

● (2130)

J'aimerais en dire un peu plus long aux députés à ma droite. Il existe un grave problème en ce qui concerne les wagons couverts et le transport du blé. Ce qui me préoccupe, c'est le transport des céréales. Sauf erreur, le Canadien National est actuellement en train de faire réparer 900 wagons à céréales. Certains d'entre eux sont fort endommagés et leur valeur est fortement dépréciée. Ces réparations sont faites à Winnipeg et quelque part au Québec. D'après mes renseignements, le Canadien Pacifique ne fait absolument rien pour réparer ou acheter des wagons. Le Canadien National lui au moins fait un effort.

Nos problèmes résident dans le fait que nous attendons du Canadien National qu'il fonctionne à l'instar du Canadien Pacifique. Le Canadien National est au service de la population. Il doit servir les Canadiens, mais non pas selon les mêmes principes que le Canadien Pacifique. C'est ce à quoi notre parti veillera le jour où il formera le gouvernement.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Nesdoly:** Cela arrivera un jour. Nous administrerons le Canadien National et le Canadien Pacifique le jour où nous prendrons la relève. Nous rendrons plus rationnelle la politique de transport dans ce pays. Il n'y aura plus de petit vols d'Air Canada entre Ottawa et Montréal. Dès que l'avion atteint 13,000 pieds, il est déjà temps pour lui d'entreprendre sa descente. Il faut ensuite deux heures pour se rendre de Dorval au centre de Montréal. Alors que d'ici, il suffit de deux heures en voiture pour arriver à l'hôtel Reine Elizabeth. Pour un service-voyageurs sur courtes distances, les trains constituent l'unique solution logique. Nous ne devrions plus penser aux avions. Ils consomment énormément d'énergie.

**Une voix:** Savez-vous où se trouve Montréal?

**M. Nesdoly:** Oui, j'y suis déjà allé quelques fois. Des gens se plaignent du mauvais service-voyageurs. J'habite le Nord de la Saskatchewan. De Saskatoon, je voyage par le train du CN. Le service est bon. Il laisse à désirer dans le Sud de la province, parce que le CP passe par Regina. Dans ma région, nous sommes satisfaits du service-voyageurs.

J'ai lu de nombreux articles et rapports sur les sociétés ferroviaires de régie publique. Les exploitations ferroviaires de la France, de l'Allemagne et de l'Italie sont parmi les plus efficaces au monde.

**M. Stanfield:** Et le Japon?

**M. Nesdoly:** Je parle de sociétés d'État. Le contribuable porte le poids des pertes du CP depuis 50 ou 100 ans. Ne nous faisons pas d'illusion là-dessus. Il existe de nombreuses sociétés ferroviaires chez notre voisin du Sud. Elles périssent toutes. Dernièrement, la Pennsylvania a fait faillite. Je suppose que c'est le nom d'une société ferroviaire. Nos chemins de fer aussi ont sombré. Il incombe au gouvernement fédéral de les ressusciter. Le gouvernement ne les a pas renfloués comme il l'a fait pour les actionnaires, pour ceux qui avaient placé de l'argent dans les chemins de fer.

Tant que le gouvernement n'aura pas le courage d'étatiser le réseau ferroviaire, notre système de transports ne répondra pas aux besoins des Canadiens.

**M. Stan Schellenberger (Wetaskiwin):** Monsieur l'Orateur, mes propos porteront sur l'affectation de sommes

#### *Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada*

d'argent aux chemins de fer Nationaux et à Air Canada et notamment sur les amendements proposés par le député de Mississauga (M. Blenkarn) concernant l'argent destiné aux hôtels et aux tours. Je voudrais mentionner brièvement le cas d'un hôtel que je connais assez bien. Il s'agit de l'hôtel McDonald qui est sis dans une ville tout près de chez moi. Le député a dit que ses bénéficiaires étaient plutôt maigres. Je sais que cet hôtel a un problème de direction. Il compte un directeur de nuit, un directeur de jour, des assistants directeurs, des directeurs du service des cuisines, des directeurs du service des boissons, et je pense qu'il compte même un directeur en disponibilité au cas où tous les autres directeurs seraient absents en même temps. Je suis bien au courant des problèmes qui se sont posés alors que dix employés ont été congédiés. Un autre directeur a été engagé pour circonscrire le problème. Comme l'a dit le député de Mississauga, il ne faut pas s'étonner si le McDonald n'a rapporté que \$15,000 en 1971 et \$31,000 en 1972 bien que l'investissement s'élève à 8.3 millions de dollars. En outre, cet hôtel accapare la plupart des congrès qui se déroulent à Edmonton.

Je voudrais me reporter un moment aux propos d'introduction de M. McMillan alors qu'il témoignait devant le comité permanent des transports et communications. Il a dit ceci:

Aujourd'hui, notre activité s'étend aux télécommunications, aux hôtels, au camionnage, aux autocars, aux services maritimes, à la propriété immobilière, aux établissements industriels, à la consultation internationale, aux études touchant les pipe-lines et aux conseils techniques en matière de transport et de télécommunication pour la mise en valeur à une grande échelle des ressources. Et sans négliger notre tâche essentielle qui est d'assurer un transport ferroviaire efficace, nous progressons dans beaucoup de ces domaines tout en recherchant d'autres possibilités de nous diversifier.

Ces amendements ne mettent en évidence que deux activités dans lesquelles sont engagés les chemins de fer, les hôtels et les tours. Air Canada compte 21 vice-présidents. Je me demande combien de vice-présidents il faut au Canadien National pour s'occuper de la diversification de son entreprise. Il ne m'est pas difficile d'appuyer ces deux amendements. Même si le Canadien National s'occupe depuis toujours d'hôtels, ces amendements signalent, à mon avis, que le Parlement s'inquiète de toutes ses nombreuses ramifications. Le CN devrait être obligé d'emprunter à d'autres sources l'argent nécessaire aux hôtels, à la télévision dans les hôtels, et aux curiosités touristiques à Toronto. Il devrait voir à favoriser le service-voyageurs et de transport-marchandises et la sécurité tout autant que de se construire des hôtels et des tours de grand luxe.

J'ai posé des questions au comité sur le bilan du Canadien National en matière de sécurité. J'ai signalé qu'il était médiocre, à mon sens. On m'a fait tenir une comparaison avec les chemins de fer des États-Unis. J'ai signalé ensuite qu'on ne dépensait que 19 millions de dollars par an pour améliorer les passages à niveau, ajoutant qu'il faudrait dépenser davantage pour la modernisation de ce côté, puisque 85 p. 100 de ces passages à niveaux ne sont pas pourvus de clignotants. Peut-être est-ce là une raison du médiocre bilan du Canadien National en égard à la sécurité. On m'a répondu qu'il fallait accélérer le programme mais qu'il faudrait augmenter sensiblement les fonds. On m'a signalé que les projets concernant les passages à niveau étaient devenus très onéreux et qu'il faudrait plusieurs millions de dollars pour moderniser ces installations.