

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

Depuis lors, j'ai dit que nous devrions construire plus de wagons couverts pour aider la Commission canadienne du blé à transporter notre grain, mais il est maintenant clair comme de l'eau de roche au comité des transports que les priorités du gouvernement étaient complètement détraquées. Le nombre de wagons couverts pour transporter le grain est tombé d'environ 88,000 à 42,000. Les agriculteurs et les électeurs canadiens ont alors vu quel était ce grand gouvernement qui, à l'automne de 1972, allait construire 2,000 wagons couverts de plus. On nous a dit que les agriculteurs de l'Ouest devaient s'estimer chanceux et voter pour l'homme chargé de la Commission du blé parce qu'il allait construire 2,000 wagons couverts de plus et qu'ainsi le transport du grain se ferait en douceur et sans ennui.

Nous apprenons aujourd'hui, environ un an après la mise en service de ces wagons, que nous accusons un retard de 125 millions de boisseaux dans le transport des céréales par rapport à l'année dernière. Réfléchissons aux causes d'une telle situation. Les faits sont connus: les sociétés de chemin de fer ont délaissé complètement la construction de nouveaux wagons. Des représentants des Chemins de fer Nationaux ont admis devant le comité que la société construisait 3,400 nouveaux wagons en 1972, peut-être 3,450, je n'ai pas le compte rendu du comité devant moi. Les wagons devaient être livrés au cours de 1972.

Un jeune député, intéressé à la question, le député de Vegreville (M. Mazankowski) je pense, a alors demandé combien de ces wagons seraient affectés au transport des céréales. Ils ont réfléchi, hoché la tête et dit qu'aucun wagon ne pourrait être remis en service sans subir de nombreuses réparations. Donc, là encore, nous demandons quelles sont les priorités à l'égard des dépenses en immobilisations des Chemins de fer nationaux du Canada.

● (2100)

Il y a lieu de noter que, dans un article du *Free Press* du 22 décembre 1973, il n'y a pas si longtemps, on signalait que les Chemins de fer nationaux du Canada avaient commandé 94 wagons-tombereaux pesant 100 tonnes chacun pour le transport du charbon de l'Alberta jusqu'en Colombie-Britannique. Donc, la compagnie fait construire des wagons. Certains ont dit que les chemins de fer ne faisaient pas construire de wagons pour le transport des céréales à cause des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. On pense que c'est la cause de tout le mal. C'est avec grand plaisir que je donnerais à la Chambre un bref aperçu de l'histoire des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau et que je dirais pourquoi ils ont été établis et pourquoi les gens de l'Ouest tiennent généralement à ce qu'ils soient maintenus. En fait c'est un peu comme la Grande Charte, le sauveur de l'ouest canadien, et les chemins de fer n'ont pas vraiment prouvé qu'ils perdaient de l'argent en transportant des céréales en vertu de ces tarifs.

Je vois que monsieur le président devient légèrement impatient et je vais donc terminer mes propos. Je sais que d'autres députés souhaitent participer à ce débat. Si les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau sont responsables de la pénurie de wagons, pourquoi alors manque-t-on de wagons pour transporter le bois sur les chemins de fer de Colombie-Britannique? Le bois n'est pas assujéti à ce genre de tarifs. Le tarif en vigueur s'applique dans ce cas. Les céréales représentent une question vitale pour le CN et le CP. J'ai déjà dit au président du Canadien Pacifique que si sa compagnie n'avait pas de céréales à transporter à travers les Prairies elle n'aurait plus qu'à fermer boutique

[M. Horner (Crowfoot).]

et il a admis que tel serait bien le cas. Dans les Prairies, le transport des céréales joue un rôle vital. Les compagnies n'auraient pas survécu sans cela. Les chemins de fer ne perdent certainement pas d'argent en transportant des céréales.

J'aimerais pouvoir parler 20 minutes de plus pour vous prouver ce que je dis. Je me contenterai toutefois d'espérer que le futur président du comité des transports et des communications étudiera plus à fond les problèmes de transport des marchandises dans le pays afin que nous puissions vraiment évaluer les priorités au chapitre des dépenses en immobilisations en ce qui concerne tant le CN que le CP.

M. Les Benjamin (Regina-Lake Centre): Monsieur l'Orateur, je suis heureux d'avoir l'occasion de participer au présent débat, notamment après avoir attendu des mois le retour de ce bill à la Chambre. Je suis particulièrement enchanté des amendements que nous étudions. Je n'ai jamais entendu un discours qui manquait autant d'à-propos que celui qu'a prononcé ce soir le député de Mississauga (M. Blenkarn). Il a passé son temps à parler d'hôtels et d'aiguilles et il n'a consacré qu'un instant à la question du transport et au bill de financement du CN. Il aurait pu parler du transport à l'échelle nationale et de certains postes signalés par le député de Crowfoot (M. Horner) qui a traité des besoins nationaux en matière de transport. Il aurait même pu tenter de présenter un amendement quelconque afin d'accomplir quelque chose.

Les amendements qu'il conviendrait d'étudier devraient être semblables à ceux que le député de Crowfoot, le député de Vegreville (M. Mazankowski) et moi-même avons proposés, mais ils seraient probablement jugés inacceptables. Si nous nous occupions vraiment de la situation des sociétés ferroviaires et aériennes au Canada, le gouvernement nous présenterait une mesure qui placerait ces réseaux sous la tutelle de l'État, afin de les fusionner pour qu'ils puissent fournir un service national de transport répondant à nos besoins nationaux.

Je ne m'intéresse pas particulièrement aux points faibles du CP ou du CN par rapport à la loi nationale sur les transports, conçue uniquement pour s'assurer que les sociétés ferroviaires et aériennes fassent passer les bénéfices avant le service. Il faudrait inverser cette situation. Le bill de financement du CN et bien d'autres questions connexes n'ont presque aucun rapport avec ces problèmes. Il aurait beaucoup mieux valu que le ministre des Transports (M. Marchand) se soit occupé d'affecter des sommes d'argent au matériel roulant, à l'entretien des voies, des systèmes de signalisation et à toutes ces autres choses que le député de Crowfoot a mentionnées. Toutefois, le ministre n'a pas jugé bon de le faire. Il n'a pas jugé bon de rencontrer les dirigeants du CN et du CP ni de faire en sorte que la Commission canadienne des transports exige du CN ou du CP qu'ils prennent des mesures maintenant.

Il semble logique d'incorporer des hôtels qui ne sont qu'un complément aux opérations de transport et aux voyages des personnes. Le député de Mississauga a parlé de la vente de l'Hôtel Bessborough. Je crois savoir, et j'espère avoir raison, que l'un des principaux acheteurs de cet hôtel est le chef actuel du parti conservateur progressiste de la Saskatchewan. Tout comme le reste de la population de cette province, surtout à Saskatoon, je voudrais apprendre du ministre des Transports ce qui a poussé le CN à vendre l'hôtel Bessborough, notamment avec une telle hâte après avoir affecté plusieurs centaines de milliers de dollars à des réparations tant attendues. Le CN a soudainement décidé de vendre le Bessborough. Je signale