

● (2050)

J'ai causé avec des gens qui s'occupent d'entreprises ferroviaires, et avec des préposés à la pose des rails. On m'a parlé des travaux constants de soudage et des problèmes qu'engendrent les trains intégraux ainsi que les larges courbes. Il paraît que si l'on redressait la voie ferrée entre Montréal et Halifax, on la raccourcirait d'une centaine de milles. En outre, il paraît que les rails ne sont pas parallèles. C'est là un des problèmes. Quand les trains parcourent les courbes, les wagons sont rivés au rail et il faut trois, quatre et parfois cinq blocs-moteurs à l'avant du train pour les sortir des courbes.

On pourrait entreprendre bien des études en génie civil ou autre domaine pour pouvoir classer ces problèmes, mais au lieu de cela, on demande dans le bill à l'étude des fonds pour l'expansion des hôtels et aussi, je suppose, pour le commerce touristique et celui des communications du Canadien National. Le Parlement doit, d'une façon ou d'une autre, exercer un certain contrôle sur le CN. Si ce contrôle ne vient pas du ministre, la Chambre doit à un moment ou à l'autre l'exercer.

Un député, je crois qu'il s'agissait du représentant de Regina-Lake-Centre, (M. Benjamin), se demande pourquoi il est question de la Tour de communication puisque ce diable d'édifice est déjà construit. Autrement dit, le CN agit à sa guise sans que personne ne l'interroge et sans être comptable envers qui que ce soit. Un collègue à l'extrême gauche dit que nous devrions nationaliser le CN, mais c'est de là naturellement que vient le problème. Il est nationalisé et ses représentants savent, qu'en cas de difficultés, il leur suffit de susciter une crise au pays pour que nous les en tirions en leur accordant des nouveaux fonds ou une nouvelle subvention.

C'est pourquoi je dis qu'il faut changer, ou modifier, le règlement, de sorte que la Chambre puisse exercer certain contrôle sur les dépenses et la planification du CN. Autrement, cet organisme ne sera pas comptable envers la Chambre et envers les Canadiens, et je ne vois pas comment la situation pourrait être améliorée. Elle ne pourrait que s'aggraver et le chemin de fer ne pourrait que s'endetter davantage, tandis que d'année en année le problème ne cesserait de nous harceler.

**M. F. Oberle (Prince George-Peace River):** Monsieur l'Orateur, je saisis l'occasion qui m'est offerte d'ajouter quelques commentaires au débat, étant donné surtout que j'ai récemment participé à de nombreuses discussions sur les chemins de fer. Comme vous le savez, monsieur l'Orateur, il y a dans ma circonscription de grandes et de petites industries qui ferment leurs portes, il y a des licenciements massifs parce que les chemins de fer nationaux n'assurent pas de service.

Je suis d'autant plus heureux de participer à ce débat que le ministre des Transports (M. Marchand) a fait, tant à la Chambre qu'à l'extérieur, diverses déclarations intéressantes. Il a comparé le CN au CP. Il a affirmé que le CN est un des meilleurs chemins de fer du monde. En fait, il a prétendu que le CN est le meilleur réseau de chemins de fer du monde. Quelle déclaration! Je me demande avec quel autre réseau il l'a comparé pour parler ainsi. Il a peut-être regardé les tours et les hôtels que nous avons l'intention de construire. Certes, nous avons les meilleurs hôtels du monde. Le ministre veut probablement concurrencer les grandes institutions qui construisent ces magnifiques hôtels. C'est peut-être le critère que le ministre a retenu. Je voudrais en utiliser d'autres pour déterminer jusqu'à quel point nos chemins de fer parviennent à trans-

### *Canadien National et Air Canada*

porter voyageurs et marchandises, à acheminer les produits au marché et à maintenir la position de nos industries à l'étranger.

Aucune nation industrialisée ne saurait faire pire que le Canada. Nous concluons des ventes partout dans le monde. Il arrive parfois que nous ayons une énorme quantité de produits comme le blé dans nos greniers et nous le vendons à rabais pour nous rendre compte que nos chemins de fer ne peuvent pas le transporter. L'année suivante, nous n'avons rien à vendre et par conséquent, lorsque nous en avons de nouveau, les acheteurs se méfient de l'industrie canadienne. Une année, c'est la disette, et l'année suivante, nous ne pouvons expédier notre production.

J'aimerais comparer le réseau ferroviaire canadien à ceux d'autres pays. Les distances et les éléments nous posent des problèmes particuliers au Canada. Je conviens que nous ne pouvons électrifier tout notre réseau ferroviaire et il faut reconnaître aussi que nos chemins de fer ne peuvent soutenir la comparaison avec ceux de l'Allemagne, de l'Angleterre et de la France où des trains électriques s'élancent dans toutes les directions toutes les 15 ou 20 minutes. Dans ces pays, on calcule le temps en secondes plutôt qu'en jours et en heures comme au Canada. De quoi le ministre parlait-il donc? Il parle également de nationaliser le CP. J'ai trouvé un document sur mon pupitre, et ce n'est moi qui l'ai apporté. Voici ce qu'il dit:

Selon ce que le ministre des Transports Jean Marchand a déclaré aux Communes le 21 mars dernier, le gouvernement songerait à s'approprier le Canadien Pacifique...

Il avait pris la parole après que David Lewis, chef du NPD, eut exhorté le gouvernement à nationaliser «tout le tremblement» du CP.

Monsieur Marchand de répondre:

«Je ne dis pas non immédiatement»

«Je dis simplement que nous devons tout d'abord élaborer une nouvelle politique (des transports), politique corrigée et améliorée, afin de définir les objectifs nationaux, quitte à voir ensuite de quelles armes nous disposons vraiment pour atteindre ces objectifs.»

Puis le ministre d'ajouter:

«Les gens peuvent penser ce qu'ils veulent, je n'ai point d'intérêts personnels à sauvegarder.»

Moi, au contraire, j'ai un intérêt personnel à sauvegarder tout le tremblement. Je paie des impôts et me soucie de quelque 20 ou 25 millions de dollars qui servent à construire des tours et des hôtels. Je me soucie de quelque 25 millions de dollars que nous versons pour faire rouler les trains d'un prêt à l'autre, et des 140 millions de dollars que nous allouons en subventions aux chemins de fer. Étant donné que nous n'avons pas de politique des transports chez nous, il me semble que le moment est presque venu d'en élaborer une, rien évidemment de comparable à ce qu'on trouve en Allemagne entre Munich et Nuremberg, mais une politique qui permette d'acheminer le grain de Winnipeg à Vancouver, ou le bois d'œuvre de Prince George à Vancouver et de charger l'un et l'autre à bord des navires. J'entends par là une politique qui mette à contribution l'imagination des ingénieurs et celle des industriels qui sont aux prises avec la concurrence sur les marchés mondiaux.

● (2100)

On a fait pareille trouvaille à la conférence des ressources de l'Ouest où le transport avait représenté l'une des principales questions. L'Alberta y avait esquissé les grandes lignes d'un projet très original. A cette conférence se trouvaient des gens d'une grande perspicacité qui se rendent compte des défis que nous lance le XX<sup>e</sup> siècle. En examinant toutes ces statistiques et tous ces prix que nous avons mis sur les subventions aux tours et aux hôtels, ne