

J'aimerais revenir au rapport sur la sécurité et signaler que c'est à n'en pas douter une honte que de demander à des hommes de faire rouler des trains dans des conditions que la Commission canadienne des transports considère comme dangereuses. De quel droit en tant que Canadiens propriétaires d'un chemin de fer, demandons-nous à des hommes de conduire des trains à haute vitesse dans des conditions dangereuses? La déclaration des autorités du CN selon laquelle le rapport de la CCT manque de perspective et ne tient pas compte de la lourde charge de travail imposée au CN au cours de la dernière décennie n'a pas de sens. Qu'entend-on par «lourde charge de travail au cours de la dernière décennie»? Pourquoi le CN a-t-il été mis sur pied sinon pour s'acquitter d'une lourde charge de travail? On n'entrevoit pas en faire un chemin de fer d'excursion qui sillonnerait les montagnes et permettrait aux passagers de contempler la beauté du paysage à partir de wagons panoramiques. Il a été créé pour faire franchir les montagnes aux passagers et aux marchandises. Si les responsables de la gestion du CN n'ont pas fait connaître au ministre responsable leur besoin d'installations pour répondre aux nécessités de l'économie canadienne, alors ils ne se sont pas acquittés de leurs responsabilités. Si, informé de ces besoins, le ministre responsable, n'a pas agi, c'est alors lui qui ne s'en acquitte pas.

Notre pays aurait besoin d'un homme comme Harry Truman, qui avait mis sur son bureau un petit écriteau où l'on pouvait lire «Ici on ne se renvoie plus la balle». Il est temps que quelqu'un fasse preuve du même courage. J'entends par là le CN et le gouvernement, en ce qui concerne la situation actuelle de l'énergie. Mais je ne traiterai pas de cela maintenant, puisque ce n'est pas le sujet du débat actuel, mais je pourrais vous citer, monsieur l'Orateur, une foule d'exemples des demandes qui nous parviennent en tant que députés, au sujet du service à assurer par les deux chemins de fer. Et cela s'applique au niveau local également. Je reçois constamment des lettres et des appels téléphoniques de gens des petites villes de ma circonscription, qui se disent incapables d'obtenir un service rapide satisfaisant. La plupart d'entre eux ont d'ailleurs perdu tout espoir de voyager par train. Mais ils espèrent quand même obtenir un service rapide, par camion ou par rail. La plupart du temps, ils sont déçus et consternés du genre de service qu'on leur offre. C'est inexcusable.

Personne ne s'attend plus, je pense, à ce qu'un convoi de voyageurs s'arrête à chaque coup de sifflet lorsqu'il traverse le Canada, mais on s'attend que les messageries soient livrées d'une façon ou d'une autre dans les diverses villes. Car, enfin, les habitants de ces petites villes tiennent à ce qu'on leur livre les marchandises qu'ils ont commandées, à moins qu'on n'en arrive au point où chacun devra se rendre en camion ou en voiture au centre commercial le plus près, à 60 ou 70 milles de chez lui, pour se procurer ce dont il a besoin une ou deux fois par semaine. C'est une possibilité. C'était comme cela, en Saskatchewan, où j'ai grandi, à l'époque des pionniers. Tout l'hiver, vous restiez dans la ferme à ne rien faire et deux fois par mois vous atteliez les chevaux au traîneau et vous parcouriez les dix milles jusqu'à la ville. Vous livriez, au besoin, un chargement de grain, vous alliez faire vos emplettes, puis vous rameniez le tout à la maison et vous attendiez deux semaines avant de recommencer. Si le gouvernement et le CN estiment que nous devrions revenir à cette époque, c'est bien sûr une façon comme une autre de gouverner un pays. Toutefois elle n'est pas très efficace. Mais il est certainement possible de ramener l'économie à ce rythme.

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

● (1820)

Parfois nous nous demandons, devant les réponses qu'on nous fait, si nous cherchons vraiment à créer un système de transport moderne ou si, en fait, nous cherchons à fournir le moins de service possible, et à faire accepter la chose. J'espère qu'à la suite de ces discussions et des délibérations du comité des transports, de nouvelles idées vont être données à ceux qui sont chargés d'administrer le CN et Air Canada. Certaines de ces idées pourront peut-être aller jusqu'aux responsables du gouvernement afin qu'on fournisse aux Canadiens un système de transport ferroviaire efficace et adéquat plutôt que des excuses.

M. Donald W. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur l'Orateur, en tant que simple habitant des Prairies, même avant que je devienne électeur, je me suis fait certaines idées au sujet des chemins de fer et du CN. A cette époque, les chemins de fer transportaient le grain des Prairies vers les ports. Ils transportaient des marchandises vers les Prairies et transportaient des gens jusqu'à la côte comme nous le disions, c'est-à-dire vers l'Est.

Lorsque je suis arrivé au Parlement, j'avais certaines idées préconçues. Je pensais que les chemins de fer et notamment le CN, étaient avant tout chargés du transport ferroviaire et que cette fonction pouvait entraîner des déficits, car j'avais entendu dire, avant de venir ici, que le CN devait souvent, pour des raisons nationales, sociales ou économiques, desservir des lignes qui n'étaient pas très rentables, cela dans l'intérêt de l'unité canadienne. Si en exploitant ces lignes, ou ses lignes principales, le CN subissait des déficits, il pouvait venir à la Chambre fournir des explications, montrer qu'il avait géré ses affaires comme il faut et demander d'autres fonds afin de continuer à desservir le pays, à transporter des marchandises d'un bout à l'autre du Canada et en même temps, à transporter des voyageurs. Je trouvais cette façon d'agir légitime.

J'ai commencé alors à consulter certains rapports qui s'accumulaient sur mon pupitre lorsque je suis devenu parlementaire, encore attaché à ces idées surannées au sujet du rôle des chemins de fer. J'ai examiné les bills qui étaient présentés ainsi que certains rapports, notamment celui de l'auditeur général que j'ai obtenu vers la fin de l'an dernier. Je le feuilletais lorsque j'ai remarqué que le CN n'est pas une société de la Couronne qui fait rapport au Parlement et fait vérifier ses livres par l'auditeur général. J'ai également remarqué à la page 200 du rapport de 1972 sous la rubrique intitulée «Prêts et apports de capitaux aux sociétés de l'État» qu'il y a un tableau montrant les soldes comparables de la dette du CN à la fin des trois années financières 1970, 1971 et 1972.

En 1970, le montant global était de \$2,156,770,000. En 1971, il s'élevait à \$2,361,000,000. Il s'était accru d'environ 150 millions. En 1972, il atteignait \$2,590,000,000. Je n'ai même pas été obligé de faire une soustraction, car j'ai trouvé à la page 202 que la dette du CN accusait une hausse de 229 millions par rapport à l'année précédente, toute cette somme étant comprise dans le montant de \$2,590,000,000.

Ce montant de 229 millions de dollars est ventilé à la page 189. J'ai découvert, entre autres choses, qu'un prêt de 14 millions de dollars avait été consenti à Air Canada ainsi qu'un autre prêt temporaire de \$14,373,000, ce qui fait au total 28 millions, ou, si l'on veut, 10 p. de ce découvert. Alors, je me suis dit que le CN avait d'abord été une société de chemin de fer, ensuite, il a commencé à emprunter de l'argent pour exploiter son entreprise ferro-