

M. Rod Thomson (Battleford-Kindersley): Monsieur l'Orateur, avant cinq heures j'avais manifesté l'intention de parler pendant quelques instants au moins du concept d'un centre de service-voyageurs suggéré par les chemins de fer. L'idée peut être bonne ou ne pas l'être. Le temps répondra peut-être à cette question. Il me semble, toutefois, que les audiences tenues dans l'Ouest n'ont été qu'une perte de temps. Plusieurs députés, le sénateur de Saskatoon et un grand nombre de particuliers venant de diverses localités de la Saskatchewan y ont présenté des mémoires. A toutes fins pratiques, de telles audiences se sont avérées inutiles puisque le CP a eu la permission d'offrir les services de son choix. Je m'inquiète un peu de la détérioration des services ferroviaires au moins dans l'Ouest, région que je connais bien. Peut-être ne faudrait-il pas nous attendre au maintien de certains services qui existaient autrefois dans les petits villages, mais ne devrait-on pas prévoir au moins un ensemble de service-marchandises à l'intention des habitants de ces régions. A mon avis, un tel service n'existe pas.

Ayant besoin d'un service-marchandises spécial, divers particuliers ou groupes ont adopté dans le passé des changements unilatéraux. Permettez-moi de signaler surtout certaines modifications du gouvernement fédéral. D'abord, il y a le service postal. A un moment donné, les chemins de fer assuraient ce service. Finalement, en plaçant ses propres camions sur les routes ou grâce à des contrats, le gouvernement a enlevé ce service aux chemins de fer pour le fournir au public d'une autre façon. Divers organismes ont apporté des changements semblables en éliminant un petit commerce ici et un autre là, pour ainsi dire. Peu de services lucratifs ont été laissés aux chemins de fer.

La Federated Co-operative Trucking emploie ses propres camions, les entreprises laitières transportent leurs propres produits, les autobus transportent les voyageurs et les camionneurs fournissent leurs services. Personne ne pourrait réellement exploiter le reste avec profit. Il me paraît fort malheureux qu'une telle situation se soit produite, du moins dans nos régions des Prairies, parce que cela signifie une détérioration du service et de l'activité économique. Comme résultat, certains sont obligés de disposer de leur entreprise par manque du service-marchandises nécessaire à leur exploitation. Nous pourrions citer l'exemple du propriétaire du garage qui doit pouvoir se procurer les pièces pour réparer les véhicules. S'il est incapable de le faire à cause des services de transport de marchandises, il se retire des affaires ou encore il déménage à un endroit où ces services existent. La chose s'est souvent reproduite dans les Prairies.

• (2010)

Je pourrais vous en dire long à ce sujet mais il me semble que ce serait inutile. De ce côté-ci de la Chambre, nous sommes très mécontents de la façon dont le gouvernement a administré le transport par rail. Nous ne sommes pas non plus satisfaits de la façon dont il a traité les pensions des employés du CN. En outre, nous avons reçu des plaintes sur le manque de politique et de planification dans le secteur du transport de marchandises. Plus tôt cet après-midi, j'ai mentionné que le commerce du Canada avec l'Orient avait pris un essor prodigieux, mais que les services de transport vers la côte ouest ne s'étaient pas améliorés. Nous constatons que les capitalisations des chemins de fer ont été insuffisantes face aux besoins de transport de la nation. Pour toutes ces raisons, et d'autres encore, nous ne croyons pas que le gouvernement ait droit

à l'approbation de la Chambre. Je propose donc, appuyé par le député de Kootenay-Ouest (M. Harding):

Que le bill C-4 ne soit pas lu pour la 2^e fois maintenant, mais dans six mois.

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): Les députés ont entendu la motion du député de Battleford-Kindersley (M. Thomson). Cette proposition d'amendement me paraît régulière, je vais donc en saisir la Chambre.

M. Gordon Ritchie (Dauphin): Monsieur l'Orateur, je voudrais faire quelques observations à propos du bill C-4, le projet de loi de finance annuel du CN. Nous devons nous rappeler que depuis 100 ans, l'histoire du Canada se confond en grande partie avec l'histoire des chemins de fer, du moins en ce qui concerne la région située à l'ouest du Haut et du Bas Canada. Comme ce débat revient tous les ans, il me donne l'occasion d'exposer quelques idées concernant les transports ferroviaires dans l'Ouest canadien en particulier.

Je voudrais donc dire quelques mots des transports du CN dans le secteur de la baie d'Hudson et de la ville de Dauphin que je représente. Si les observations que je vais faire sont à maints égards d'intérêt local, les changements dont je veux parler témoignent dans l'ensemble de ce qui arrive dans tout le pays. Il s'agit des changements qui consistent à passer des «secteurs» aux «régions». Cette transition d'une direction par secteur à une direction régionale centralisée a entraîné des bouleversements considérables au sein du personnel du CN et contribué à répandre la crainte que les petites localités ne soient perdantes en ce qui concerne les emplois et les services. Comme l'a déclaré le précédent orateur, il y a beaucoup de désillusion dans l'Ouest canadien et on croit que nombre de petites localités vont disparaître par suite de l'attitude des chemins de fer et surtout de l'attitude du CN vis-à-vis la région que je représente.

Les changements signifient en réalité que les emplois seront transférés des petites localités aux endroits où la concentration est plus forte, par exemple à Winnipeg dans le cas de ma circonscription. On a affirmé que la gestion régionale a provoqué la création de 18 petits chemins de fer qui correspondent aux régions établies par le CN. Si tel est l'effet de ladite gestion régionale, cela entraînera en définitive un bouleversement considérable dans les villes et villages que dessert le CN et c'est précisément ce qui se passe.

Depuis des années, le CN semble avoir élaboré la politique en matière de transport dans l'Ouest du Canada, tandis que l'inertie et l'indifférence du gouvernement fédéral aux besoins de la population ont été préjudiciables à l'Ouest. Du point de vue pratique, étant donné que le siège administratif du CN est situé à Montréal, il envisage les problèmes que pose le transport dans l'Ouest en fonction de son emplacement. Nous ne pouvons pas y trouver trop à redire, mais je crois que la direction du CN ne se rend pas compte que l'Ouest doit compter sur les chemins de fer et qu'il ne peut recourir aux autres moyens de transport disponibles dans l'Est. On n'a pas tenu compte du manque de concurrence dans l'Ouest du Canada, situation qui n'existe pas dans l'Est. L'industrie routière a bien suscité un peu de concurrence dans l'Ouest, mais de nombreuses denrées en vrac comme les céréales, les engrais et ainsi de suite, doivent être transportées par les chemins de fer. La concentration de la direction du Canadien National à Montréal rend peu probables des décisions prises sur place qui puissent être utiles à l'Ouest du pays.