

Canadien National et Air Canada

Mais nous faut-il utiliser les fonds publics dans le but de construire ce qui est visiblement une entreprise spéculative, qui n'a rien à voir avec les transports, et qui ne servira qu'à assurer la gloire des directeurs du Canadien National?

J'estime qu'il est temps que le gouvernement ordonne à la compagnie de chemins de fer de mettre un terme à ces entreprises hasardeuses, et de remplir ses fonctions normales dans notre société. Elle devrait cesser de se lancer continuellement dans des projets semblables. N'oublions pas, monsieur l'Orateur, que le CN a déjà eu une série de navires qui lui ont fait perdre une fortune. Ensuite, il s'est lancé dans le domaine de la radio qu'il a refilé à Radio-Canada. Maintenant, il s'occupe de plus en plus de l'hôtellerie. Il a perdu de l'argent sur presque tous les hôtels qui lui appartenaient, mais il continue à en construire de nouveaux et à vendre les vieux, afin de permettre à des gens comme les promoteurs de Saskatoon de réaliser de gros bénéfices, comme ceux-ci en feront probablement en achetant l'hôtel Bessborough.

C'est une honte que ce soit moi, un député de l'opposition, qui doive présenter ces amendements à la Chambre. C'est surtout une honte que le bill soit débattu à nouveau aujourd'hui, puisque le ministre des Transports (M. Marchand) a déclaré, il y a moins d'une semaine et demie, qu'il ne pouvait contrôler les chemins de fer, qu'il voulait qu'on fasse une enquête approfondie sur l'exploitation des chemins de fer et qu'il était troublé par le manque de planification des transports au Canada. Le ministre a donc avoué que le gouvernement n'avait pas de politique en matière de transports, et il est évident, monsieur l'Orateur, qu'il n'a pas non plus de politique sur les machins dans le ciel et à propos des hôtels.

Pourquoi nous demande-t-on encore aujourd'hui d'approuver le bill sans dire au CN: «Messieurs, vous n'avez pas le droit de continuer à vous servir des Canadiens pour financer vos projets grandioses.» Tant qu'il ne s'occupera pas des transports convenablement, tant qu'il ne pourra pas transporter des marchandises et des voyageurs, premier devoir d'un chemin de fer, il n'a sûrement pas le droit de venir demander de l'argent à la Chambre afin de financer des projets d'une valeur douteuse, qui ne l'aideront vraisemblablement pas à transporter des voyageurs et des marchandises et qu'il n'est pas capable de réaliser, comme le prouvent ses antécédents dans ce genre d'activité depuis ses débuts.

Le ministre des Finances (M. Turner) devrait amender le bill lui-même et dire au Canadien National: «Voici assez d'argent pour continuer à poser des voies et augmenter le matériel roulant selon les besoins. Nous allons mener une enquête approfondie sur les sociétés ferroviaires, mais voici de l'argent entre-temps. En attendant, ne vous occupez pas plus longtemps d'affaires auxquelles vous n'entendez rien. Vous gaspillez l'argent du contribuable en exploitant des hôtels. Vous ne réalisez aucun bénéfice. Vous faites construire des chambres et des salons luxueux. Le Canadien National n'a pas à faire tout cela.»

Cette compagnie de chemins de fer n'a aucune excuse pour s'occuper d'hôtellerie, construire des tours, etc., ses dirigeants ayant démontré par les années passées combien ils étaient incapables de bien gérer ce genre d'entreprise.

[M. Blenkarn.]

M. Dan McKenzie (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, j'aimerais parler sur les motions n^{os} 1 et 2 relatives au bill C-5 et examiner non seulement les aspects financiers d'Air Canada, mais aussi sa gestion interne. Il faut immédiatement procéder à une enquête sur les activités d'Air Canada, notamment à Dorval. Il me semble qu'au lieu de dépenser de l'argent à construire des tours et des hôtels, nous devrions nous efforcer d'améliorer notre réseau national de transport, y compris notre compagnie aérienne nationale, Air Canada.

Selon moi, il faut enquêter sur les activités d'Air Canada, car elle connaît deux grands problèmes: un manque de solidarité au sein de son personnel et un manque de sécurité. Permettez-moi de citer un extrait du bulletin d'information des employés à cet égard:

Malheureusement, les délégués d'atelier du service-clients doivent traiter avec les surveillants du premier palier d'Air Canada, lesquels ne montrent aucun intérêt à régler les griefs ou à faire appliquer la convention collective. La seule préoccupation du surveillant est de s'efforcer de s'en tenir à tout prix à l'horaire. Il s'ensuit que nous sommes aux prises avec l'un de nos plus graves problèmes, lequel constitue à la fois une entorse fréquente à la convention collective, à savoir la sécurité. La convention collective stipule bien que c'est à la direction qu'il incombe de prendre et de faire respecter toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la santé de tous les employés, de même que la sûreté de tout le matériel.

En raison de l'attitude des surveillants du premier niveau et de leur refus de mettre en œuvre des mesures de sécurité, le comité d'atelier s'active à présenter le problème au deuxième niveau de la procédure d'instruction des griefs qui est constitué par le vice-président régional ou le représentant désigné à cette fin.

Je voudrais donner un exemple de ce que j'entends lorsque je parle de la sécurité aérienne chez Air Canada. Mardi dernier, le vol 531 en provenance de Québec avait atteint 14,000 pieds d'altitude. Soudain, la pression à l'intérieur de l'avion baissa. Des masques à oxygène ayant été distribués aux passagers, seulement 40 p. 100 de ces masques fonctionnaient. C'est un état de chose qui se produit très fréquemment dans les avions d'Air Canada depuis un certain temps. C'est une situation dont j'ai fait état le printemps dernier devant le comité permanent des transports mais qui n'a apparemment pas été corrigée. A ce moment-là, j'ai fait consigner au compte rendu la lettre suivante:

Le 23 novembre 1973, j'avais pris place à bord du vol 280 d'Air Canada. Je me rendais à l'Université de Calgary où je devais assister à un symposium d'archéologie. Nous avions pris l'air depuis environ 20 minutes lorsque j'eus l'impression que les tympans allaient m'éclater. Un froid intense gagna rapidement tout l'avion et les réduits qui abritent les masques à oxygène s'étant ouvert devant nos yeux horrifiés, nous fûmes enjoins d'utiliser les masques oranges. Vous pouvez imaginer l'anxiété de tous les passagers et notamment des plus âgés. En outre, un certain nombre de masques refusèrent de fonctionner. C'est en vain que mon voisin tenta de faire fonctionner le sien.

Je le répète, bien que j'aie donné lecture de cette lettre le printemps dernier, il ne s'est apparemment rien fait. Voilà pourquoi je demande que l'activité diverse d'Air Canada fasse l'objet d'une enquête. Selon une dépêche récente dont j'ai pris connaissance, le vice-président du service d'entretien d'Air Canada doit céder sa place à un Américain, ce qui signifie que Dorval a des difficultés.

● (1640)

J'ai signalé une autre affaire à M. Pratte le printemps dernier à l'occasion des séances du comité des transports, lui parlant d'un document signé par huit employés de l'aéroport de Dorval. J'aimerais faire consigner au compte rendu cette lettre dont voici le teneur: