aujourd'hui pour ce qui est du mouvement des céréales de l'Ouest jusqu'à Thunder Bay, le ministre doit pouvoir ordonner aux sociétés ferroviaires d'agir pour faire face à la situation.

Je crois savoir que lorsque les compagnies ferroviaires désirent un changement, changement qui signifie invariablement une hausse des tarifs-marchandises, elles n'ont pour l'obtenir qu'à en faire la demande à la CCT. Je le répète, le contrôle des chemins de fer doit être rendu au Parlement du Canada. Un autre changement a trait au service voyageur. Si je ne m'abuse, lorsque les chemins de fer veulent une subvention, ils doivent demander à mettre fin à un service. Je sais d'expérience que, dans ce but, ils s'appliquent délibérément à gêner le service, de sorte que, le nombre des voyageurs diminuant, ils demandent à abandonner la ligne.

Encore tout récemment, le CP a licencié 22 de ses employés, des préposés aux billets et des exploitants, dans le Nord-Ouest de l'Ontario et au Manitoba. De fait, le commis principal de Thunder Bay a été mis à pied le 30 septembre dernier en violation flagrante du principe de l'article 16(3)a) du bill C-217, lequel oblige l'arbitre à envisager sérieusement l'adoption d'un régime de sécurité de l'emploi fondé sur l'épuisement naturel de la main-d'œuvre. Il va s'ensuivre une baisse des billets vendus; lorsque le volume aura diminué suffisamment, les chemins de fer pourront à loisir demander des subventions accrues.

Cette disposition est absurde. J'approuve les subventions, mais celles qui assurent un service. La loi devrait récompenser les chemins de fer pour avoir amélioré leur service, non pour avoir fait fi du public.

Lorsqu'une société ferroviaire abandonne un service dans une région, celle-ci y perd. Il est temps de réévaluer le rôle des chemins de fer au Canada et d'en augmenter l'efficacité. A un moment où la pénurie des combustibles exige une politique ferroviaire plus dynamique, il est temps que le Parlement insiste plus fortement auprès de ces sociétés afin de les contraindre à s'occuper davantage d'assurer un meilleur service, y compris un service-voyageurs, aux résidents du sud-ouest et du nord-ouest de l'Ontario et du reste du Canada.

**M. l'Orateur:** A l'ordre. L'heure allouée à l'étude des mesures d'initiative parlementaire est expirée. Puis-je rappeler aux députés que les 40 heures réservées à cette fin aux termes du Règlement sont maintenant épuisées. Je le déclare en conformité de l'article 15(6) du Règlement. Il n'y aura plus d'heure réservée à l'étude de telles mesures de 5