

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

M. Norval Horner (Battleford-Kindersley): Monsieur l'Orateur, je suis fort aise de pouvoir parler des chemins de fer, surtout du CN. Depuis 25 ans, j'observe la désintégration des services du CN, cet organisme créé pour assurer certains services aux Canadiens, non pour alléger leur fardeau fiscal. Au départ, les chemins de fer ont joui de nombreuses concessions comme encouragement à la construction de voies ferrées d'un bout à l'autre du pays. En termes de biens immobiliers, ces concessions leur rapportent maintenant énormément. Néanmoins, les chemins de fer prétendent qu'ils ne peuvent transporter les céréales, que ce genre de transport n'est pas rentable. Je tiens à signaler qu'ils sont obligés de le faire pour tenter de garder le pays uni. Il est insensé de leur part de parler comme ils le font.

Le CN est un organisme du gouvernement fédéral; certes, ce dernier est responsable des actes du premier. Dans le présent bill, nous constatons que le CN cherche à obtenir des fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement, non pour améliorer ses services ferroviaires, non pour ralentir la désintégration de ses services, mais pour d'autres projets. Le CN a choisi d'abandonner les voies ferrées pour construire des tours dans le ciel. Les directeurs des compagnies ferroviaires savent fort bien que les chemins de fer se désintègrent et qu'ils ne seront pas utiles bien longtemps encore. Pourtant, ils attermoient au lieu d'agir. Ils devraient dépenser de l'argent pour réparer les voies partout au Canada afin que le CN puisse continuer de rendre le service qui fait sa raison d'être.

Apparemment, les dirigeants du CN font ce qu'ils aiment, et si, par hasard, ils rencontrent un peu de concurrence, ils renoncent tout simplement et cèdent la place. Voilà un excellent exemple à présenter aux socialistes en herbe de ce qu'il advient lorsqu'un gouvernement délègue ses responsabilités aux sociétés de la Couronne en leur disant tout bonnement: «Faites pour le mieux, nous vous fournirons tout l'argent dont vous aurez besoin.» Tous les ans, les dirigeants du CN comparaissent devant le comité permanent des transports et des communications. Après avoir admis leurs échecs et leurs fautes, ils rentrent chez eux et recommencent. C'est apparemment un mal du processus démocratique que la prolifération de ces agences dont l'activité devient toujours plus complexe, ce qui les rend de moins en moins aptes à se conformer aux désirs de la population.

Il y a trois services que devrait offrir le CN, soit le transport des marchandises, des passagers et des marchandises en vrac d'un bout à l'autre du Canada. Cependant, il ne fait presque plus le transport des marchandises. Un des moyens qu'il a pris pour en arriver là a été de fournir des logements minables à ses employés. Son service de voyageurs a subi le même sort. Je suis déjà venu à Ottawa en train. Le plupart des gens que l'on rencontre on voyagé par train—une fois. On ne le refait pas. En fait, à partir du moment où je suis monté dans le train à Saskatoon jusqu'à ce que j'arrive à Ottawa j'ai eu l'impression que quelqu'un me demandait continuellement si je ne savais pas qu'il était possible de prendre l'avion et ne pas voyager par train.

Maintenant, le CN ne transporte plus de grain ni de marchandises en vrac. Nous avons eu une campagne électorale l'an dernier. On a distribué des affiches disant «Construisez pour un milliard» d'un bout à l'autre des Prairies. J'imagine qu'il en reste encore quelques-unes. Mais l'année suivante, la Commission du blé a déclaré que nous ne pouvons respecter nos contrats de grain puisque nous ne pouvons en garantir la livraison au point d'export-

ation. A la page 84 des procès-verbaux du comité des transports et des communications du 11 décembre dernier, M. MacMillan disait que leur objectif pour la période entre le premier août et le 8 décembre était de 67,628 wagons, et l'approvisionnement s'est chiffré à 65,738. D'un côté les chemins de fer disent qu'ils ont atteint leur objectif et de l'autre le ministre responsable de la Commission du blé est d'avis contraire puisque les wagons étaient chargés de potasse et de bois.

C'est alors que le plaisantin ministre des Transports (M. Marchand) a laissé entendre qu'il y avait trop de wagons canadiens aux États-Unis et qu'il songeait à y envoyer une locomotive pour chercher les wagons canadiens non utilisés et les ramener au pays. Lorsqu'il ne sait quoi répondre, le ministre des Transports fait une blague. Et nous sommes censés en rire. Il est invraisemblable que le CN offre un bon service tant qu'il y aura ce ministre.

Évidemment, la Commission du blé s'est dite en désaccord avec les chemins de fer. Il s'agit là de deux agences du gouvernement fédéral qui négocient l'une avec l'autre chaque année, et qui cependant ne peuvent s'entendre sur le nombre de wagons en service entre le 1^{er} août et le 8 décembre. M. Gibbings a laissé entendre au comité que la cible était de 61,000 wagons mais que seulement 43,000 wagons avaient été livrés. Nous avons certainement droit à un meilleur rendement de ces organismes. Versons-nous aux employés seulement le salaire minimum afin que nous devions nous contenter de ce rendement? Vraiment nous avons droit d'attendre davantage du ministre des Transports et du ministre chargé de la Commission canadienne du blé. Ces organismes collaborent continuellement, ils se réunissent pour établir les objectifs puis ils viennent ici faire rapport au comité permanent. Naturellement, chacun a sa propre terminologie et lorsque les représentants du CN parlent d'équivalences de wagons, ceux de la Commission canadienne du blé parlent des wagons proprement dit. Nous avons droit à toutes sortes de charabias. Certes, les Canadiens ont droit à un meilleur rendement des ministres chargés de ces organismes.

● (2110)

A l'heure actuelle, il reste très peu de céréales à la tête des Grands lacs. Le président du Syndicat du blé de la Saskatchewan déclare qu'il en manque 5,000 aujourd'hui à Vancouver. Le printemps prochain, lorsque le blé arrivera aux éleveurs, nous serons au même point, nous demandant ce qu'il est advenu des 2,000 wagons couverts qui devaient résoudre le problème. On a demandé au ministre chargé de la Commission du blé et au gouvernement de procurer plus de wagons-trémies aux compagnies de chemin de fer, mais nous n'avons pas encore reçu de réponse à nos demandes. Vraiment, le gouvernement devra intervenir et prendre l'affaire en main pour voir à ce qu'on ait le matériel roulant nécessaire pour le transport des céréales et des autres denrées au Canada.

En Saskatchewan d'où je viens, nous dépendons énormément des chemins de fer. Notre production dépasse notre consommation et comme nous devons exporter, nous comptons sur les sociétés ferroviaires. Elles devront nous assurer des services. L'augmentation du taux du Nid-de-Corbeau ne représente pas la solution. Cette année, les chemins de fer ont pu demander le prix qu'ils voulaient pour le bois mais ils n'ont pas offert le service requis par les commerçants. Ils n'ont aucunement promis d'améliorer le service; ils ont simplement demandé plus d'argent pour pouvoir construire plus d'hôtels ou de tours dans des villes comme Toronto.