

investissements atteignant 24 millions de dollars. La situation de ces sociétés ferroviaires est telle en ce qui a trait aux valeurs immobilisées que la dépréciation des valeurs actuelles devrait fournir des réserves en caisse plus que suffisantes pour leurs nouveaux investissements, si leurs affaires sont bien gérées. Au dire du CN, elles le sont. Pourtant, le bill dont nous sommes saisis porte notamment sur les avances d'argent dont le CN a besoin pour développer et moderniser son réseau. J'estime pour ma part, à en juger par la déclaration du CN, que cet appel de deniers publics n'est pas ou ne devrait pas être nécessaire. S'il l'est, la direction du CN a bien des explications à fournir aux honorables députés.

La tendance du CN à donner dans le grandiose et le spectaculaire est une des choses qui ne laissent pas de m'embarrasser. Je me demande parfois s'il agit ainsi pour des motifs politiques ou si ces propositions sont simplement destinées à embellir l'image de la compagnie dans l'esprit de la population. Le projet d'une tour pour les communications à Toronto a été lancé. Cette tour devait tout d'abord appartenir en commun au CN et au CP. Le Canadien Pacifique a examiné ce projet de tour de Babel mais a conclu que ce n'était pas un bon placement. Le CN, sans consulter les gens ni le conseil municipal de Toronto, a décidé d'aller de l'avant en usant de ses prérogatives en matière de terrains de la Couronne.

Je remarque que le bill dont nous sommes saisis comporte une recommandation à l'effet que la population du Canada consente à faire une avance de 8.8 millions de dollars à la société ferroviaire pour les besoins de CN Tower Limited. Si la Chambre se décidait à adopter le projet de loi, les administrateurs du CN devront alors comparaître devant le comité permanent de la Chambre et nous expliquer en détail pourquoi cette entreprise—s'il existe quelque justification à son existence, ce doit être le transport du grain, des voyageurs et des marchandises aux quatre coins du pays—doit édicter une tour de Babel au cœur de Toronto.

● (1520)

J'en arrive au deuxième aspect de l'expérience. Le CN a décidé de se lancer dans l'exploitation expérimentale d'un turbo-train. Ce train n'a pas encore fait ses preuves. Nous n'avons aucune idée de ce que coûtera cette expérience aux chemins de fer Nationaux. Les administrateurs du CN feraient bien de l'expliquer aux députés un de ces jours.

J'en arrive maintenant aux services des banlieues. J'espère que le député de York-Simcoe (M. Stevens) va participer au débat actuel, mais on sait que le CN exploite les trains de banlieue dans la ville de Toronto. Il est également l'agent pour la province d'Ontario qui exploite un train de banlieue à destination de Toronto appelé le système GO. D'après les renseignements que notre parti possède, le CN aurait fait d'excellentes affaires aux dépens des citoyens de l'Ontario et du gouvernement de la province en exploitant le service GO à destination de Toronto et tout ce qu'il veut c'est faire de l'argent aux dépens des banlieusards torontois. Beaucoup d'entre nous aimeraient connaître le coût exact de l'exploitation de ce service GO. Comme il a été bien prouvé qu'en dernier ressort, les banlieusards doivent acquitter des frais de chemins de fer qui n'ont absolument aucun rapport avec le capital d'exploitation utilisé, le droit de passage, etc., les dirigeants du Canadien National feront mieux d'être bien prêts à répondre à ces questions lorsqu'ils comparaitront devant le comité.

#### *Canadien National et Air Canada*

Je remarque également que le Canadien National veut d'autres fonds pour remettre ses hôtels à neuf. Lorsque, à l'origine, les chemins de fer ont été construits dans notre pays, le train était le seul moyen de communication. A cette époque, il fallait évidemment que les compagnies de chemins de fer se lancent dans l'hôtellerie. En ce qui concerne les déplacements de personnes, les chemins de fer ne sont plus le moyen principal, sauf pour le service de banlieue. Pourtant, cette compagnie a décidé qu'il lui fallait agrandir ses hôtels.

Si la pénurie d'hôtels et de motels était très grave dans notre pays, ce serait peut-être une bonne décision à prendre. Mais tel n'est pas le cas. L'industrie privée s'est montrée très capable de construire des hôtels partout au Canada. Je n'ai pas besoin de mentionner les chaînes dirigées par la Highland House, les Quatre Saisons, le groupe Holiday Inn, etc., qui ont construit d'excellentes installations dans les villes du Canada et, même, dans des endroits plus petits. Les Canadiens ont-ils réellement besoin de donner \$5,679,000 au Canadien National pour construire des hôtels? Après tout, le but du chemin de fer était de forger des liens d'acier destinés à unifier le pays. Cette compagnie doit-elle se lancer dans une tentative après l'autre sans vraiment remplir ses engagements primordiaux?

L'autre jour, à la Chambre, le député de Gander-Twillingate (M. Lundrigan) s'est enquis auprès du ministre des Transports (M. Marchand) au sujet du service de traversier et du nombre de wagons qui attendent présentement de passer à l'île de Terre-Neuve. Le ministre a dit que la situation n'était pas, à vrai dire, si mauvaise, qu'il n'y avait que 520 wagons en ligne l'année dernière et seulement 670 cette année. Ces wagons, monsieur l'Orateur, attendent, attendent et attendent encore, comme l'a dit le député de Gander-Twillingate, non pas depuis un jour, deux jours ou trois jours, mais attendent remplis depuis jusqu'à six semaines. Ni le chemin de fer, ni le gouvernement, ni le ministre des Transports n'en sont troublés, et ils s'adressent maintenant à la Chambre pour obtenir un autre chèque en blanc. Il est évident que notre chemin de fer national ne fait pas son travail comme il faut, en dépit des subventions qu'il reçoit. Ses directeurs sont responsables pour beaucoup et ils devront en rendre compte au comité de la Chambre.

J'aimerais maintenant parler d'Air Canada pendant un instant. C'est toute une société que nous avons là, mais je soupçonne qu'elle fonctionnerait beaucoup mieux si ce n'était de l'ingérence du présent gouvernement canadien dans ses affaires. On a beaucoup parlé à la Chambre de la construction de l'aérogare n° 2 à l'aéroport de Toronto, à Malton. On avait proposé de construire une nouvelle aérogare pour les transporteurs étrangers et de réserver l'ancienne aérogare à l'usage exclusif d'Air Canada.

J'ai fait inscrire un certain nombre de questions au *Feuilleton* au sujet de cette affaire. Qu'est-il arrivé quand le bâtiment a été terminé? Il était si mal et si bêtement conçu que les transporteurs privés n'en ont rien voulu savoir. Les loyers étaient si élevés que les transporteurs privés se sont dits non intéressés. Le gouvernement a alors admis qu'il avait fait une erreur et a décidé d'obliger Air Canada à endosser la responsabilité de cette bourde. C'est ce qu'elle a fait et Air Canada y a dépensé une fortune de notre argent. Elle vient maintenant nous demander l'argent qu'elle a dépensé à réparer l'erreur du gouvernement dans la conception et l'administration de l'aérogare n° 2. Je me demande comment les directeurs de cette société de la Couronne supposément indépendante ont pu être assez