

**M. A. P. Gleave (Saskatoon-Biggar):** Monsieur l'Orateur, hier soir, lorsque j'ai pris la parole un peu avant l'ajournement j'ai fait allusion à la question des télécommunications. J'ai parlé de l'accessibilité du service lorsqu'on désire expédier une dépêche ou communiquer par télégramme avec une autre ville depuis Saskatoon. Il m'est déjà arrivé de vouloir envoyer un télégramme de Saskatoon un dimanche, et dans un message enregistré on m'a prié de composer un certain numéro de téléphone à Winnipeg. Je ne me suis pas donné la peine de composer ce numéro pour savoir ce qui arrive lorsqu'on obtient la communication avec Winnipeg. J'ai fait ce qui me paraissait logique, c'est-à-dire un appel téléphonique interurbain. On me dit que j'aurais pu me servir d'un pigeon voyageur. Il fut un temps où ce moyen de communication était assez sûr, mais malheureusement je ne crois pas que nous ayons à l'heure actuelle un mode de communication entièrement efficace. J'ai l'impression que les chemins de fer ont réduit leur niveau de compétence au point où ils ne peuvent plus desservir le public de façon convenable.

La création d'un nouveau réseau de télécommunications devait constituer un pas en avant. Les deux chemins de fer devaient unir leurs efforts en vue de mettre sur pied un réseau en commun qui, aux yeux du public et de l'avis général, permettrait aux Canadiens de communiquer par télégramme de façon plus efficace et moins coûteuse d'un endroit à l'autre au Canada. Ce réseau pourrait être utilisé de façon efficace dans le cas d'un bon nombre de services qui ne peuvent s'effectuer facilement par télégramme. La Commission canadienne des transports, qui est censée avoir la haute main sur ce genre de services, devrait s'assurer qu'on dessert convenablement les Canadiens, mais j'ai l'impression qu'elle ne fait pas son travail et qu'elle ne voit pas à ce que le genre de service qui est censé être offert, le soit dans les faits. J'estime que telle est la situation dans laquelle nous nous trouvons actuellement.

Je n'ai pas entendu le gouvernement déclarer ses intentions de réformer la Commission et de lui confier le genre de contrôle qu'elle devrait avoir. Au lieu de cela, on se perd en excuses pour le genre de services qui est offert ou qui ne l'est pas. Apparemment, le ministre des Transports (M. Marchand) et le ministre de la Justice (M. Lang) partagent cette responsabilité et nous espérons que, lorsque cette question sera à l'étude, ils pourront nous dire si le gouvernement a l'intention ou non d'abandonner son rôle en ce qui concerne le transport au pays. Il ne faut pas oublier que les transports et les communications sont deux des services les plus indispensables au Canada. Je suppose que nous devons simplement attendre pour voir quelle sera l'attitude du gouvernement à cet égard, mais nous attendons depuis longtemps et cela n'a pas donné grand-chose. J'espère que les communications seront sensiblement améliorées, afin que chaque région canadienne soit aussi bien desservie que Montréal et Toronto.

Il serait peut-être vraiment efficace de déménager les bureaux principaux du CN de Montréal à Regina ou Calgary. On pourrait peut-être alors se rendre compte que les gens qui vivent là-bas ont besoin de service. Ils sauraient alors qu'il existe une région septentrionale du Canada qui a besoin de services. Cela les ferait changer d'attitude, celle qu'ils affichent actuellement et qui consiste à croire que tout tourne autour de Montréal et de Toronto et de ce qu'on appelle le «Triangle d'or». Qu'ils constatent qu'il existe d'autres régions au Canada qui ont besoin de services et qui acceptent volontiers d'en payer le prix.

*Canadien National et Air Canada*

● (1500)

Il est révoltant de voir que le CN à Saskatoon, une région d'abord desservie par cette société ferroviaire, cherche maintenant à donner le moins de services possible, ce qui est plutôt mesquin.

**M. Norval Horner (Battleford-Kindersley):** Je suis heureux de prendre la parole au sujet du bill de financement du CN, monsieur l'Orateur. Si jamais un organisme a eu besoin de financement, c'est certainement le CN. Je m'intéresse aux secteurs dans lesquels ils choisissent de dépenser leurs crédits. Les voies ferrées sont négligées dans l'Ouest. On en a pour preuve le nombre des accidents qui s'y produisent, et, certainement, le fait que les équipes chargées de l'inspection et de l'entretien des voies comptent de moins en moins d'employés.

Bon nombre des problèmes que le CN a connus cet hiver résultent du fait que les sociétés ferroviaires n'entretiennent pas du tout les voies. Quiconque roule sur une route nationale en Saskatchewan—elles longent les voies ferrées—peut se rendre compte que les paraneiges n'ont pas été réparés depuis cinq ans. L'hiver qui s'achève n'a pas connu de conditions d'enneigement pires que bien des hivers précédents, mais comme la société ferroviaire a négligé d'entretenir les paraneiges et de tailler les arbustes le long des voies ferrées, le problème a été beaucoup plus aigu. Ces faits semblent s'inscrire dans le plan du ministre chargé de la Commission canadienne du blé qui projette de fermer de nombreux embranchements pour épargner de l'argent aux chemins de fer et faire supporter les frais par les céréaliculteurs qui ont du grain à expédier vers les marchés.

Les chemins de fer n'avaient pas non plus assez d'argent pour fournir des wagons à deux étages aux expéditeurs de veaux des Prairies. De nombreux acheteurs de l'Ouest se sont entendus avec les chemins de fer pour aménager eux-mêmes les wagons. Ils se sont fait expédier les wagons et en ont fait des wagons à deux étages. Ils ont mis une plaque sur chacun des wagons pour pouvoir les réutiliser. Le problème encore une fois a été que les chemins de fer ont pris plusieurs jours pour amener les wagons de North Battleford à Toronto et trois semaines pour retourner les wagons vides. Ils n'ont battu aucun record. Ce n'est qu'un exemple de plus du peu de service qu'ils donnent à l'Ouest.

Samedi dernier, à Estevan, le ministre chargé de la Commission canadienne du blé a annoncé l'achat de 4,000 wagons. Il n'en a pas vraiment annoncé l'achat; il a dit que le gouvernement était disposé à les acheter un des ces jours. Il n'a pas donné de date pour la livraison. Il n'a pas parlé de l'adjudication de contrats pour la construction des wagons, mais un jour dans un avenir lointain nous aurons plus de wagons-trémies pour livrer le grain. Il n'a pas été question d'accord pour l'entretien, la location, d'une forme quelconque de remboursement par la société ferroviaire. Il s'agissait seulement d'un vague cadeau de wagons-trémies aux transporteurs de grain.

Le ministre chargé de la Commission canadienne du blé préfère annoncer la bonne nouvelle au cours de tournées dans le pays. Vendredi dernier, le député de Red Deer (M. Towers) lui a demandé précisément quels étaient les projets du gouvernement au sujet des wagons-trémies. Le ministre n'en savait rien. Il a préféré ne pas répondre. Le lendemain, il a eu une révélation. J'ignore s'il a parlé au cabinet ou s'il a trouvé ses notes, mais il a pu donner plus de précisions à Estevan. Le ministre a ainsi donné une nouvelle preuve de son mépris pour la Chambre et pour l'opposition.