

*Canadien National et Air Canada*

améliorées. Le train de voyageurs du CN prend 7½ heures à couvrir la distance de Sudbury à Toronto; à cause, apparemment, du grand nombre de virages au ralenti. Quand on a construit la voie ferrée, des locomotives à vapeur tiraient les trains et la voie contournait les lacs afin de permettre aux locomotives de s'arrêter pour s'approvisionner en eau. Cette époque est révolue mais la voie continue de contourner les lacs. Monsieur l'Orateur, à mon avis le gouvernement devrait affecter quelque 5 milliards de dollars à redresser les voies afin d'assurer un service plus rapide et plus efficace.

● (2040)

De nos jours nous entendons beaucoup parler de la pénurie d'essence et de carburant. Le ministre d'État chargé des Affaires urbaines (M. Basford) nous dit qu'il ne faudrait pas permettre aux villes de s'étendre comme elles le font présentement. Les voies ferrées sont déjà en place et, à mon avis, nous devrions convaincre les gens de recourir aux services de transport en commun. Je suis fermement persuadé que le CN fait tout ce qu'il peut pour dissuader les voyageurs d'utiliser ses services. Il a pris exemple sur le CP à cet égard, ce qui n'est pas bien. Nous devrions nous efforcer d'obtenir du CN qu'il améliore son service-voyageurs.

Pendant la dernière campagne électorale, on a annoncé qu'on enlèverait les voies ferrées du centre des villes. Le CN a vite déménagé ses voies du centre de Sudbury à la banlieue, mais les voies du CP sont toujours là. Le CN a construit ce que j'appelle une petite hutte pour les voyageurs, monsieur l'Orateur, parce que c'est tout ce que c'est. Chaque fois que l'aéroport est fermé à cause de la brume, une foule de gens se rendent à cette hutte pour y attendre le train et se rendent compte qu'ils doivent attendre dehors sous la pluie. Sans exagération, la petite salle d'attente ne mesure pas plus de deux pieds dans un sens et deux pieds dans l'autre. Comme la région compte presque 180,000 habitants, ce n'est pas suffisant. Les gens sont exaspérés quand ils voient qu'ils ne peuvent même pas attendre à l'abri. Dans la ville de Capreol, située sur la ligne transcontinentale, la gare doit avoir au moins une centaine d'années. Elle devait déjà exister du temps de la Confédération, monsieur l'Orateur, et semble avoir quelque valeur historique car elle tombe en ruine. On ne fait cependant aucun effort pour voir au confort des voyageurs.

Une fois dans le train, on s'aperçoit que le prix des repas est exorbitant. Je crois que l'inflation a dû toucher les chemins de fer 10 ans avant d'atteindre le reste du Canada et je soupçonne fortement que les recettes des wagons-restaurants servent à payer pour les wagons privés mis à la disposition des chefs régionaux partout au pays pour leur usage personnel. L'assiettée de foie et d'oignons coûte \$2.45, le hamburger \$1.50, le café 25c. et le Coca-Cola 30c. la bouteille. Ce genre de prix décourage les voyageurs. Si vous demandez une couchette, on vous dira qu'il n'en reste plus. Cela m'est déjà arrivé. Ensuite, je me suis rendu à la gare d'Ottawa et j'ai demandé une couchette jusqu'à Vancouver. On m'a alors dit que je pouvais en avoir une. Il ne semble y avoir aucun système de réservations pour les voyageurs.

Si la crise de l'énergie se poursuit, un réseau de transport public pour le Canada deviendra alors de plus en plus important, mais le gouvernement semble croire qu'il maîtrise la situation. Lorsque nous interrogeons le ministre au sujet de la possibilité de réduire le tarif-marchandises, il

[M. Rodriguez.]

répond que cela relève de la Commission canadienne des transports. Monsieur l'Orateur, qui dirige le pays? Assurément pas des commissaires qui siègent dans des locaux luxueux; il faut sûrement que ce soit les gens élus par les Canadiens. Je crois que les délibérations de la Chambre des communes devraient être télévisées afin que la population se rende compte de ce qui se produit lorsque des questions importantes sont posées. Des questions qui touchent la vie d'un demi-million de citoyens du nord de l'Ontario sont écartées et on répond que c'est une commission qui doit rendre les décisions. Pourquoi avons-nous besoin d'un gouvernement si une commission peut décider? Je ne peux pas m'élever trop durement contre une situation de ce genre.

En terminant, monsieur l'Orateur, je tiens à signaler qu'il n'y a apparemment rien de mal à ce que le CN verse jusqu'à \$375,000 par année de subventions pour le transport des banlieusards entre Détroit et Pontiac, au Michigan, depuis 1954 qu'il le fait. Si nous pouvons agir ainsi, pourquoi ne faisons-nous rien pour les gens du nord de l'Ontario? Peut-être devrions-nous subventionner leurs produits alimentaires. Si le gouvernement de l'Ontario peut prescrire le même prix pour la bière consommée dans le sud et dans le nord de cette province, le gouvernement fédéral peut sûrement faire quelque chose pour améliorer les tarifs-marchandises dans le nord de cette province, le gouvernement fédéral peut sûrement faire quelque chose pour améliorer les tarifs-marchandises dans le nord de l'Ontario, afin que cette région n'aie pas à se satisfaire uniquement d'une économie axée sur le secteur primaire. Un service ferroviaire satisfaisant serait la première condition de la mise en marche d'une industrie secondaire dans une région minière. Des millions de dollars y sont consacrés à l'éducation; néanmoins, dès qu'ils sont en âge de travailler, les jeunes constatent qu'ils leur faut partir parce que la région offre bien peu d'occasions d'emploi aux jeunes de 18 à 25 ans.

Comment arrêter l'expansion des villes alors que le nord de l'Ontario ne possède aucune industrie secondaire, n'a aucun emploi intéressant à offrir dans le secteur de la recherche et du développement aux jeunes gens qui découvrent qu'ils doivent aller dans les grands centres urbains où les possibilités sont plus grandes? J'aimerais bien pouvoir transporter la population du Canada ici à la Chambre afin qu'elle puisse voir ce qui s'y passe.

J'incite le ministre des Transports à s'assurer, par le pouvoir que lui confère son poste, que les Chemins de fer Nationaux du Canada qui sont propriété de la population du Canada, servent au bien du Canada. De grandes réalisations sont possibles. Ce réseau de chemin de fer relie les deux extrémités du pays. Nous pouvons certainement améliorer le réseau de façon que les gens préfèrent voyager par chemin de fer au lieu de conduire sur des routes encombrées où ils peuvent être exposés aux accidents et aux risques de mauvais temps dans des régions comme celles que je représente. Ne pouvons-nous pas améliorer le service pour que les gens veuillent utiliser le chemin de fer? J'exhorte le ministre d'user de son pouvoir de représentant élu du pays dans ce sens.

● (2050)

Deuxièmement, le tarif-marchandises me préoccupe car il est extrêmement important, monsieur l'Orateur. Si le gouvernement de l'Ontario peut réduire son tarif-marchandises sur ses chemins de fer de 18 p. 100, pourquoi le CN ne peut-il pas faire de même? Il faut qu'il l'abaisse si