

rétrogradés, et leurs salaires abaissés en conséquence. Ce n'est pas une façon de faire marcher un chemin de fer, monsieur l'Orateur, que de rétrograder toute entreprise.

Nous constatons que le chemin de fer, conçu à l'origine pour assurer des services, transporter des marchandises et des voyageurs de l'est à l'ouest du Canada, est devenu prêteur d'argent, propriétaire de grands immeubles et d'hôtels. Il est de plus mauvais employeur, ce qu'il n'a pas le droit d'être. Il y a quelques instants, le député de Moncton (M. Thomas) nous a parlé du problème des pensions. Cette question m'a été signalée peu de temps après mon arrivée au Parlement; j'ai alors appris que les pensions versées aux cheminots canadiens étaient absolument dérisoires. Il nous faut remédier à cet état de choses, monsieur l'Orateur. D'ici là, nous attendons avec intérêt le rapport du juge Hall. S'il correspond à la situation des employés, je puis vous assurer que je lui accorderai tout mon appui.

● (1840)

Dans ma naïveté, j'aimerais pouvoir penser que, bien qu'il y ait eu de nombreuses interventions sur ces amendements, de même que des répétitions en ce qui a trait à la diversification, au bon fonctionnement des chemins de fer, aux immeubles, etc., que ces répétitions convaincront les députés d'appuyer ces amendements et de retirer de cette partie du bill les fonctions qui n'ont pas directement trait aux chemins de fer. Ces répétitions pourraient bien avoir leur raison d'être. Des œufs peuvent être parfois trop bien cuits, mais il n'en va pas de même pour les chemins de fer. Quoiqu'il en soit, espérons que ceux d'entre eux qui pour une raison pour une autre—ou sans raison—donneraient normalement leur appui à l'ensemble de ce bill, ou à cet article-ci, que ce soit parce qu'un élément particulier les a frappés ou parce qu'ils sont des êtres raisonnables, des usagers des chemins de fer, des enfants d'usagers de chemins de fer ou, encore, des représentants de cheminots retraités qui reçoivent des lettres de ces travailleurs se plaignant de la situation déplorable des pensions, que ces personnes, dis-je, donneront leur appui à cet amendement.

C'est pour ces raisons que j'ai décidé de prendre la parole et de faire quelques remarques aujourd'hui, à l'appui de ces amendements. J'ai fait cela pour que le CN puisse, à nouveau, se concentrer sur son rôle premier, qui est d'assurer le transport des marchandises et des passagers d'un bout à l'autre du pays—les chemins de fer devant en quelque sorte constituer un trait d'union—et assurer, peut-être, certains services connexes, sans pour autant promettre «le paradis bourgeois».

M. John Harney (Scarborough-Ouest): Monsieur l'Orateur, au moment de la deuxième lecture du bill, j'ai parlé de la tour du CN à Toronto et j'ai dit que cette tour n'était pas un projet de communication mais plutôt un projet de relations extérieures. Il est certain que les citoyens de Toronto n'ont pas porté attention aux premiers travaux de construction de la tour. Depuis lors, les journaux de Toronto et les journaux d'autres parties du Canada n'ont cessé de publier des photos indiquant la hauteur de la tour tel jour ou telle semaine. Je concède que c'est une structure imposante. En fait, quiconque au début s'opposait à son érection pensera que ce n'est pas simplement imposant mais arrogant.

Nous savons combien il est difficile de résister à la publicité tapageuse. La construction de la tour du CN à Toronto est le plus grand acte de publicité tapageuse que nous ayons vu depuis un certain temps. Je ne crois pas que le CN ait vraiment besoin de cette tour. Le CP lui, a décidé

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

qu'il n'en avait pas besoin. N'oublions pas qu'au début la tour devait être une réalisation commune. De toute manière, le CP a estimé qu'il n'avait pas besoin de la tour et qu'il ne devait pas y consacrer l'argent.

Je le répète encore, comme je l'ai fait à la deuxième lecture, le CN avait quelque chose de beaucoup plus grand à l'esprit qu'une simple tour au moment où il a décidé d'ériger une telle monstruosité. Il voulait préparer l'opinion publique de la région de Toronto au projet Metro Centre qui est le grand projet du secteur, non pas la tour. Celle-ci n'est que la partie la plus évidente du projet. Elle ne fait que stimuler l'opinion publique. Voici ce qu'elle dit à l'oreille du public: «Voyez ce que le CN peut faire pour vous en construisant cette tour. Il vous donnera, à vous citoyens de Toronto, la plus haute tour au monde». Comme l'a dit le député de Saskatoon-Biggan (M. Gleave) il y a quelque temps, ce sera la tour la plus haute au monde, en attendant que quelqu'un, à un autre endroit, en construise une plus haute.

Le CN et le CP ont exercé beaucoup de pressions sur la ville de Toronto pour qu'elle aménage le secteur situé au Sud de la rue Front de la manière qu'ils le veulent ce qui ne correspond pas nécessairement aux intérêts des habitants de Toronto ou de la région du Sud de l'Ontario. C'est pourquoi cette tour m'a fait peur et je me suis opposé à sa construction. J'ai cru qu'elle serait une entreprise de relations extérieures; en fait, cela se confirme aujourd'hui.

Cette tour symbolise en quelque sorte l'attitude du CN envers les Canadiens et même envers les représentants ici à la Chambre. Il y a peut-être plus de manœuvres d'aiguillage dans la façon du CN d'aborder le Parlement que le long des voies ferrées de cette compagnie. Les députés ont tenté aujourd'hui d'exposer leur point de vue. Les compagnies ferroviaires du pays ont tourné en dérision les buts poursuivis par les lois constituant ces deux chemins de fer en sociétés. Combien de fois n'avons-nous pas signalé, et avec raison que l'on ne se préoccupait pas des intérêts des Canadiens! Il s'agit des Chemins de fer nationaux du Canada. Examinons un peu cette appellation. Personne n'a oublié le plaisantin qui a dit un jour que le Saint Empire Romain n'était ni saint, ni romain, et n'était pas même un empire. On commence à penser que le Canadien National n'est pas un chemin de fer national au premier sens du terme.

Ce n'est pas souvent que nous prenons la parole à la Chambre pour féliciter des organismes établis par la Chambre de leurs décisions. J'étais heureux de recevoir aujourd'hui, comme les autres députés sans doute, le rapport du comité du transport ferroviaire de la Commission canadienne des transports, au sujet de l'article 260 de la loi sur les chemins de fer et des demandes adressées par le CN et le CP au sujet de l'abandon de certains services-voyageurs. Le service-voyageurs des chemins de fer est nécessaire dans certaines régions. Malgré cette nécessité évidente, les chemins de fer ont eu le toupet et l'audace de demander la permission de le supprimer. Je suis donc heureux de vous donner lecture d'une partie de la décision et de l'injonction du comité du transport ferroviaire. Ce comité a estimé que les revendications du public l'emportaient sur les intérêts particuliers des chemins de fer. Après avoir examiné les principaux arguments présentés par les chemins de fer, le comité a décidé de rejeter leur demande.

Permettez-moi de consigner au compte rendu la dernière partie de la décision du comité, que voici:

Bon nombre des services dont il est question dans la présente décision servent à transporter relativement peu de voyageurs et, dans tous