

Voici ce que j'ai fait. Dès que le train eut quitté la gare, on m'a dit qu'il n'y avait pas de siège pour moi. Je me suis donc installé sur la passerelle entre deux wagons et assis sur le marchepied qui sert à faire descendre les voyageurs sur le débarcadère. Le chef de train est passé et m'a demandé: «Que faites-vous là?» J'ai répondu: «Eh bien, on m'a dit que je n'aurais pas de siège». J'ai donc décidé ce que j'allais faire. Je vais inscrire quelques questions au *Feuilleton* de la Chambre des Communes et le CN aura à répondre de cette situation», et je me suis mis à griffonner mes questions. Le chef de train, homme intelligent et raisonnable, m'a dit: «Venez vous asseoir à ma table avec moi et nous en parlerons». Et c'est ce qui est arrivé. A cette époque de progrès, alors qu'ils savaient qu'il y avait eu un déraillement entre Ottawa et Montréal, certains gestionnaires du CN n'ont pas eu le bon sens d'en avertir les voyageurs qui auraient pu monter à bord d'un train du CP et se rendre à Montréal rapidement et sans encombre.

C'est peut-être alors que l'idée m'est venue pour la première fois, mais je crois maintenant que les chemins de fer veulent se défaire du service-voyageurs, qu'ils orientent tous leurs efforts vers le transport des animaux et des marchandises, le transport en vrac, sans s'occuper du transport des êtres humains d'une région du pays à une autre. Je ne l'aurais pas cru sans l'expérience que j'ai faite il y a environ deux semaines, car c'est exactement ce qui va se produire. Vous pouvez penser qu'il s'agit de paranoïa ou de méfiance de ma part, mais c'est exactement ce que je pense des opérations du CN et peut-être ce que je penserai de celles du CP.

Je suis d'accord avec la plupart des députés qui m'ont précédé. Il peut sembler assez bizarre que des députés à tendance aussi variée que les socialistes et le député de London (Ontario)—je ne sais comment vous pourriez le décrire—ou un député comme moi, ou un libéral ou un conservateur errant, ou quiconque d'autre, soient tous du même avis en ce qui concerne les opérations du CN, mais il en est ainsi, je pense, et cela doit assurément donner aux dirigeants de nos chemins de fer une idée très nette de ce que nous pensons d'eux. Nous sommes, je crois, tous du même avis en ce qui concerne l'exploitation d'Air Canada également. Ce sont là des réflexions. Les chemins de fer ont un énorme travail de relations extérieures à accomplir et je vous assure, monsieur l'Orateur, que ce ne sera pas une tâche facile auprès des députés et des sénateurs. Ils en sont arrivés au point où il faut qu'ils fassent cet effort auprès du public canadien qu'ils sont censés servir. Je vous remercie.

M. Richard: Peut-être pourrais-je faire une remarque en passant. Nous venons d'entendre le récit du voyage en chemin de fer qu'a fait en ce jour fatidique le député d'Halifax-East Hants (M. McCleave). Je m'y suis trouvé mêlé personnellement car ma fille, âgée de 16 ans, allait à Toronto ce jour-là. On lui a dit de se trouver là à 5 h 10. Elle y était à 4 h 30. Un peu plus tard, elle a su qu'il y avait eu un accident et les voyageurs ont attendu jusqu'à 7 h 30 le départ pour Toronto. Quelque part passé Smith Falls, dans l'obscurité, près d'un champ, le train s'est arrêté et est resté là plusieurs heures. Il n'y avait ni café ni sandwiches. C'était la pointe du jour lorsque les voyageurs ont débarqué à Toronto le lendemain matin, à 6 h 15.

M. McCleave: Voilà une très bonne question. Cela montre à l'évidence qu'il n'y a en réalité aucune différence du point de vue politique quand on a affaire aux services du Canadien National.

[Français]

M. René Matte (Champlain): Monsieur le président, l'importance de bien contrôler les deniers publics n'est pas à démontrer. Il est, par conséquent, de notre devoir de surveiller l'action des compagnies de la Couronne qui ont, comme cela, la possibilité d'effectuer des dépenses aux dépens du public.

Il y a donc lieu de se demander si les programmes nouveaux qu'établit le Canadien National sont véritablement appropriés aux besoins et au service du peuple. J'ai quelques doutes, monsieur le président, car depuis plusieurs années, nous constatons une diminution du service donné au public par cette compagnie, premièrement, dans le domaine du service aux voyageurs et, deuxièmement, dans le domaine du service du transport des produits ou marchandises.

Bien sûr qu'une société d'État ne peut avoir uniquement comme but de rendre son service rentable. Nous admettons cela et, justement, tout en n'ayant pas exclusivement comme but la rentabilité de la compagnie, il faut envisager toutes les possibilités de donner un service adéquat à toutes les régions du pays et, particulièrement, à celles où cela est essentiel.

Il y a, monsieur le président, certaines contradictions flagrantes. Par exemple, au moment où l'on parle de décentralisation, au moment où l'on veut aider de façon particulière—par l'intermédiaire du ministère de l'Expansion économique régionale, par exemple,—certaines régions un peu moins développées que d'autres à se sortir du marasme économique qui existe, on voit fort mal qu'en même temps, le Canadien National puisse diminuer le service donné à certaines régions. Et cela existe en particulier dans ma région, en Mauricie, et dans la région de Québec, où je dois constater que le service donné par le Canadien National devient de moins en moins efficace, bref, que le service donné, à toutes fins pratiques, tend à disparaître. C'est pour cela que toutes les municipalités desservies actuellement par le Canadien National sont alarmées et se demandent ce qui arrive et jusqu'où on va aller dans cette direction.

Monsieur le président, nous ne boudons pas le progrès et nous sommes bien d'accord que si nous réussissons, grâce à des plans ingénieux, à réorienter et à réorganiser le service ferroviaire, c'est tant mieux si cela peut procurer un meilleur service à la population. Mais encore faut-il se demander si réellement, il y a amélioration quant au service donné.

Est-ce qu'il n'y aurait pas trop d'individus qui seraient plus intéressés à établir des plans et à établir de nouvelles techniques qu'à s'occuper exclusivement du service? Est-ce qu'il n'y aurait pas connivence entre la Commission canadienne des transports, d'une part, le Canadien National, d'autre part, et même le syndicat des employés du chemin de fer, dans certains cas?

Monsieur le président, je veux, ici, m'expliquer: Lorsqu'on présente de nouveaux plans, lorsqu'on établit une nouvelle orientation technique pour le Canadien National—je l'ai dit tout à l'heure—je suis d'accord. Toutefois, il ne faudrait pas oublier, en même temps, de prendre