

Canadien National et Air Canada

déplacer la responsabilité. La suite des événements qu'entraînent la fermeture d'une gare et le déplacement d'un chef de gare aboutira éventuellement au versement de prestations d'assurance-chômage ou d'allocations sociales à quelqu'un au bas de l'échelle. Et c'est encore le contribuable qui devra payer la note.

Est-il préférable de payer quelqu'un à ne rien faire, en appliquant la formule de fermeture des gares de chemin de fer, ou de laisser ouvertes des gares comme celle d'Elma?

Voilà la question que pose le commettant.

En ce qui concerne le bill de financement du CN, notamment les amendements les députés se doivent de faire comprendre au CN et à la CCT que le CN a le devoir de transporter marchandises et passagers pour assurer le bien-être de tous les Canadiens et qu'il ne doit pas s'attarder à des activités qui lui font oublier cette priorité.

Je prétends que le CN a, en mettant les choses au mieux, bien piètrement géré ses hôtels. Ils ne sont pas compétitifs et je suis convaincu que nous aurions toutes les chambres nécessaires si on avait au départ laissé ce secteur à l'industrie privée. Je propose que la direction du CN concentre ses efforts sur une tâche et qu'elle s'en acquitte bien; elle ne devrait pas s'attendre à ce que les contribuables canadiens octroyent aveuglément crédit sur crédit permettant ainsi au CN d'observer des priorités qui s'opposent trop souvent aux priorités dont il devait s'acquitter et qui vont nettement à l'encontre des objectifs que les Canadiens avaient fixés au CN.

M. Reg Stackhouse (Scarborough-Est): Monsieur l'Orateur, je prends part au débat pour deux raisons: pour me joindre à ceux qui ont attiré l'attention sur le manque d'intérêt de certains fonctionnaires du CN pour le public qu'ils prétendent servir, et pour signaler l'inefficacité de la régie publique quand elle ne se soucie pas du public.

Pour illustrer le premier point, je voudrais raconter à la Chambre l'expérience que ma famille et moi avons vécue il y a quelques semaines lors d'un voyage par le CN entre Toronto et Ottawa. La direction des chemins de fer aurait dû savoir qu'à ce moment-là la demande de service serait plus forte qu'à l'ordinaire, car deux importants congrès se tenaient à Ottawa et c'était le début du congé annuel d'hiver pour les écoles de l'Ontario. On aurait très bien pu prévoir la demande accrue de services de transport. Il n'y avait cependant pas suffisamment de wagons pour les passagers qui voulaient se rendre, par exemple, à Kingston, à Montréal et à Ottawa. En conséquence, un grand nombre de personnes ont dû voyager debout. En fait, il y avait tellement de voyageurs à bord que le chef de train a dû leur faire de la place dans les salles de toilette. Ce n'est là qu'un autre exemple qui démontre que les chemins de fer ne donnent pas la priorité aux gens qu'ils ont pour mission de servir, à ces gens qui, justement, les subventionnent.

L'un des fruits de ce débat, me semble-t-il, et de cet amendement qui, j'espère, sera adopté, c'est que nous avons signalé une lacune qu'il faut bien faire ressortir; ce sont les personnes qui doivent avoir la priorité, et le CN doit faire de cette priorité sa politique, ce qu'il n'a pas fait jusqu'ici. Dans une grande mesure, la compagnie a donné l'impression qu'elle s'intéresse d'abord au transport de marchandises et, dans la mesure où elle offre un service-voyeurs, elle les traite comme de la marchandise. Ce que nous voulons demander à l'administration, c'est de donner la priorité aux voyageurs. Nous reconnaissons le souci, l'efficacité et le dévouement de l'excellent personnel à l'emploi de la compagnie. Sans ces hommes et ces femmes qui travaillent à divers niveaux pour les chemins de fer, les services ne seraient peut-être pas aussi bons qu'ils le

[M. Epp.]

sont maintenant. Mais ce qu'il faut, c'est une orientation qui vienne de la haute direction. Ce que le Canada demande à cette compagnie, c'est justement ce qu'elle demande au Canada: une orientation qui vienne des dirigeants et qui traduise le souci de servir les Canadiens.

Des voix: Bravo!

M. Stackhouse: Le deuxième point que je voudrais faire valoir, c'est que la socialisation, l'expérience que j'ai mentionnée le montre, tout comme les nombreux exemples cités par les députés, n'est pas en soi une panacée. Une des impressions que donnent souvent les porte-parole du NPD est qu'on peut résoudre chaque problème en nationalisant une industrie ou en constituant une autre commission ministérielle. Ces solutions sont vaines à moins que la direction, que ce soit dans l'entreprise privée ou publique, ne veuille tout d'abord à l'intérêt de la population. On n'y parvient pas simplement en décrétant une prise en charge de l'État. C'est une erreur simpliste, tragique et grave de présumer que le gouvernement et le peuple ne font qu'un et que, si le gouvernement décide d'effectuer une prise en charge ou d'adopter des règlements par l'intermédiaire d'une commission, la population sera bien servie. Parfois seul l'intérêt de ceux qui ont été désignés par le gouvernement compte. Il arrive très souvent qu'ils ont un intérêt personnel dans la bureaucratie qui l'emporte sur l'intérêt de la population en général. J'aimerais donc souligner que le Parlement et le gouvernement canadiens devraient parler ainsi au CN et à d'autres sociétés: C'est la population qui vous a créés pour que vous la serviez. Que cela soit votre première préoccupation et mettez-vous au travail.

Il le faudrait surtout pour fournir des services de transport rapide dans les banlieues de nos grandes villes. Dans le grand Toronto, par exemple, il serait possible d'améliorer de beaucoup les transports rapides au profit de bien des banlieusards qui doivent se rendre à leur travail et en revenir tous les jours si les voies ferrées étaient utilisées comme elles pourraient l'être dans le cadre d'un programme efficace de transports en commun. Je me rends compte que seul le CN ou le gouvernement fédéral ne puisse l'entreprendre. Il faut certes consulter les provinces et les autorités locales et obtenir leur collaboration, mais le gouvernement fédéral a assurément le pouvoir de faire preuve d'initiative. Il a certes le droit de montrer l'exemple. Nous pourrions alors voir le commencement de plus d'initiatives de ce genre dans les entreprises de sorte que les droits de passage accordés permettraient de se rendre jusqu'au cœur des grands centres urbains, comme Toronto, et pourraient être utilisés de façon à ce que des milliers de travailleurs et d'abonnés des chemins de fer puissent se rendre au cœur de la ville tous les jours grâce à un réseau de transport public rapide et exempt de pollution.

On devrait accorder la priorité à cette entreprise pour diverses raisons dont celle de la crise dite de l'énergie qui s'est produite ces derniers mois n'est qu'un exemple, bien que le gouvernement l'ait trop dramatisée et par trop soulignée en la qualifiant de «crise», néanmoins, cette crise a pris des proportions suffisantes pour nous rendre conscients de ce qui nous attend si nous ne tenons sérieusement compte de la leçon que nous ont infligée les événements de l'an dernier. Il faut donc nous reconvertir totalement afin de ne plus dépendre du moteur à essence qui est le fondement de notre mode de vie depuis deux générations.