

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

clair que le service fourni aux Canadiens ne bénéficie pas de la priorité qu'on aimerait lui voir accorder. Nous constatons plutôt que les représentants du CN sont dominés par ce que l'on pourrait appeler la folie des grandeurs; il est très tentant d'ériger un monument au système lui-même au lieu d'utiliser les ressources disponibles pour améliorer les services dont notre société a le plus grand besoin.

Devant les arguments invoqués par les porte-parole des chemins de fer pour défendre le projet de construction, on pense au film de Charlie Chaplin intitulé le Dictateur. Chaplin et Jack Oakie jouaient les rôles de Hitler et de Mussolini, et, dans une scène, on les voyait assis, l'un à côté de l'autre, sur deux chaises de barbier. L'un commençait par monter sa chaise, puis c'était le tour de l'autre, jusqu'à ce qu'ils atteignent tous deux le plafond. Nous avons l'impression que les administrateurs désirent ériger des bâtiments plus élevés que ceux de leurs rivaux. Nous ne critiquons pas la construction d'un hôtel ou d'une tour de communications, mais plutôt les projets qui accaparent les ressources de la compagnie de chemins de fer alors que les services aux clients constituent le besoin primaire et qu'il faut notamment améliorer et créer des réseaux de transport rapide dans les grands centres urbains comme Toronto.

Des voix: Bravo!

M. Stackhouse: Il importe davantage au simple citoyen de Toronto qu'on utilise les droits de passage qui permettent de pénétrer au cœur de cette vaste région métropolitaine pour des systèmes de transport public plutôt que de consacrer les ressources à des attractions touristiques. La tour en construction sera sans doute une structure intéressante que bien des visiteurs de la ville voudront visiter; ils trouveront un certain plaisir à manger de la tarte dans le ciel, dans un restaurant qui tourne à mille pieds au-dessus du sol, mais les travailleurs ont besoin avant tout d'un système de transport rapide et efficace à portée de leur bourse.

Dans la région de Toronto, il y a des milles et des milles de voie qui pourraient servir à cette fin. De fait, le rapport du CN publié récemment montre qu'il est possible d'adapter un droit de passage pour le transport rapide reliant la gare Union de Toronto et Pickering à 20 milles de là, au prix total de \$100 millions de dollars seulement. Ce chiffre représente en moyenne 5 millions, contre les 24 millions le mille proposés pour la voie rapide de Scarborough. Si c'est possible—et selon l'étude de recherche du CN, ce l'est—il incombe certes à toutes les autorités intéressées, y compris les chemins de fer, le gouvernement fédéral et les autorités locales, de donner la priorité à ces travaux. C'est là le but de ce débat. De fait, nous ne sommes pas tellement contre un projet ou l'autre, nous voulons plutôt une réattribution des valeurs. Nous souhaitons le renouvellement de la politique de façon à donner la priorité aux gens, et à déterminer les besoins les plus urgents des habitants de cette région.

● (1710)

Ce qu'on peut dire des besoins des habitants de Toronto métropolitain on peut aussi le dire des besoins des habitants des autres localités du pays. Une chose entre autres m'inquiète, soit le manque d'initiative de la part du gouvernement lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins des habitants des divers centres urbains du Canada. Depuis plusieurs années maintenant, le CN finance les déficits du service de train de banlieue à Montréal. Par exemple, en

1970, le CN a dû combler un déficit de 2.1 millions de dollars. En 1971, le déficit se chiffrait à 2.2 millions et en 1972 à 2.4 millions.

Je ne reproche pas au CN d'avoir comblé ces déficits d'exploitation des trains de banlieue à Montréal; je crois que le service est excellent et il répond au besoin d'un grand nombre. Si le CN comblait les déficits de service de trains de banlieue à Toronto, je pense qu'un grand nombre de personnes y verrait un inconvénient. On protesterait partout au pays et ici même à la Chambre. Mais on prend des mesures pour répondre aux besoins des habitants des centres métropolitains du Canada et nous voudrions que la société et le gouvernement prennent le même genre d'initiative pour répondre aux besoins du nombre considérable de ceux qui essayent de se rendre au travail et de rentrer chez eux chaque jour.

Heureusement, le gouvernement fédéral sort enfin de sa léthargie dans ce domaine. Il a fait récemment une déclaration concernant le financement partiel d'un service de trains de banlieue reliant Richmond Hill à Toronto. Cependant, je remarque que les frais d'entretien de ce service devront être assumés par le gouvernement ontarien, ainsi que tous les déficits. A ce sujet, nous aimerions tout d'abord exprimer notre reconnaissance au gouvernement fédéral pour la mesure qu'il a prise, mais nous voudrions également demander s'il doit s'en tenir là? Même si cette mesure est peut-être valable et qu'elle ne vient pas trop tard, elle est sans aucun doute insuffisante dans le contexte des besoins de la société actuelle.

Ce qui m'inquiète, c'est que chaque jour le ministre des Transports (M. Marchand) est là qui défend cette léthargie en disant qu'il n'a aucune influence réelle sur les chemins de fer Nationaux, lorsque les députés lui posent des questions sérieuses et pratiques. Je rappelle que le CN appartient en totalité aux Canadiens et que le ministre, en tant que porte-parole des Canadiens, a de toute évidence la responsabilité de faire prendre des mesures au Canadien National. Les voies rapides et les rues des villes sont quotidiennement encombrées de voitures et de camions et l'on peut les décrire à juste titre comme les plus grandes aires de stationnement de notre pays. D'autre part, des milles et des milles d'emprises ferroviaires sont inutilisées. C'est pourquoi nous nous posons des questions sur le manque d'initiative dont fait preuve le prétendu ministre des Transports. Nous aimerions lui dire que même si cette aide accordée au grand Toronto par la création du service de banlieue reliant Richmond Hill à Toronto est une bonne mesure, cela ne suffit pas aux habitants de cette région. Cela n'est certainement pas suffisant si l'on considère l'ensemble des besoins des localités de toutes les provinces de notre pays.

J'aimerais associer à cela le besoin qu'ont les chemins de fer eux-mêmes de recommencer à accorder la priorité à la prestation d'un service-voyageurs. L'une des choses qui m'a impressionné en lisant les opinions exprimées par des cadres des sociétés ferroviaires fut la façon dont ils semblent ne pas vouloir se résoudre à transporter des voyageurs et lorsqu'il m'est arrivé de me déplacer par train, j'ai été impressionné en voyant à quel point leur opinion se réalise dans les faits. Si les chemins de fer disent qu'ils veulent simplement transporter des marchandises, ils me donnent parfois l'impression de traiter les gens comme des marchandises. Il fut un temps où il était assez plaisant de voyager par train. A présent, il est impossible de se faire servir un bon repas à bord d'un train ni même de faire un voyage qui soit plaisant. Étant donné l'état de crise actuel nous disons aux chefs du gouvernement et aux dirigeants