

des lignes d'autocar pour leurs anciens passagers. Cela serait plus confortable que le vieux train. Je leur demanderais s'ils ont fait des recherches dans ce sens.

• (4.20 p.m.)

J'ai une brochure dans laquelle on parle de certains travaux de recherche exécutés il y a quelques années aux États-Unis dans ce domaine. Pourquoi songe-t-on maintenant à mettre en service ces gros turbotrains entre Toronto et Montréal qui coûteront des millions de dollars? Savons-nous s'ils seront rentables? Qui sait? De plus, je doute que les services-voyageurs au Canada l'aient jamais été, et ce n'est là qu'une faible partie de l'ensemble. C'est une partie des services que les sociétés ferroviaires se sont engagées à assurer non pas pendant un certain temps mais à perpétuité. Ces sociétés ont fait des promesses lorsqu'on leur a accordé la concession des chemins de fer au Canada et on devrait exiger qu'elles les respectent, surtout dans les régions habitées. Ces régions ont droit à des services ferroviaires et les sociétés devraient revenir sur leur décision. J'espère qu'elles consacreront un peu plus d'argent à des études de faisabilité en ce qui concerne les services que je viens de mentionner.

Pourquoi les provinces canadiennes devraient-elles toutes supporter de lourds frais de transport et continuer de subventionner les autobus et les camions qui servent aux sociétés ferroviaires? Les chemins de fer n'ont pas abandonné leur service de transport-marchandises et de messageries là-bas. Le service doit rapporter, de telle sorte que les mêmes personnes qui, au dire des sociétés ferroviaires, leur faisaient perdre de l'argent, contribuent encore à l'accroissement des recettes. Je conviens avec un orateur précédent que la direction du CN a fait de louables efforts pour accuser un excédent ces dernières années et pour réduire le déficit que le gouvernement du Canada doit combler.

Je voudrais aussi parler des accords qui ont été conclus et des avantages accordés aux chemins de fer. Les accords intervenus avec le CN me semblent introuvables, mais j'imagine qu'ils sont rédigés dans les mêmes termes que ceux qui concernent le CP. Il s'agit de promesses faites par les sociétés. La compagnie s'était engagée à construire un chemin de fer transcontinental avant le 1^{er} mai 1891, et à en assurer indéfiniment le maintien et l'exploitation. J'ai une très intéressante brochure intitulée «The Federal Railway Land Subsidy Policy of Canada.» Il est très intéressant de noter les dons consentis aux chemins de fer à cette époque, non seulement sous forme de fonds, mais aussi de terrains. De fait, dans une région du Manitoba pour chaque mille de chemin de fer aménagé, la compagnie obtenait 6,400 acres. Cette assistance était fort utile et ces dons de terrains auraient une très grande valeur actuellement. Je maintiens que si les compagnies de chemin de fer ont conclu des accords avec chaque ville et village qu'elles desservent, elles devraient continuer à le faire indéfiniment, tant qu'il y aura des gens à servir. Au lieu de cela, elles sont autorisées à les réduire.

J'ai l'impression que dans chaque localité que les chemins de fer traversent, de nombreux terrains leur ont été accordés et leur appartiennent encore. La plupart de ces terrains pourraient être utilisés par les localités. Je con-

[M. Howe.]

nais une ville où le CN possède cinq acres dans le quartier où les terrains sont les plus coûteux et la compagnie a l'intention d'aménager elle-même ce terrain. Quand les sociétés ferroviaires sont allées dans ces localités demander à y faire passer leurs trains, on a été trop heureux de leur permettre, et pour la même raison, ces localités ne sont pas tellement satisfaites de les voir maintenant interrompre ces services. J'espère sincèrement qu'avec le temps on trouvera moyen d'examiner quelques-uns des facteurs que j'ai mentionnés.

Il y a autre chose qui me tracasse et c'est le fait qu'à presque toutes les audiences que nous avons tenues, les sociétés ferroviaires sont venues nous mettre sous les yeux des tas de chiffres établissant à quel point elles en avaient été réduites à des pertes financières. Nous avons demandé une vérification indépendante mais dans nombre de cas nous n'avons jamais réussi à en obtenir. Nous avons souvent eu l'impression que dans certains cas les sociétés ont imputé une trop large part de leurs frais d'exploitation aux services-voyageurs qu'ils voulaient discontinuer. Même après que la Commission canadienne des transports eut pris la relève afin de contrôler les chiffres fournis par le CN avant leur présentation aux audiences, nous n'étions pas trop pressés d'accepter l'idée que c'était des services peu rentables et qu'il fallait permettre aux sociétés de les discontinuer.

Lorsque nous regardons les sommes que l'on vote chaque année à cette société de la Couronne, nous nous posons des questions sur la vérification comptable. J'ai devant moi le rapport que l'auditeur a fait au Parlement sur le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1969. Ce n'est pas un document très volumineux et il est certain qu'il n'entre guère dans les détails. Si nous voulions connaître la situation du service-voyageurs dans la péninsule de Bruce, il serait impossible de trouver le moindre chiffre dans le rapport de l'auditeur au Parlement. Nous avons trouvé au cours des années que certains secteurs du gouvernement devraient probablement être étudiés. Pour toutes ces raisons, je crois qu'il serait important pour tous les Canadiens de faire soumettre à l'étude de l'auditeur général cette immense société de la Couronne qui joue un si grand rôle dans le coût de la vie de chaque Canadien et qui emprunte de l'argent du gouvernement fédéral. Les chiffres de la société devraient lui être communiqués, et il devrait faire à la Chambre un rapport annuel des opérations.

Monsieur l'Orateur, avec l'appui du député de Moncton (M. Thomas), je propose donc:

Que le bill C-186 ne soit pas lu maintenant pour la deuxième fois étant donné que la Chambre est d'avis qu'elle ne saurait approuver le principe d'accorder des garanties financières ou des subventions aux chemins de fer Nationaux sans que l'auditeur général du Canada soit nommé tout au moins vérificateur conjoint du CN.

• (4.30 p.m.)

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. Les députés ont entendu l'amendement proposé par le député de Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo (M. Howe). J'aimerais réfléchir là-dessus et en discuter avec monsieur l'Orateur, si les députés n'y voient pas d'inconvénient, avant de rendre une décision. Je sais qu'au moins un des représentants désire traiter de la motion principale. Si la Chambre y consent, je vais remettre ma décision à plus tard.