

Monsieur l'Orateur, c'est une loi du Parlement qui créa le CN. Nous pourrions, par une autre loi semblable tout aussi facilement le restructurer. Il faudrait rendre les intéressés conscients de leurs obligations et du service à assurer aux Canadiens qui en ont besoin. Nous devrions voir à ce que de telles responsabilités soient acquittées.

M. Frank Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Monsieur l'Orateur, j'ai suivi ce débat avec beaucoup d'attention ces deux derniers jours. C'est un fait bien connu que les chemins de fer sont considérés par le Parlement comme un «service assuré pour le bien général des Canadiens». J'ai été très étonné par ce que j'ai découvert depuis que je suis à Ottawa. Nous semblons être aux prises avec toute une série de problèmes comme le défaut du gouvernement de présenter une vérification des opérations financières du CN et d'Air Canada. Les affaires financières des deux plus importants services publics du Canada sont contrôlées par le gouvernement et par lui seul.

Nous nous trouvons devant le problème des tarifs-marchandises discriminatoires et des plaintes collectives des premiers ministres de l'Ouest selon qui il est impossible d'évaluer les opérations internes du CN avec exactitude. Nous faisons également face au problème de la mauvaise gestion financière des Chemins de fer Nationaux, de sa dette à long terme et de ses prêts à Air Canada. Pire encore, nous constatons que le gouvernement actuel n'a pas su formuler une politique nationale globale des transports.

Monsieur l'Orateur, je croyais que les Chemins de fer Nationaux avaient comme principale responsabilité de fournir des services, de transporter des marchandises et des voyageurs. Dans la région d'où je viens, le service-voyageurs n'existe pour ainsi dire pas. Nous portons nos céréales à une ligne ferroviaire dont la limite de vitesse est de 20 milles à l'heure et sur laquelle on a remplacé en moyenne une traverse par mille par année depuis huit ans. Dans cette même région, le CN reçoit une subvention de plus de \$100 par wagon de céréales qu'il transporte. Et cette subvention est versée en plus du tarif de transport des marchandises. Les wagons nous arrivent souvent dans un état lamentable. Les acheteurs locaux de céréales doivent souvent les rapiécer et les réparer avant de charger leurs marchandises. Les acheteurs ont peur de refuser des wagons parce que ceux-ci sont tellement rares qu'il pourrait ne pas y avoir de remplacement.

Sur une ligne du CN de ma région, on a abandonné les derniers 12 ou 13 milles de voie ferrée jusqu'au dernier élévateur et maintenant le CN paie les frais de transport par camion à partir du dernier silo, situé à quelque 20 milles de la ville de Swift Current. Cette année de récolte surtout, le transport des céréales est un fiasco complet et les fermiers ont livré 150 millions de boisseaux de moins qu'à la même époque l'année dernière. La Commission canadienne du blé et les chemins de fer ne peuvent pas s'entendre au sujet des objectifs fixés pour les céréales et l'on ne nous a pas encore donné de réponse à ce sujet. Les dirigeants des sociétés ferroviaires contestent les taux du pas du Nid-de-Corbeau. J'ai le sentiment désagréable, monsieur l'Orateur, qu'ils ont été encouragés en ce sens par la Commission canadienne du blé, par le ministre chargé de la Commission ou bien par des fonctionnaires du ministère des Transports.

Bien des questions demeurent sans réponse. Le gouvernement a-t-il l'intention d'annoncer prochainement une politique globale à long terme en matière de transport ferroviaire qui rationaliserait d'une manière efficace les opérations ferroviaires et qui de plus offrirait une solution

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada logique à la pénurie actuelle d'énergie? Sur quoi s'appuie le gouvernement pour justifier des subventions annuelles de près de 180 millions de dollars à l'égard de lignes de chemin de fer non rentables alors que ces sommes pourraient être affectées à la recherche de nouveaux moyens de transport et de nouveaux appareils de combustion? Pourquoi a-t-on fait si peu de recherche sur le transport ferroviaire au Canada? Pourquoi les organismes gouvernementaux compétents ainsi que les organismes privés n'ont-ils rien fait en ce sens? Est-ce que cette inaction, cette absence de réalisme dépendent en grande partie d'un manque d'appui et d'initiatives de la part du gouvernement, tant sur le plan économique que sur le plan moral, à l'égard de la recherche sur le transport ferroviaire?

Ne serait-il pas plus rentable d'abandonner le programme ADAC entre Montréal et Ottawa et d'utiliser l'argent à la modernisation du réseau ferroviaire existant déjà entre ces deux villes? Par «modernisation» je ne veux pas dire seulement augmentation du nombre des trains entre Ottawa et Montréal mais également réduction du temps de trajet entre ces deux villes. L'électrification de la ligne Ottawa-Montréal ne serait-elle pas moins coûteuse que le programme ADAC?

J'aimerais connaître le point de vue du gouvernement sur l'utilisation des chemins de fer pour le transport de voyageurs sur de longues distances. Cette application a-t-elle vécue? Au contraire, doit-on encourager de plus en plus les transports aériens? Nombre de questions de ce genre sont sans réponse.

Voyons ce que nos voisins du Sud font au sujet du transport ferroviaire. J'aimerais citer un extrait d'un article publié dans le *Journal* de Wall Street le 28 décembre. Voici:

L'Interstate Commerce Commission a publié le premier règlement national conçu pour forcer l'amélioration des services ferroviaires interurbains.

Le règlement s'applique à Amtrak et aux sociétés ferroviaires qui exploitent ses trains...

Il prévoit un système national et gratuit de réservations et de renseignements par téléphone; un nombre suffisant de fauteuils pour répondre à la demande ordinaire des passagers désireux de retenir un fauteuil; des normes minimales de ponctualité des trains, de livraison des bagages, de correspondance et d'heures en gare, et tout une gamme de normes pour les aliments, la température, les voitures-lits, les toilettes et les fontaines.

Le règlement entre en vigueur le 1^{er} avril. Le président de l'ICC, George M. Stafford, a déclaré qu'il était conçu «pour améliorer dans son ensemble la qualité du service-voyageurs en Amérique et ainsi rendre les transports ferroviaires attrayants, surtout pendant la crise de l'énergie actuelle.»

● (2120)

Aux États-Unis, les journaux à tour de rôle traitent de la modernisation du réseau de transport américain. Selon un rapport, les trains Amtrak devraient remporter un succès sans précédent. Les dirigeants d'Amtrak eux-mêmes prévoient maintenant pour l'année prochaine une augmentation de 30 p. 100 du nombre des voyageurs, soit le double de ce qu'ils avaient d'abord prévu. Permettez-moi de vous citer encore un extrait du *Wall Street Journal* du 28 décembre dernier:

... Les États ont inondé Amtrak de demandes de nouvelles routes. Le Nebraska voudrait un train Omaha-Kansas City; le Colorado, un train Denver-Kansas City; le Missouri, un train Kansas City-St. Louis; et l'Ohio, un train Cincinnati-Columbus-Cleveland. «J'ai dû fixer au mur une carte indiquant toutes les demandes reçues et toutes les demandes à venir», de déclarer un cadre supérieur chargé des rapports avec les États. «Ça ressemble à... une toile d'araignée.»