

*Canadien National et Air Canada*

rendre dans ma circonscription ou pour revenir à la Chambre des communes.

Monsieur l'Orateur, je conserve toujours le laissez-passer octroyé en vertu de l'autorité du Parlement du Canada aux sénateurs et députés afin de m'en servir advenant une très grande urgence qui m'empêcherait d'emprunter d'autres moyens de transport. Je n'ai plus l'intention de m'en servir; je m'en suis servi, je crois, une fois depuis la disparition de l'«Océan Limité», alors que j'étais dans une situation particulièrement pénible. Je n'ai plus l'intention de m'en servir, mais je le conserve uniquement pour le mettre dans mon album de souvenirs.

Si je devais encore, à l'avenir, emprunter les services de trains de passagers du Canadien National, je paierais comptant, de mes goussets, sans réclamer de remboursement. Je dois avouer que j'ai même pensé et que je pense parfois, lorsque je m'indigne contre la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, à brûler ce laissez-passer en guise de protestation contre son service outrageant ou l'absence de service, dans certains cas.

La ville d'Edmundston, qui est le chef-lieu de la circonscription de Madawaska-Victoria, est le centre des activités du Canadien National pour le Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick. Il est logique qu'il en soit ainsi. C'est même plus que cela, monsieur l'Orateur, car Edmundston est le centre des activités pour la plus grande partie de la voie entre Moncton et Lévis, ce qui représente une distance de plusieurs centaines de milles.

Edmundston est un point-clé pour la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada. Un nombre important de citoyens y occupent depuis longtemps un emploi, mais ceux-ci s'inquiètent depuis plusieurs années de la centralisation des services et de certaines tâches, à Moncton, où l'on est en train d'édifier depuis de nombreuses années un véritable empire administratif. Comme eux, je m'inquiète de ce déclin que l'on peut comparer à un sacrifice sur l'autel de la technologie.

Si elle ne peut vraiment pas rapatrier de nombreux emplois perdus au nom du progrès en faveur de centres plus grands, la Compagnie pourrait tout au moins moderniser ses installations dans cette ville et y dépenser une petite partie des centaines de millions de dollars que le gouvernement du Canada lui octroie presque tous les ans. Elle dépense tous les ans, monsieur l'Orateur, mais très peu. Le temps est maintenant arrivé, par exemple, de remplacer de vieux édifices décrépits qui abritent certains services de la cour de triage, d'ateliers de réparation, etc.

La ville d'Edmundston se glorifie à juste titre d'être la capitale de la république du Madawaska, mais elle souffre d'une flétrissure qui ternit une partie de son charme.

Lorsqu'on descend, par exemple, la rue St-François, on ne peut s'empêcher de remarquer, à l'arrière d'une gare pas tellement vieille, et d'entrepôts pas tellement vieux non plus, il est vrai, on voit des édifices en bois qui donnent l'impression de vouloir crouler au moindre souffle du vent.

C'est le sentiment dont j'ai été moi-même saisi, et dont je suis encore saisi, chaque fois que j'y pénètre, et j'ai toujours envie d'en sortir. Mais que les autorités me comprennent bien, et je sais qu'on lit mes discours et que les autorités du Canadien National prêtent toujours une oreille attentive à tout ce que je dis à leur sujet dans cette enceinte ou en comité. Je ne veux pas dire qu'ils exaucent toujours mes prières, mais au moins ils m'entendent.

Je ne demande pas qu'on rase ces vieux édifices pour transporter ailleurs les services et les emplois qu'ils abri-

[M. Corbin.]

tent. Loin de moi cette pensée. Je voudrais, comme les gens qui sont obligés d'y travailler, y voir des installations modernes, bien chauffées en hiver, confortables en été, qu'on ajoute davantage aux ateliers et qu'on y crée de nouveaux emplois.

Sauf le respect que je dois à la classe ouvrière partout au pays, le genre de travailleurs que l'on retrouve dans Madawaska-Victoria et à Edmundston forment une classe à part, très laborieuse, honnête, industrielle, compétente et désireuse de progresser sur tous les points. On l'a dit et répété, et je suis fier de le répéter moi-même chaque fois que j'en ai l'occasion. La plus grande ressource de ma circonscription électorale, c'est son capital humain, et sages sont les sociétés qui viennent tirer avantage de cette ressource, comme les nombreuses entreprises, encouragées par le programme d'aide financière du ministère de l'Expansion économique régionale du gouvernement fédéral, qui deviennent ensuite clientes de nos sociétés ferroviaires et contribuent à les faire prospérer. J'estime qu'en retour ces mêmes sociétés ferroviaires devraient faire preuve d'une plus grande initiative.

J'ai l'impression, monsieur l'Orateur, pour traiter d'un autre aspect de la question, que les députés et les dirigeants de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada se parlent le plus souvent à distance, sans jamais se rencontrer. La ritournelle est bien connue. Le Canadien National, un bon jour, annonce une décision, le plus souvent sans consulter les autorités municipales, provinciales, fédérales, les Chambres de commerce, ou les régies de sociétés de développement régional.

Il en résulte donc un tollé général lorsque l'annonce est faite. Tous se sentent frustrés à cause de décisions unilatérales qui touchent le comportement économique de toute une région. On se lance alors des injures sur le coup de choc, on manifeste son indignation. Et pourtant, le Canadien National devrait comprendre que les représentants du peuple, à tous les niveaux d'une région donnée, doivent aussi s'acquitter d'un mandat, sont responsables et méritent qu'on leur fasse confiance avant que ne soient arrêtées un bon nombre de décisions. Oh! dira-t-on, le Canadien National ne pourrait jamais prendre de décision. Il y aurait trop d'ingérence politique. Peut-être, monsieur l'Orateur; ce serait toujours possible! Mais, tout ce qui pourrait améliorer les relations entre les représentants du peuple et les sociétés de chemins de fer du Canada—je pense particulièrement à la Compagnie des chemins de fer Nationaux—vaudrait la peine d'être éprouvé. Il s'agit de confiance réciproque. J'ai parfois l'impression, après avoir autrefois violemment critiqué le Canadien National, que l'avenir pourrait davantage s'ouvrir sur le dialogue véritable, et non pas sur l'action unilatérale irréversible, dont nous avons tous été témoins par le passé.

● (2140)

Qu'est-ce qui empêche cette société, dans chacune des circonscriptions ou groupe de circonscriptions électorales, de réunir les députés de temps à autre, c'est-à-dire ceux qui veulent bien connaître l'exploitation des sociétés de chemins de fer, pour leur parler de leurs projets, de leurs besoins, de même que des problèmes de relations ouvrières?

On dépense des sommes quand même assez impressionnantes, aux yeux du public anonyme, dont nous sommes tous, sous forme de réclame de toute sorte, mais on ne semble pas se préoccuper tellement des députés en leur qualité de représentants du peuple. La Société des chemins de fer Nationaux du Canada semble satisfaite à