

Canadien National et Air Canada

● (1550)

Il lui a fallu deux mois pour me répondre notamment ceci:

Je me suis entretenu de cette question avec la direction du CN et on m'a informé que l'acquéreur de l'hôtel est Management Associates Limited, de Saskatoon...

L'acheteur voudrait que le prix reste confidentiel et de toute manière, ce n'est pas l'habitude ni la politique du CN de dévoiler les modalités des transactions qu'il conclut avec des tiers.

Pourquoi pas, monsieur l'Orateur? Soit dit en passant, pour la gouverne des députés à ma droite, le directeur de Management Associates est une personne très en vue dans leur parti, si cela peut les consoler. Pourquoi ne veut-on pas dévoiler aux députés de la Chambre à quel prix le CN a vendu cette propriété qui appartient aux contribuables canadiens? C'est une honte, monsieur l'Orateur. Le gouvernement a-t-il peur? Le ministre craint-il d'en dévoiler le prix? Le prix est-il si faible qu'il ne sert pas les intérêts des gens? Est-il si bas que le gouvernement n'ose pas le rendre public? Je le répète, c'était l'un des plus beaux immeubles de la ville, mais le gouvernement a peur d'en divulguer le prix de vente.

Il a déjà été question du montant de la dette du CN. Je ne sais pas s'il est considérable parce qu'une dette ne vaut que ce que valent les avoirs et la productivité d'une entreprise. Une dette de \$1,000 peut suffire à ruiner une personne, tandis qu'une autre personne ou une entreprise peut être endettée de \$500,000 sans éprouver de difficulté, étant donné que son roulement et ses recettes sont suffisants.

Quant au service que le CN donne aux gens de la Saskatchewan, j'aimerais aussi mentionner comment il traite notre industrie. Des audiences ont été tenues sur le transport du colza et des produits qui en sont dérivés à partir de la Saskatchewan jusque dans l'Est. Après de nombreux et longs pourparlers, nous avons réussi à obtenir une réduction du tarif-marchandises sur les tourteaux de graines oléagineuses, mais non sur l'huile.

D'après les chroniques financières des journaux l'autre jour, AGRA Industries, une société privée de Saskatoon, a repris certaines opérations à Montréal où elle fabrique des produits du colza. Le motif de ce déménagement est que le tarif-marchandises du CN est tellement élevé sur le produit fini fabriqué à Saskatoon qu'il est plus avantageux d'expédier la matière première à Montréal où elle est transformée. Cette même société possède une huilerie à Nipawin où elle fabrique toute la gamme des produits du colza, y compris la margarine. Elle connaît toutes les techniques et les méthodes voulues, mais la structure du tarif-marchandises est telle qu'il est plus avantageux pour elle de déménager à Montréal une partie de son exploitation pour être en mesure de soutenir la concurrence.

Comme je le disais au début, monsieur l'Orateur, peu m'importe que le CN soit propriété publique ou privée ou que le CP soit de l'un ou de l'autre secteur, mais leur façon de desservir les régions du Canada nous regarde tous ici. Dans bien des cas, notre bilan n'est pas très reluisant surtout en ce qui concerne les régions éloignées qui dépendent entièrement du trafic ferroviaire.

Le député qui m'a précédé a parlé de l'excellence du service ferroviaire dans des régions de l'Ontario. Là, les chemins de fer doivent concourir avec les transports maritimes et routiers et donc assurer un service satisfaisant, mais chez nous, ce sont les seuls transporteurs de certaines marchandises. Nous devons nous contenter du service qu'on veut bien nous donner. Voilà comment ils procèdent.

[M. Gleave.]

A ce propos, j'aimerais dire quelques mots au sujet de l'état des voies ferrées et des lignes d'embranchement du CN. La même chose s'applique aussi au CP dans notre région. Il y a eu récemment un léger accident sur l'une des sous-sections de ligne. En partie grâce à mes démarches, on a mené une enquête à ce sujet. Le personnel du train a été tenu responsable de l'accident parce que le train roulait à 20 milles à l'heure. La voie ferrée était en effet en si mauvais état que la limite de vitesse imposée était de 15 milles à l'heure. La superstructure de la voie ne pouvait supporter une vitesse de 20 milles à l'heure. Il existe des milliers de milles de voie ferrée qui ne sont pas bien entretenus. Les gens de la Saskatchewan ont droit à un meilleur service que cela!

La même chose se produit toujours qu'il s'agisse de transporter du pétrole ou des produits raffinés vers l'est du Canada, d'entretenir les superstructures ou de faire autre chose. Je me suis aujourd'hui entretenu avec le président du Syndicat national des cultivateurs qui m'a annoncé qu'il y a pénurie de wagons à grains dans l'Ouest du Canada, et que pourtant bien que les silos de Thunder Bay soient à moitié vides. On ne peut blâmer cette pénurie sur le conflit syndical qui s'est terminé il y a un mois. La racine du problème dans la Saskatchewan et dans les autres régions de l'Ouest du pays est beaucoup plus profonde. La Colombie-Britannique se plaint de l'expédition du bois de construction. Il faut que l'administration des chemins de fer adopte une attitude différente. L'expansion nous serait plus avantageuse que la compression. C'est l'attitude en Colombie-Britannique et au Yukon où l'on accroît les embranchements et les services, mais les Canadiens n'en bénéficieront que si cette attitude gagne les régions intérieures et les Prairies de manière que les utilisateurs aient un service intégré et progressiste.

● (1600)

Quelques mots, enfin, sur le système servocentre. Dans l'est comme dans l'ouest du pays, les chefs de gare disparaissent et les régions sont dotées du servocentre, une amélioration d'après la société ferroviaire. C'est à voir, monsieur l'Orateur. La plupart des gens de ma circonscription pensent le contraire. Voici une lettre envoyée d'une ville de ma région au surintendant des messageries et des services intermodaux, Chemins de fer Nationaux, Saskatoon. Voici ce que le secrétaire de mairie écrit dans cette lettre du 3 mai 1972:

Lors de la dernière réunion régulière du Conseil municipal, nous avons examiné votre proposition de réduire le service au mardi et au jeudi. En tant que Conseil municipal, nous nous opposons à toute réduction dans le service. Sans le service voulu, les agriculteurs livrent le grain ailleurs et wagons-marchandises et transport rapide vont à ceux qui assurent le meilleur service. Il semble que l'on fournisse un service médiocre de propos délibéré afin de réduire suffisamment le volume de marchandises pour pouvoir supprimer le service pour de bon. Si c'est là un échantillon de l'efficacité du servocentre, la perspective qui s'offre aux petites villes n'est pas très brillante.

Voilà un échantillon de quelques-unes des lettres et des opinions qui me sont parvenues des petites villes de ma circonscription et je suis persuadé que d'autres députés des provinces de l'Ouest pourraient nous en fournir de semblables. Ces remarques n'ont pas besoin d'être sollicitées, les gens nous les adressent tout naturellement. Il s'agit pour nous de nous en préoccuper et d'obtenir du chemin de fer en question le service assuré naguère dans ces petites villes. La plupart des pièces d'outillage qui nous parviennent, dans la petite ville de Biggar, sont expédiées par autobus. Or les autobus ont été construits pour transporter des voyageurs et non des pièces d'outil-