

*Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada*

viaire pour entrer ensuite lui-même dans une entreprise financière, en prêtant de l'argent à une autre société de la Couronne, soit Air Canada. J'ai trouvé cela fort étrange. Certaines de mes notions préconçues au sujet de la fonction des chemins de fer ont commencé à s'effriter.

Je vois maintenant dans le bill C-164 la mention: propriété ferroviaire. Ceci semble justifier une demande de fonds; puis, les embranchements, autre demande légitime pour 13 millions de dollars. Quant à la demande de 31 millions de dollars visant le matériel, cela ne me semble pas excessif, compte tenu de toutes les plaintes reçues au sujet de la pénurie de wagons affectés au transport des céréales. Vient ensuite le poste des télécommunications. Très bien, monsieur l'Orateur, mais nous en arrivons alors aux hôtels et à la tour du CN. Voilà encore un autre genre d'activité dont les chemins de fer se sont occupés. En premier lieu, le CN se lance dans les prêts. J'en parlais avec un collègue hier et il m'a montré l'intérêt payé par Air Canada, et je crois que c'était au CN, et qui représentait une somme d'environ 20 millions par année. Je trouve cela très curieux.

Nous savons aujourd'hui que les entreprises commerciales diversifient leurs activités pour investir leurs gains. Cela semble légitime pour des sociétés qui font des profits. Je voudrais souligner le mot gains. Bon nombre de sociétés canadiennes gagnent plus qu'il ne faut pour leurs activités habituelles et elles diversifient alors leurs entreprises. On pourrait considérer cela comme une forme d'assurance. Cela leur permet de diriger leurs autres activités, mais je crois que cela ne se justifie que lorsqu'il s'agit de gains tirés de la principale exploitation d'une société telle que le CN. Revenons-en à notre propos et appliquons cela au CN. Réalise-t-il des gains suffisants dans son activité principale pour justifier qu'il se lance dans d'autres services afin de diversifier ses activités tout en les assurant mutuellement. Quant à moi, je ne le pense pas, car il s'est adressé bien souvent au parlement canadien, sous le régime du gouvernement actuel pour demander des fonds supplémentaires. Or, cet argent ne sert pas seulement à exploiter un réseau de chemin de fer mais à tirer des plans sur la comète. Je trouve cela très bizarre. Je préférerais que le CN nous serve en voyage de meilleurs repas.

● (1630)

Je me suis alors remémoré mes premières idées sur les chemins de fer et je ne les crois pas toutes erronnées. Les chemins de fer ont été conçus afin de doter d'un mode de transport les régions de notre pays que ne desservait pas la première ligne d'un bout à l'autre du Canada: entreprise des plus légitimes utile à l'unité canadienne. Cela, personne ne le conteste. Les oppositionnels ne peuvent pas proposer de mesure entraînant des dépenses, ce qui demeure un privilège du gouvernement. Si le gouvernement propose des mesures en vue d'aider le CN dans ses activités légitimes—construire des wagons couverts, des wagons à grain ou des wagons-trémies par exemple—il obtiendra l'argent tout de suite. Sur ce point je suis de l'avis de mon préopinant. Pourquoi faudrait-il ériger des châteaux dans le ciel?

Le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) s'est plaint de l'insistance avec laquelle le député de Missis-sauga (M. Blenkarn) a parlé des services d'hôtellerie et de restauration. Ce dernier a présenté un amendement qui fait valoir ces aspects. Il savait que d'autres députés traiteraient des autres aspects des services propres aux chemins de fer. Quant à lui il s'intéressait à souligner les activités

[M. Munro (Esquimalt-Saanich).]

qui, au mieux, se rattachaient le moins à l'exploitation ferroviaire.

Je crois qu'il convient de rappeler de temps à autre au CN—et nous en avons en ce moment l'occasion—qu'il a une responsabilité envers le Parlement et que le contribuable ne va pas continuer à lui avancer des fonds pour des activités non ferroviaires. C'est le but de cet amendement. Le CN a certainement assez de problèmes de transport à résoudre pour se tenir occupé. Advenant qu'il connaisse des difficultés financières pour leur solution, il peut demander au Parlement de le financer pourvu qu'il se limite à ses activités propres. On nous demande d'approuver des dépenses de 14.5 millions de dollars sur un total anticipé de quelque 225 millions; une tranche de près de 7 p. 100 de ce total devra aller à des activités non ferroviaires. Je soutiens, monsieur l'Orateur, qu'il est temps d'imposer une limite, d'examiner les activités du CN et de lui enjoindre de s'en tenir à son activité première.

J'ai entendu ce matin à la radio un agent technique de la Commission canadienne des transports qui a participé à la rédaction du rapport établi par le CN sur la sécurité ferroviaire. J'ai été étonné et consterné d'apprendre d'après ses propos que les sociétés ferroviaires canadiennes, et le CN en particulier, avaient réduit leurs normes d'inspection des voies ferrées au cours des dernières années. On avait autrefois l'habitude de faire une inspection quotidienne des voies, et d'après les propos de ce fonctionnaire, j'ai cru comprendre que cette inspection ne se faisait plus maintenant que quatre fois par semaine. On l'a donc réduite de moitié. En même temps, monsieur l'Orateur, on se plaint de ne pas trouver de travailleurs quand il y a beaucoup de travailleurs disponibles et beaucoup d'emplois à remplir. Cette réduction du travail d'inspection des voies ferrées est pratiquée en dépit du fait que les voies ferrées et les terre-pleins doivent supporter des charges plus lourdes plus fréquemment et à des vitesses plus élevées. Si ce fait n'entre pas en ligne de compte en cas d'accidents, quel autre facteur invoquera-t-on?

J'ai eu l'occasion au printemps dernier de retourner chez moi par le CN. Pour donner du piquant au voyage, nous avons eu un accident dans le nord de l'Ontario. Le train a dû emprunter les voies du CP et parcourir de 300 à 400 milles avant de rejoindre les voies du CN. Nous sommes arrivés à la tête des Lacs avec un retard de quatre à cinq heures, mais le voyage m'a plu et je ne pourrai trop le recommander aux députés qui voudraient connaître le pays. Pendant les deux ou trois jours passés dans le train, je me suis entretenu avec les membres d'équipage et j'ai été peiné de voir la forte détérioration du service auquel j'étais habitué. D'habitude, on trouvait nappes et serviettes, argenterie, rince-doigts sur les tables de la salle à manger. Pourquoi pas?

J'ai entendu les commentaires de touristes américains fort bouleversés par cet état de choses, car ils étaient habitués à traverser le Canada par train dans les deux sens durant une semaine afin de jouir tout simplement d'un bon service. Je crains que ce voyage ne leur ait déplu. Les employés, fidèles à la société de chemins de fer, leur ont donné un bon service, mais ils n'ont guère été bien traités par la société. Il semble que juste avant d'entreprendre ce voyage, les employés avaient appris que leurs emplois allaient être transposés à un niveau inférieur et qu'ils n'avaient d'autre choix que de s'y résigner ou quitter la société. Certains d'entre eux avaient 30 années de service et pouvaient difficilement se trouver du travail ailleurs. J'ai visité le chef à la cuisine, le vestiaire, toutes les installations, et constaté que ces cheminots avaient été