

*Canadien National et Air Canada*

les populations rurales qui ont édifié notre pays et on les néglige à l'heure actuelle.

Nous discutons de métros, d'autoroutes, de meilleurs moyens de transports dans nos villes, du bon état des voies de communications entre les villes, mais nous oublions que la nation canadienne existe grâce aux voies de communications établies d'une extrémité à l'autre du pays, aux moyens dont les gens disposent pour circuler librement d'une région à une autre. Dans la petite ville dont je parle, les gens âgés, les pauvres n'ont aucun moyen de sortir de leur isolement. Nous pourrions certes assurer au moins un service symbolique qui, ne serait-ce qu'une fois par semaine, desservirait les petites collectivités du pays, qu'il faille pour cela mettre à nouveau en vigueur certains services ferroviaires ou un programme de transport qui soit coordonné avec celui des provinces.

On peut soutenir qu'il faut faire de grandes choses pour les villes mais notre pays qui, jusqu'à présent, s'est consacré à des liaisons est-ouest plutôt que nord-sud, ne doit pas oublier l'obligation qu'il a vis-à-vis des habitants des régions rurales qui ont le droit de se rendre vers les autres parties du Canada où tous les modes de transport sont maintenant concentrés.

**M. Frank Howard (Skeena):** Monsieur l'Orateur, je me réjouis de pouvoir donner mon avis sur certaines questions d'intérêt local ou régional car il est difficile de trouver une circonscription au Canada qui n'ait pas une ligne de chemin de fer. On me dit que c'est l'une des difficultés.

Je viens d'une région où se situait à l'origine le terminus occidental du Grand-Tronc-Pacifique, l'une des compagnies de chemins de fer qui a fait faillite et que le Canadien National a dû tirer du pétrin. Si je n'ai pas lu d'histoire définitive du Canadien National pour savoir ce qui s'est passé, on m'a assez souvent répété qu'en le créant on avait voulu grouper un certain nombre de compagnies de chemins de fer en faillite ou, proches de la faillite, qui dataient de la fin du siècle dernier ou même avant. Il semble que beaucoup de ces chemins de fer aient été mis en exploitation parce que c'était semble-t-il, un moyen facile d'amasser rapidement de l'argent. En ce temps-là, on pouvait obtenir des terrains des gouvernements fédéral et provinciaux pour construire des voies de chemins de fer et, dans bien des cas, c'étaient des gens d'autres pays qui les obtenaient. Souvent le but principal n'était pas de construire une voie de chemin de fer pour relier une région ou une collectivité à une autre mais uniquement de tirer profit des concessions généreuses de terrains que l'on pouvait obtenir. Il semble qu'au début, les promoteurs ne se souciaient pas vraiment de savoir si les chemins de fer étaient une entreprise viable ou non; ils n'engageaient pas leur propre argent et les terrains leur avaient été donnés par le gouvernement de l'époque si bien qu'ils n'avaient rien à perdre. Telles sont les compagnies que le CN a réunies.

On nous a dit si souvent que les Chemins de fer Nationaux du Canada avaient été formés dans ce but et qu'ils garantissaient aux détenteurs d'obligations de ces compagnies des débuts voués à la faillite qu'ils ne perdraient pas leur argent, aussi était-ce l'une des difficultés qu'éprouvait le CN dès le départ.

Certains députés ont donné à la Chambre au cours de ces derniers jours une foule de renseignements. Certains ont fait une analyse statistique de la position du Canadien National, énumérant le service de sa dette, ses recettes et une grande variété d'autres détails comptables pour mon-

[M. Fleming.]

trer qu'en fait sa dette n'était pas si fantastique. Ils soutiennent que le CP était dans une situation pire en comparaison et que le problème a été causé par l'incompétence et la mauvaise gestion des dirigeants du CN. Je veux bien croire qu'il y a eu mauvaise gestion de la part des dirigeants du CN car nous savons que c'est vrai pour en avoir été témoins. Toutefois, s'il y a eu mauvaise gestion au CN, on peut dire que la situation était la même au CP.

**Une voix:** C'était deux fois pire.

**M. Howard:** Mon ami de l'opposition dit que c'était deux fois pire. J'essaie de démontrer que les difficultés sont dues non au fait que l'une des compagnies est une entreprise privée et donc sacrée et que l'autre est publique et donc suspecte; les difficultés sont nées en raison de la structure même du Canada, de la manière dont il faut que le système fonctionne du développement du système ferroviaire, des faiseurs de gros sous au début du siècle et à l'appui que les gouvernements libéraux et conservateurs ont accordé aux compagnies ferroviaires dans le passé. Nous avons donc dû subir le manque total d'imagination du gouvernement actuel et de celui qui l'a précédé. Le député actuel de Prince-Edward-Hastings (M. Hees) était pendant une époque ministre des Transports au sein de ce gouvernement conservateur. C'est pourquoi nous connaissons des problèmes aujourd'hui. Nous manquons de politique en matière de transport et cette lacune n'est pas le propre d'un parti politique ou d'un gouvernement en particulier. Nous en sommes tous responsables.

● (1530)

Chacun de nous envisage une politique en matière de transport en fonction des intérêts de sa propre région. Nous avons tendance à vouloir défavoriser les autres. Nous parlons d'une politique nationale des transports mais nous disons: «Ne touchez pas à ma région», ou encore: «Procédez à une réorganisation par tous les moyens possibles mais ne touchez pas au service de traversier de Terre-Neuve.» Ou nous pourrions dire, dans une autre région du pays: «Réorganisez et restructurez par tous les moyens le système de transport ferroviaire de notre pays, mais ne touchez pas aux tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau.» Nous pourrions parler indéfiniment de notre façon d'envisager la politique des transports.

C'est le Canadien National qui relie directement le Nord de la Colombie-Britannique au reste du pays. La ligne septentrionale du CN s'étend de la région de Jasper sur environ 1,000 milles en direction ouest, vers Prince Rupert. J'ai parlé à quelques cheminots qui travaillent sur cette ligne. Bon nombre d'entre eux ont travaillé pour le CN dans d'autres régions du Canada. Ce qu'ils m'ont dit ne s'applique pas simplement à ce qui pourrait se produire dans les régions de l'Ouest desservies par le CN, ou à ce que pourrait dire le bureau central d'Edmonton au sujet de l'exploitation de la région des montagnes, ou de la région de l'Ouest. Ce qu'ils m'ont dit s'applique à tout notre pays. Ces cheminots, et je suis convaincu que cela s'applique également au CP, car j'ai parlé à des hommes qui travaillent pour cette compagnie, ne sont pas aussi fiers de leur emploi qu'ils l'étaient jadis. Il n'existe plus de chef de train qui commençait à travailler pour les chemins de fer et voulait travailler pendant 25, 30 ou 35 ans jusqu'à la retraite.

En fait, on voit rarement des cheminots qui comptent 25 ou 30 ans de service. On ne trouve plus ce sens du dévouement envers les chemins de fer qu'on voyait il y a quelques années. Cela s'explique en partie par la disponibilité