

Canadien National et Air Canada

● (1650)

Pour ce qui est de l'insignifiante et horrible petite clé rouge que l'on vous remet dans les hôtels du Canadien National chaque fois que vous vous inscrivez, j'ignore qui en est l'auteur. En tout cas, il devrait recevoir une récompense spéciale. Les crédits de la Compagnie devraient être réduits à \$1 à cause de cela. En outre, j'ai vu des centaines de porte-clés par tout le Canada et dans plusieurs parties du monde, mais je n'en ai encore jamais vu un seul dont le modèle soit aussi insignifiant que celui du Canadien National. Aucun autre porte-clé n'a suscité en moi un tel sentiment de froideur et de désintéressement. On a sûrement dû entreprendre une longue étude pour trouver un modèle convenable et attrayant pour les futurs clients du Canadien National et, d'une certaine façon, pour faire marcher le commerce. Mais si c'est à cela que l'on visait, on a lamentablement échoué. J'ai parlé à bon nombre de gens de ce détail et ils sont de mon avis. On se demande souvent comme il se fait qu'une étude puisse aboutir à une chose aussi laide et aussi peu attrayante que la clé des hôtels du Canadien National.

M. Foster: Parlez-nous maintenant des paillasons.

M. Hellyer: Je suis heureux que mon vis-à-vis mentionne les paillasons. Je les aurais peut-être oubliés. D'après mon expérience, plusieurs d'entre eux étaient insatisfaisants. Ils étaient usés jusqu'à la corde. Il en allait de même parfois des stores et des tentures. On avait le sentiment de remonter dans le temps au lieu d'avancer et de se moderniser. On avait l'impression de remonter dans le passé, vers une époque où la société n'avait pas encore mis au point les articles essentiels au confort des hôtels où ne pouvait se les permettre, à une époque où les produits en série, que l'on trouve de nos jours, si peu attrayants qu'ils soient, n'étaient pas encore inventés. C'est vraiment triste. Comme contribuable canadien, je suis déçu, désappointé.

J'ai toujours pensé que plusieurs des emplacements de ces hôtels étaient extraordinaires. Comme le signalait le député de Mississauga (M. Blenkarn), la valeur des terrains où sont construits ces hôtels est beaucoup plus considérable aujourd'hui. Ce sont des propriétés de grande valeur, qui devraient souvent être mieux utilisées. Aussi, monsieur l'Orateur, je pense que nous devrions examiner attentivement toute proposition du Canadien National en vue de l'expansion du domaine de l'hôtellerie. Ce n'est pas leur activité principale. Leur principale obligation c'est de transporter des voyageurs et des marchandises. Dieu sait s'ils ont assez de difficulté à le faire.

Récemment, le ministre des Transports (M. Marchand) nous a rappelé les problèmes qu'il a rencontrés quand il a voulu s'assurer que le grain était transporté vers ses débouchés. Comme je le signalais l'autre jour, lorsque j'ai été si impoliment interrompu par le premier ministre (M. Trudeau), il y a cinq ou six ans le CN effectuait une étude sur la façon dont on pourrait transporter le grain plus

[M. Hellyer.]

efficacement vers les marchés. Il cherchait à déterminer si de nouveaux terminaux étaient nécessaires, s'il fallait modifier les méthodes de classement et de nettoyage, s'il fallait de nouveaux équipements, et s'il fallait envisager l'adoption de trains intégraux. Voilà autant de questions qui relèvent finalement du CN et qui sont sa principale raison d'être. On s'attendait de cette compagnie qu'elle se consacre à s'acquitter de ces responsabilités fondamentales. Si elle abandonnait ses responsabilités dans d'autres domaines périphériques, elle pourrait se concentrer sur la création d'un réseau de transports de premier ordre.

Me trouvant au Japon il y a quelques années, j'ai fait un voyage à bord du fameux train appelé «The Bullet». J'admets avoir été favorablement impressionné par l'avance technologique de ce peuple particulièrement à la page. Ce train a été conçu pour assurer un transport rapide et confortable aux Japonais. Il a dix ans d'avance sur tout mode de transport terrestre de voyageurs au Canada. Des entreprises comme le CN et Air Canada n'ont pas à se mêler de domaines secondaires à leurs activités. Elles n'ont pas à se lancer dans des domaines où d'autres sont plus efficaces, comme la gestion d'hôtels et, dans le cas d'Air Canada, la construction d'avions. J'y reviendrai.

Cet après-midi, le député de Winnipeg-Sud-Centre (M. McKenzie) nous a dit qu'Air Canada avait des difficultés à entretenir ses appareils. Combien de difficultés supplémentaires rencontrerait-elle si elle s'occupait de fabriquer des avions, activité dont elle ignore tout. Le Parlement ayant déclaré que le CN devait travailler à l'avantage général du Canada, j'espère qu'il s'acquittera de ses obligations, se concentrera sur des activités relevant à bon droit de son domaine et fournira au public canadien les services extraordinaires qu'il est en droit d'attendre de ses chemins de fer nationaux.

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

L'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. Je dois, en conformité de l'article 40 du Règlement, informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député de Huron (M. McKinley)—Les sports—L'établissement d'un camp d'entraînement des athlètes pour les olympiades—L'opportunité de la réaffectation du camp militaire de Clinton; le député de Brant (M. Blackburn)—Les pénitenciers—La pénurie de psychiatres—Les mesures envisagées par le gouvernement.

Comme il est 5 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui, savoir les avis de motion et les bills publics.