

Canadien National et Air Canada

en mauvais état. On peut se demander pourquoi on tolère cette situation.

Une voix: Un député médiocre.

M. Nesdaoly: Un député là-bas dit c'est à cause d'un député médiocre. Je crois que c'est à cause du gouvernement médiocre que nous avons depuis 20 ans.

Je voudrais demander aussi pourquoi les chemins de fer s'obstinent à vouloir conserver les emprises là où des voies n'ont jamais été installées ni censées l'être. Je donnerai un exemple. Il y a une emprise dans ma circonscription du Nord-Ouest de la Saskatchewan. Il y a trente ans, l'emprise de St. Walburg à Loon Lake (Saskatchewan) a été obtenue pour le compte du CN. Les voies n'ont jamais été aménagées. Il n'y a pas de chemin de fer jusqu'à Loon Lake, mais le CN possède encore l'emprise. Dans le village de Loon Lake qui est un des très rares endroits au Canada entièrement entouré d'une réserve indienne et l'un des quelques villages de la Saskatchewan encore en pleine évolution, le chemin de fer possède une emprise où on pourrait construire de 20 à 30 maisons. Il refuse de payer des taxes de façade pour l'égout et l'aqueduc ou de rendre le terrain au village, afin qu'il puisse servir à l'expansion de la collectivité.

● (2020)

Je crois également que les opérations, déclarations et transactions financières du CN devraient être plus accessibles au public qu'ils ne l'ont été jusqu'ici. Beaucoup de questions ont été soulevées dans ma propre province au sujet de la vente de l'hôtel Bessborough. Quand on lui a demandé le prix de vente de l'hôtel, la compagnie a dit qu'il n'était pas dans l'intérêt public de le divulguer et que ce renseignement conférerait à ses concurrents un avantage injuste.

Elle ne révélerait donc pas le prix de l'hôtel. De plus, elle a vendu un hôtel à Saskatoon pour lequel elle a dépensé je ne sais combien de millions de dollars, et un gros édifice à Toronto qui, une fois terminé, est censé être une des tours les plus hautes du monde, plus de 1,800 pieds de haut, pour quoi? Qu'est-ce que cela a à voir avec les transports? Je mets parfois en doute le travail du CN. S'il dépensait un peu plus d'argent à réparer les voies en Saskatchewan et à acheter un peu plus de wagons, ce serait certainement de l'argent mieux placé que pour les tours du CN à Toronto.

Il y a 2,000 wagons-trémies dont le CN et le CP sont censés se servir pour le transport du grain. Ils ne peuvent transporter le grain sur la moitié des voies dans les Prairies et nous n'avons pas encore entendu le gouvernement parler du marché avec le CN et le CP au sujet de la location de ces wagons-trémies et de leur utilisation.

Les chemins de fer sont essentiellement un instrument de politique nationale, d'unité nationale, et on devrait les mettre au service du pays pour réaliser l'unité nationale. Je ne m'éterniserai pas à critiquer le CN parce que je suis convaincu que c'est un bon chemin de fer qui remplit son rôle social, ce que le CP refuse de faire, même si sa situation financière n'est pas tout à fait aussi bonne que celle du CP. Je dois également rappeler aux députés que le CP s'est vu accorder des sommes importantes de l'argent des contribuables, des terrains et des droits miniers dans notre pays pour édifier le vaste empire qu'il possède maintenant. Néanmoins, cette compagnie n'offre pas le genre de services qu'offre le CN.

Chaque fois qu'une ligne ferroviaire secondaire fait faillite, le CN l'absorbe, je le répète, pour des raisons sociales ou politiques. Il est grand temps, je crois, que nous exami-

nions notre réseau général de transport et que nous le coordonnions. Je suis fortement convaincu que le CN et le CP, de fait tout notre réseau de transport, devraient être étatisés.

M. John Rodriguez (Nickel Belt): Monsieur l'Orateur, je trouve que le bill C-164 permet aux députés de jeter un coup d'œil sur le réseau de transport ferroviaire et aérien qui appartient aux contribuables du pays. Je tiens à souligner que le CN est garanti par les contribuables du Canada. Quand il a commencé à fonctionner il a fusionné le Grand-Tronc, Le Grand-Tronc-Nord et le Grand-Tronc-Pacifique et depuis ce temps tous les profits de l'exploitation du CN servent à rembourser les barons d'Angleterre desquels le gouvernement de l'époque avait sauvé de la faillite ces compagnies ferroviaires. J'espère que le gouvernement se rendra compte qu'il est temps de liquider la dette publique de 1,900 millions de dollars du CN et nous pourrions alors commencer à exploiter le CN de façon rentable comme nous sommes sûrs de pouvoir le faire.

Je trouve plutôt étrange qu'il soit avantageux pour ceux qui appuient le système de libre entreprise—qui, vous le remarquerez, n'est ni libre ni entreprenant—de maintenir les dispositions actuelles selon lesquelles les Canadiens doivent chaque année verser de grosses sommes d'argent pour aider à payer l'intérêt sur cet emprunt initial. Cela affecte l'exploitation du CN et toutes les recettes qu'il fait. En fait, il est toujours très agréable de pouvoir dire que le CN n'a pas fait de bénéfices. Le public ne doit pas bien sûr lire entre les lignes et ne doit pas remarquer que ce bénéfice sert à rembourser l'intérêt sur la dette initiale. Les gens aimeraient dire que le gouvernement ne peut exploiter une entreprise ou un système de transport de façon rentable. Ceux qui sont en faveur du régime de libre entreprise ont toujours intérêt à dire cela. Je n'ai qu'une réponse à leur donner et c'est, comme mon collègue me l'a suggéré, qu'ils cessent de dire des sornettes.

Lorsqu'on étudie soigneusement l'exploitation du CN, il me semble qu'on découvre qu'elle a en fait été couronnée de succès. On découvre qu'au cours de l'année se terminant le 31 décembre 1972, par exemple, le CN a fait 45 millions de dollars de bénéfices. En fait, les recettes totales d'exploitation de la compagnie ont augmenté de 10 p. 100, de 1,141 millions à 1,257 millions. Les recettes de charges marchandises complètes avaient augmenté de 8.6 p. 100, en raison principalement de l'augmentation du volume du transport. Les recettes du service-voyageurs ont augmenté de 3.9 p. 100. De même, le CN a versé 178 millions en impôts à tous les niveaux de gouvernement au Canada en 1972. En plus de cela, je répète que les bénéfices nets du CN étaient de quelque 50 millions de dollars.

Voyons maintenant comment le CN traite ses employés, ceux qui aident à produire la richesse de cette compagnie de chemin de fer. Les taux de salaire du CN sont, je trouve, très intéressants. Par exemple, un préposé à l'office du CN ayant 19 ans ou plus de service reçoit \$2.97 l'heure. Un serveur du CN ayant 19 années ou plus de service gagne \$3.11 l'heure. Un porteur du CN est payé \$3.14 l'heure. Un aide-cuisinier se fait \$3.21 l'heure s'il a 19 années ou plus de service et le cuisinier lui-même, avec 19 années ou plus de service, \$3.53 l'heure. Le chef de cuisine touche \$4.12 l'heure.