

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, dont le comité permanent des transports et des communications a fait rapport avec propositions d'amendement, ainsi que des motions n^{os} 1 et 2 de M. Blenkarn.

M. Arnold Peters (Timiskaming): Monsieur l'Orateur, le transport prend de plus en plus d'importance dans le cadre du développement au Canada et, à mesure qu'il subit des transformations, l'attitude des Canadiens à l'égard des transports devrait évidemment évoluer. Hier soir j'ai mentionné que les Canadiens ont maintenant l'occasion de s'engager dans une nouvelle voie relativement à l'expansion du transport ferroviaire à la suite du départ à la retraite du président du CN après une longue et loyale carrière dans l'industrie. Lorsqu'il nommera un nouveau président, j'espère que le gouvernement se souviendra des occasions dont il peut profiter actuellement pour orienter le CN dans une nouvelle voie.

Dans les deux motions d'amendement que nous étudions actuellement on propose que des sommes supplémentaires soient consacrées au transport et qu'on sacrifie entre autres la Tour CN Ltée, compagnie qui est en train de construire une tour extraordinaire qui surpassera en taille et en hauteur tous les autres bâtiments de la ville de Toronto. On dit qu'on construit cette tour pour y installer une antenne qui permettra au CN d'améliorer les services de communication.

Je suis d'accord avec ceux qui disent que la responsabilité fondamentale du Canadien National consiste à exploiter des installations de transport, et qu'il faudrait accorder une attention moindre à des éléments marginaux qu'à tort ou à raison le CN a accumulés dans son portefeuille au cours des années. De fait, les seuls changements apportés au réseau de transport se sont avérés désavantageux. Nous assurons actuellement un service de transport à moins d'usagers du rail et nous ferons face à des difficultés immédiates dans le secteur du transport des marchandises. Le fait de permettre au Canadien National de poursuivre ses dépenses dans des secteurs étrangers au transport va à l'encontre d'un bon service de transport tel qu'il devrait se développer au Canada au cours de la prochaine décennie.

● (1510)

Le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) vient de mentionner que le Canadien National exploite deux trains en partance de Toronto à une minute d'intervalle. Je ne vois pas comment il peut y avoir rien de plus stupide. Il pourrait être plus avantageux de former un seul train qui se composerait de deux locomotives et de deux fois plus de wagons. Pour les trains de marchandises, nous n'accrochons pas dix wagons couverts à une locomotive pour ensuite refaire la même chose cinq minutes après. Certains peuvent compter jusqu'à cinq locomotives et 220 wagons. Il me semble que ce serait la façon logique d'exploiter un train pour voyageurs. Les discussions qui ont eu lieu ont largement démontré que la gestion du CN ne tenait pas vraiment compte des problèmes que nous connaissons au sujet des transports et ne fait rien pour les régler.

Fait intéressant à noter, un certain nombre de députés ont voté en faveur d'un rapport de sécurité spécial qu'on avait demandé. Il est également intéressant de se rappeler

[M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre).]

que l'ancien député de Moose Jaw, John Skoberg, ne cessait de signaler que ces règlements de sécurité étaient enfreints. Ils offriraient aussi des solutions à la plupart des problèmes de sécurité que rencontrent le Canadien National et d'autres chemins de fer. Ces problèmes sont très bien connus; ils le sont certainement des cheminots. Je crois qu'ils sont également connus de tous ceux qui s'occupent de sécurité tant à l'Association canadienne de la sécurité qu'aux associations provinciales. Nous avons maintenant une étude qui révèle de nouveau que des changements s'imposent avant que nous puissions mettre au point un système de transport moderne et rentable. Il faut donc étudier les amendements dont nous sommes saisis pour voir s'ils améliorent le système de transport. Je ne le crois pas. Ils peuvent avoir un certain effet mais ils ne contribuent pas à améliorer le transport au pays. On se demande si l'argent économisé dans ce domaine ne pourrait pas mieux servir dans d'autres.

Je ne reproche pas au CN d'avoir construit l'Hôtel Reine Elizabeth de Montréal. La gare est située dessous et l'hôtel fournit tous les services nécessaires aux voyageurs dont certains arrivent par train. Mais le Parlement a permis qu'on commette l'erreur stupide—et que j'ai essayé d'empêcher—qu'a été la suppression de la gare du centre d'Ottawa. Le nom du regretté Alex Caron et le mien devraient être gravés sur le Centre de Conférences qui était autrefois la gare Union, car c'est tout ce que nous sommes parvenus à sauver de l'ancienne gare. Si, aujourd'hui, des trains pouvaient arriver au centre d'Ottawa et de Montréal, il est évident que nous n'envisagerions pas la création d'une navette d'avions ADAC entre Rockcliffe et l'Île Sainte-Hélène à Montréal pour assurer un service rapide. Les chemins de fer l'auraient permis si on n'avait pas implanté la gare à quatre ou cinq milles du cœur d'Ottawa alors que celle de Montréal est restée au centre. Il est possible que nous ayons avantage à ce que le centre des villes soit relié par un service rapide et que la meilleure solution pour ce faire soit des gares au centre des villes. Mais ce n'est pas l'objectif des tours du CN de Toronto; elles n'apportent pas ce genre de service et rien n'indique que les entreprises qu'elles abriteront utiliseront les transports ferroviaires. Il est évident que les chemins de fer ne vont pas quitter la gare Union pour les tours du CN de Toronto. Il s'agit d'un immeuble de bureaux prestigieux réalisé grâce aux capitaux du CN, mais qui n'apporte aucun moyen de transport.

Si le gouvernement fait preuve de sagesse lors de la nomination d'un nouveau président du CN, nous espérons qu'il veillera à la réalisation de services de transports terrestres rapides dans l'Arctique septentrional, tant dans l'Est que dans l'Ouest et à l'apport de transports capables de satisfaire les besoins de nos concitoyens au lieu d'une tour CN.

M. Elmer M. MacKay (Central Nova): Monsieur l'Orateur, je voudrais faire quelques brèves remarques à l'appui de l'amendement présenté à la Chambre par le député de Mississauga (M. Blenkarn). A mon avis, monsieur l'Orateur, le fait que cette mesure législative nous soit présentée dans les circonstances actuelles montre que le gouvernement traite cette importante question du financement des principales sociétés de la Couronne du Canada d'une façon qui laisse à désirer sur les plans administratif et législatif.