

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

Quelle est la situation globale au Canada, monsieur l'Orateur. Il n'y a que deux lignes de service-voyageurs dans tout le Canada qui ne soient pas subventionnées—la ligne Québec-Côte Nord-Labrador qui n'a jamais présenté de demande, et la ligne Esquimalt-Nanaimo du CP, dans l'île de Vancouver, dont la demande a été rejetée parce qu'une enquête a établi que rien n'avait été fait pour améliorer le service. Les chemins de fer n'ont qu'à présenter une seule demande visant l'abandon du service-voyageurs. Une fois la demande présentée, la Commission canadienne des transports entreprend une étude de la région afin de connaître les effets de l'abandon du service dans cette région. Si l'on pense que ces effets nuiront à la population, on continuera à assurer le service grâce à une contribution égale à 80 p. 100 de la perte réclamée. Les années suivantes, une réclamation annuelle sera faite et elle sera vérifiée par les dirigeants de la CCT. Tous les ans, des subventions de plus de 100 millions de dollars sont affectées aux services ferroviaires non rentables. On rapporte qu'un porte-parole de la Commission canadienne des transports a déclaré qu'il n'y a pas une ligne ferroviaire qui assure le service-voyageurs au Canada et qui rentre dans ses frais.

La principale raison pour laquelle la procédure d'abandon de service fonctionne de cette manière, c'est que la loi nationale de 1967 sur les transports encourage le détournement de fonds en faveur d'opérations non rentables au lieu de les orienter vers la recherche et le développement en matière de technologie ferroviaire avancée. Au lieu de gaspiller des deniers publics dans ces opérations peu lucratives, la solution la plus logique serait d'affecter une partie des fonds à la recherche en vue d'obtenir des services plus efficaces. L'électrification est une considération pratique. La modernisation que représente l'électrification des chemins de fer n'a pas encore été entreprise au Canada. Soixante et onze p. 100 de tonnes milliaires brutes sont produites par la traction électrique en Allemagne de l'Ouest, en France et au Japon. Les services découlant de l'électrification l'emportent grandement sur les mises de fonds qu'elle exige. Les avantages qu'entraîne une modernisation de ce genre comprennent un prix de revient et d'entretien moins élevé pour les locomotives, une plus longue durée, une plus grande disponibilité, une meilleure adhérence, une vitesse plus élevée, un meilleur freinage et des caractéristiques écologiques supérieures.

Comme je le disais au début, les chemins de fer du Canada sont censés servir les intérêts de la population. Je crois que le contribuable canadien a droit à un effort plus vigoureux du gouvernement en matière de transport.

M. Elias Nesdoly (Meadow Lake): Monsieur l'Orateur, nous discutons les amendements à ce bill et mes collègues me disent qu'il importe peu que ce bill soit adopté ou non, étant donné que le CN et Air Canada dépenseront l'argent de toute façon. Alors, pourquoi en débattre si l'argent doit être dépensé? N'est-ce pas là se moquer du Parlement?

L'amendement à l'étude tend à refuser au CN un certain nombre de millions de dollars qui doivent être affectés à la construction d'une énorme structure connue sous le nom de la tour de Toronto. On m'informe que les deux tiers de l'immeuble sont construits. Si l'amendement est adopté, l'immeuble doit-il rester construit aux deux tiers et ne sera-t-il jamais achevé, ou le sera-t-il de toute façon? Je crois donc que ce débat est ridicule. Nous devrions adopter le bill et en finir car la tour est aux trois quarts achevée, de toute façon. Ne soyons pas ridicules.

Un député à ma droite a traité le CN de modèle d'inefficacité socialiste. Il semble que le service du CN soit très

mauvais. Eh bien, si ces gens veulent parler de socialistes, laissez-moi leur rappeler certaines choses.

Une voix: Vous n'êtes pas socialiste, n'est-ce pas?

M. Nesdoly: Bien sûr que oui, et j'en suis fier. On prétend que le Canadien National donne du mauvais service, qu'il laisse beaucoup à désirer. J'avoue que c'est vrai. Mais son service n'est pas aussi mauvais que celui du CP. A vrai dire, il est un tout petit peu mieux. L'orateur précédent a dit que les sociétés ferroviaires aux États-Unis sont merveilleuses, qu'elles s'en tirent bien, et ainsi de suite. Monsieur l'Orateur, elles font faillite les unes après les autres, et ça ne fait que commencer.

J'étais à Washington du 26 au 30 novembre. J'ai assisté à un dîner offert à l'ambassade du Canada. Un type avec qui j'ai eu l'honneur de m'entretenir m'avoua: «Vous savez, je suis allé au Canada il y a trois ans; ce que vous avez un bon service de chemin de fer!» Je m'enquis du nom du chemin de fer à bord duquel il avait voyagé. Il répondit: «C'était une société d'État.» «Le Canadien National?» lui ai-je demandé. «Oui, exactement.» Plus tard, il m'assura que le service-voyageurs du Canadien National était dix fois supérieur à n'importe quel aux États-Unis. Qui doit-on croire, l'homme qui a voyagé par train au Canada et aux États-Unis ou bien le *Wall Street Journal*?

Le député de Timiskaming (M. Peters) a dit hier dans son discours qu'il avait combattu l'idée de déménager la gare du CN à Toronto. Eh bien, je suis d'accord avec certains députés sur un ou deux détails. Par exemple, à mon avis, le Canadien National ne devrait pas conserver des emprises ferroviaires qu'il a acquises il y a une quarantaine d'années s'il n'a pas l'intention d'y construire des voies ferrées.

Certains se plaignent que le Canadien National s'occupe trop de propriétés immobilières. D'autres ont mentionné la tour du CN à Toronto. Eh bien, je suis d'accord avec certains députés sur un ou deux détails. Par exemple, à mon avis, le Canadien National ne devrait pas conserver des emprises ferroviaires qu'il a acquises il y a une quarantaine d'années s'il n'a pas l'intention d'y construire des voies ferrées.

M. Horner (Crowfoot): Il a vendu celles qu'il avait en Saskatchewan.

M. Nesdoly: Je parle du droit de passage entre St. Walburg et Loon Lake. On n'y a construit aucune voie ferrée, c'est-à-dire que le chemin de fer ne veut pas se départir d'un terrain précieux dans le village. Le village s'agrandit, mais il est entouré par la réserve indienne. L'emprise du chemin de fer comporte cinquante lots à bâtir, mais le chemin de fer ne veut pas s'en départir au cas où il voudrait un jour construire une voie ferrée—la belle affaire! La société veut abandonner 400 milles de voies dans ma circonscription, mais elle prétend avoir besoin de ce terrain pour y construire une voie éventuelle. Dans la semaine des trois jeudis.

L'un des problèmes du CN est l'administration. Trop de personnes ont été nommées au conseil d'administration ou au poste de président et de vice-président qui ne connaissent rien aux chemins de fer, qui n'avaient pas fait leurs armes au sein de la compagnie et qui ne savaient pas comment la diriger. Nous étions portés à nommer des politiciens serviles aux postes bien rémunérés. Un député qui n'a pas fait trop bonne figure à la Chambre des communes peut devenir président ou vice-président du CN.