

### *Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada*

les cas, ces services fonctionnent à un niveau bien inférieur à leur capacité. La raison en est surtout que le public préfère de beaucoup la voiture particulière et, deuxièmement, que, dans la plupart des cas, il a d'autres moyens de transport à sa disposition. Mais...

Ce «mais» est très important.

... étant donné les besoins futurs en matière de transport des régions intéressées, en l'occurrence, le comité doit tenir compte des changements qui se produiront vraisemblablement dans les façons de voyager au Canada en raison de l'imminence de la crise de l'énergie, et doit songer aux effets des changements sur la demande des services en cause dans la présente décision, avant d'examiner la possibilité d'abandonner l'un ou l'autre de ces services. Le comité est d'avis que ces services ne doivent pas être supprimés.

● (1650)

Enfin, nous entrevoyons une porte de salut. Le comité a péniblement compris la situation qui prend forme devant nous. Il l'appelle la crise énergétique indistincte. Il semble évident au comité, comme cela devrait l'être pour les chemins de fer et comme cela semble sans aucun doute évident pour la plupart des Canadiens qui pensent que l'une des façons les plus économiques, sur le plan financier, de transporter les voyageurs, est le chemin de fer.

Je sais qu'un grand nombre de députés ont visité d'autres parties du monde, en particulier l'Europe. Ils ont admiré et peut-être même envié le service ferroviaire offert aux habitants de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de la Hollande et autres. Si vous vous trouvez dans la gare de Francfort, vous verrez des centaines et même des milliers de personnes entrer et sortir de cette gare, pas seulement à l'heure de pointe mais à toute heure de la journée. Ce qui impressionne la plupart d'entre nous est l'horaire. Des trains partent dans toutes les directions presque continuellement. J'aimerais souligner que ce n'est pas le nombre des voyageurs qui est à l'origine d'un trafic si important, mais le contraire. Le fait que l'horaire soit si important attire les passagers vers les chemins de fer.

L'un des trucs dont les chemins de fer se sont servis au cours des dernières années dans notre pays pour prouver à la Chambre que les activités ferroviaires ne sont pas rentables, consiste à insister sur le fait que le public n'a pas recours à ce moyen de transport. L'une des façons dont ils ont prouvé que l'on n'utilise pas les chemins de fer a consisté à décourager simplement les gens d'avoir recours à leurs services. Dans l'ensemble, ils l'ont fait en annulant des trains, en supprimant des services, en rendant le fait d'acheter un billet à une gare extrêmement énervant ou en rendant difficile, voire même impossible, le fait de se rendre de la gare chez soi.

Je sais que les députés ont déjà eu la chance d'aller à Montréal, mais la malchance de revenir à la gare d'Ottawa. L'autre soir, je revenais de Montréal avec un nombre assez important de voyageurs. J'ai dû attendre à l'extérieur de la gare du CN, dans le froid, pendant plus d'une demi-heure, aux environs de minuit, pour avoir un taxi et me rendre chez moi. Je n'étais pas le seul. Une demi-heure après l'arrivée du train, 22 personnes attendaient encore un taxi. La raison pour laquelle le service de taxi est si mauvais est que le CN a accordé un monopole à une seule entreprise. Ce service est désastreux. Il est presque aussi désastreux que celui qu'on nous assure à l'aéroport d'Ottawa.

**M. Gleave:** A ce point-là?

[M. Harney.]

**M. Harney:** Je dirais au député de Saskatoon-Biggar (M. Gleave) qu'il est épouvantable.

**M. Basford:** Le conseil municipal vient de refuser 100 taxis supplémentaires.

**M. Stackhouse:** Il faut une concurrence accentuée de la libre entreprise.

**M. Harney:** Le député de Scarborough-Est (M. Stackhouse), dont la circonscription est voisine de la mienne, dit qu'il nous faut une concurrence accentuée de la libre entreprise. A ce niveau, c'est indispensable. Je suis d'accord avec lui. Lorsqu'il s'agit de l'exploitation de taxis, nous, socialistes, n'avons aucune intention de la prendre à notre compte.

**M. Paproski:** C'est surprenant.

**M. Harney:** Je veux simplement dire que de presque toutes les façons possibles les chemins de fer essaient de dégouter les gens pour prouver que leurs services ne sont plus désirés. Je doute que ce soit vraiment le cas. Je suis convaincu que nos concitoyens seraient plus que désireux d'utiliser les chemins de fer s'ils assuraient un service satisfaisant.

Il y a quelques jours, le *Globe and Mail* écrivait que, d'après une étude, il était possible de réaliser un service de transport rapide du centre de Toronto jusqu'à 20 milles à l'Est pour environ 100 millions de dollars. Cela peut sembler une somme énorme, mais lorsqu'on considère qu'elle comprendrait la totalité des frais de construction de nouveaux passages à niveaux, de nouvelles voies d'accès, de nouvelles gares, de rénovation des voies, de construction d'un nouveau réseau de signalisation, d'achat de matériel roulant, etc., on s'aperçoit qu'elle n'est pas excessive. Cent millions de dollars pour vingt milles, c'est vraiment peu si l'on songe qu'il en coûte 24 millions le mille pour la construction d'un métro souterrain. Par une simple multiplication, on se rend compte qu'une ligne de métro de vingt milles coûterait 480 millions. Et le service de métro peut n'être pas aussi rapide, efficace ou sûr que celui d'un chemin de fer de surface.

Le même article signalait que le CN n'était pas nécessairement prêt à se lancer dans le transport urbain parce qu'il a d'autres priorités. Certaines d'entre elles lui sont imposées par les lois du Parlement et d'autres se sont établies avec les années. La première priorité touche le transport interurbain. La deuxième est le transport des marchandises industrielles, le service aux industries. Peut-être quelque part en fin de liste y a-t-il une priorité ou au moins un signe permettant de croire que le chemin de fer a une obligation envers les citoyens en matière de transport.

Dans ce cas, j'aimerais demander où dans les lois du Canada on peut trouver la priorité accordée aux biens immeubles. Je ne crois pas qu'on la trouve. A l'origine, il était entendu qu'on pouvait construire des hôtels pour servir les gens qui voyageaient par train. Comme les sociétés ferroviaires sont fières de le dire cependant, il y a maintenant très peu de gens qui voyagent par train. Qu'est-ce qui justifie alors l'énorme intérêt des sociétés ferroviaires pour les biens immeubles? A mon avis, le moins que nous puissions faire serait de réviser les priorités que nous avons établies pour les chemins de fer et de leur indiquer que les voyageurs urbains du Canada ont réellement besoin de leurs voies ferrées de leurs emprises, de leurs installations, de leurs gares, et ainsi de suite.