

mandations du gouverneur général à un bill dont la première lecture a eu lieu hier. Il s'agit du bill C-224 qui tend à modifier le Régime de pensions du Canada par des moyens que j'accepte sans restriction. Cependant, je me demande si Votre Honneur pourrait considérer s'il y a lieu d'annexer une recommandation du gouverneur général à un bill qui ne prévoit aucune dépense de fonds publics. J'ai pris connaissance de la résolution parce qu'elle figurait au *Feuilleton* et que la première lecture en a été faite hier, mais je n'ai reçu le bill que ce matin. Je l'ai soigneusement étudié. Pour autant que je sache, chaque denier des dépenses prévues dans le projet de loi sera imputé à la caisse du Régime de pensions du Canada. Il ne s'agit nullement d'une imputation de frais à la trésorerie fédérale.

Je rappellerais, monsieur l'Orateur, qu'au moment de la présentation initiale du projet de Régime de pensions du Canada, la définition en ce qui concerne une recommandation du gouverneur général et une résolution adoptée à cette occasion, était que l'on prévoyait certains frais administratifs en attendant que le régime soit mis en œuvre. Il est évident que nous sommes loin de cette époque. Je rappellerais aussi à Votre Honneur que nous avons étudié deux ou trois bills parrainés par des députés en dépit du fait que des résolutions du gouverneur général y étaient annexées, étant donné que le Régime de pensions du Canada même au chapitre des frais administratifs, se suffisait à lui-même.

• (1500)

M. l'Orateur: A l'ordre. Je remercie le député d'avoir donné avis de son rappel au Règlement, mais il me semble qu'il argumente en faveur d'un rappel au Règlement qu'il fera plus tard. Je comprends bien le point de vue du député. Non seulement la présidence, mais les députés qui sont à ma gauche et à ma droite, sont ainsi avertis de réfléchir à la question dans l'intervalle ou encore quand l'ordre sera présenté à la Chambre, ce qui n'est pas le cas actuellement.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET AIR CANADA

PRESTATION DE FONDS POUR CERTAINES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT ET LA GARANTIE DE VALEURS ET DE DÉBENTURES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le lundi 22 octobre, de la motion de M. Turner (Ottawa-Carleton): Que le bill C-164, tendant à autoriser la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

M. Fred McCain (Carleton-Charlotte): Monsieur l'Orateur la première chose qu'il me faudrait sans doute faire

Canadian National et Air Canada

en reprenant la parole, c'est de mettre à l'aise le député de Saint-Boniface (M. Guay). Les renseignements qui n'ont pas été donnés en réponse à ma question se trouvent, j'en suis sûr, quelque part, mais c'est là un exemple des difficultés que rencontre un député qui veut participer pleinement et intelligemment à un débat sur les transports. Les députés n'ont aucun moyen de découvrir où vont les fonds affectés au réseau de transport de notre pays. Que ce soit Air Canada, le réseau public de télécommunications ou le Canadien National, ces chiffres sont absolument introuvables; ils sont cachés ou on nous les refuse. Il est révélateur, je pense, que le ministre des Transports (M. Marchand) ait aujourd'hui évité de répondre à toutes les questions sauf deux et qu'en réponse à ces deux questions il ait d'une part profité de l'occasion pour critiquer quelque peu les Maritimes, et d'autre part aidé M. Bourassa en abordant le problème de Sainte-Scholastique. Ce sont les deux seules réponses définitives qu'il ait pu donner à la Chambre alors que toutes touchaient certainement son ministère.

Il ne fait aucun doute que la planification initiale du réseau de transport de notre pays ait été faite avec compétence et sagesse. Les résultats ont démontré les mérites du plan ou du moins ils l'ont fait jusqu'à ce que nous découvrions que nous n'avions pas de politique nationale des transports. Nous découvrons maintenant qu'en tant que gouvernement, nous ne nous sommes pas tenus au courant des besoins de l'époque. Cette absence de politique, l'absence d'action concrète, la fragmentation du problème alors que nous l'étudions point par point, région par région et zone par zone, a détruit une grande partie de ce que la sagesse de nos ancêtres aurait pu apporter lorsqu'ils ont planifié notre système.

Par exemple, nous avons pratiquement vu disparaître le service-voyageurs. J'affirme que ce fut à dessein ou par manque d'action de la part du gouvernement au moment crucial alors que le service-voyageurs des chemins de fer était devenu tellement malcommode que les voyageurs ne voulaient plus l'utiliser. Lorsqu'on se trouve à la McAdam Junction ou dans une région éloignée du pays, condamné à attendre un avion pendant deux, trois ou quatre heures, on se rend compte qu'un minimum de coopération entre les chemins de fer et une certaine planification de la part de la direction pourraient assurer le confort des voyageurs et ainsi à mon avis nous pourrions bénéficier d'un service de voyageurs, non seulement actif, mais prospère, service dont, à mon avis, notre pays a le plus grand besoin.

Dans ma jeunesse, je me souviens d'avoir attendu pendant quatre heures à la jonction de Windsor en Nouvelle-Écosse, les trains du CP et du CN afin de correspondre et me rendre ainsi à destination. Je puis vous assurer que toute attente de quatre heures, de 2 heures à 6 heures du matin, détourné certainement un quidam des voyages par chemin de fer dans la région isolée de Windsor Junction. Le coin est fort joli, mais la station est dans un état minable. Je soutiens que cette situation était voulue et que le gouvernement du Canada n'est pas au courant ou ne s'en soucie pas. Ce service défectueux offert aux voyageurs était chose courante.

En ce qui concerne le transport des marchandises, il est évident pour ceux qui utilisent le réseau ferroviaire, tout comme pour ceux qui ont utilisé le service de voyageurs et sont passés à l'automobile ou à l'avion comme moyen de transport, qu'il existe un effondrement sérieux du système d'expédition au sein de l'organisation des chemins de fer. On ne reconnaît plus qu'un produit périssable doit être livré rapidement et ne peut demeurer sur la voie de garage. On a renoncé à la politique selon laquelle les