

Je le répète, j'ai été très heureux de lire le passage du rapport du comité des transports qui parle de la crise imminente de l'énergie. Il devrait être évident, même pour un étudiant de neuvième année, que l'un des moyens les plus économiques de transporter les gens sur de petites ou de longues distances est le train, qu'on fonde ses calculs sur les kilocalories par voyageur-mille, ou sur quoi que ce soit.

M. Benjamin: Comment épelez-vous ça?

M. Harney: M-i-l-l-e. Il n'y a aucun doute que l'usage le plus efficace que nous pouvons faire de l'énergie dans le domaine des transports consiste à utiliser les chemins de fer.

● (1700)

Un autre aspect de la conservation de l'énergie me vient à l'esprit. Il nous faudra décider sous peu comment les réserves de combustibles fossiles que nous possédons peuvent être le mieux utilisées. Il y a, de toute évidence, des façons très inefficaces de s'en servir; c'est faire preuve de très peu d'efficacité, par exemple, que de brûler des combustibles fossiles—du pétrole, mettons—pour produire de l'électricité thermique qui servira en fin de compte à chauffer des édifices. On peut difficilement trouver une centrale thermo-électrique qui puisse produire de l'électricité à un taux d'efficacité supérieur à 40 p. 100. Ce que nous devrions donc essayer de faire, c'est d'utiliser des combustibles fossiles à des fins auxquelles les autres combustibles ne se prêtent pas. Certains genres de véhicules de transport doivent s'auto-provisionner en carburant; ceux qui parcourent de longues distances ne peuvent être rattachés à des fils hydro-électriques, pas plus que les automobiles. Les trains, par contre, peuvent très bien fonctionner à l'électricité.

Pour reprendre l'exemple de l'Europe, on voit qu'ils ont réussi à électrifier des milliers de milles de lignes de chemins de fer. Je ne connais pas de lignes ici au Canada qui fonctionnent sur ce principe. Il n'en n'a pas toujours été ainsi. Nous avons déjà eu des trains électriques, et je ne parle pas de jouets non plus. Il y a quelques années, j'ai vécu à Guelph à l'époque où la route 401 allait être prolongée jusqu'à cet endroit. Je me souviens d'avoir dit à un vieux de la région: n'est-ce pas réjouissant de savoir qu'une fois que la route 401 aura rejoint Guelph vous pourrez vous rendre à Toronto en une heure ou une heure dix? Il m'a répondu: peut-être, mais, il y a 50 ans, nous pouvions nous y rendre en 55 minutes. Comment? Au moyen du train électrique qui desservait Guelph, Barrie et d'autres endroits le long de la ligne. Le ministre des Transports (M. Marchand) dit qu'un service de chemin de fer de banlieue doit être établi entre Richmond Hill et Toronto. Je me souviens d'avoir pris un train entre Québec et Sainte-Anne-de-Beaupré. C'était un train électrique, très bon et rapide, et je suis certain qu'il se servait de façon très efficace de l'énergie hydro-électrique produite dans la région.

Les gens parlaient dernièrement de développer le service de chemins de fer au pays, tout particulièrement pour les voyages courts et rapides, et on a eu tendance à parler à la Flash Gordon des installations qui devraient être aménagées. Le premier ministre de l'Ontario a proposé un chemin de fer élevé à motorisation linéaire de conception européenne pour Toronto. Le prototype n'a pas encore été vraiment soumis aux essais, mais on se propose d'y procéder à l'exposition du CN d'ici environ un an. Des machines de toutes sortes sont mises à l'essai sur les terrains d'une

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

exposition. Les grandes roues et les montagnes russes y font l'objet d'inspections et elles fonctionnent très bien, mais je doute que dans le cadre d'une exposition nous ayons vraiment l'occasion de vérifier l'aspect pratique de ce modèle futuriste et incertain. Par contre, l'expérience d'années antérieures nous a fait voir la grande efficacité d'un trafic ferroviaire léger et il est inutile d'aller bien loin pour le rétablir le long des droits de passage qui desservent les agglomérations urbaines.

L'Orateur suppléant (M. Laniel): Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est expiré.

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

L'Orateur suppléant (M. Laniel): En conformité des dispositions de l'article 40 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront débattues ce soir au moment de l'ajournement: le député de Winnipeg-Sud-Centre (M. McKenzie)—Les affaires urbaines; le député de Nickel Belt (M. Rodriguez)—L'immigration; le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall)—Questions ouvrières.

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 du 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, dont le comité permanent des transports et des communications a fait rapport avec propositions d'amendement, ainsi que des motions n^{os} 1 et 2 de M. Blenkarn.

M. Reg Stackhouse (Scarborough-Est): Monsieur l'Orateur, le mot-clef dans ce débat est sûrement le mot «priorités». La question n'est pas de savoir si les chemins de fer doivent construire et administrer des hôtels; ce n'est pas non plus de savoir si les chemins de fer doivent construire et exploiter une tour de communications. Voici la question: A quoi les chemins de fer accordent-ils le plus de valeur? Que considèrent-ils comme leur principale obligation sociale? D'après le débat qui a eu lieu, il est clair que les députés de tout le pays, d'un océan à l'autre, les représentants de la nation, ne sont pas convaincus que les chemins de fer nationaux pensent d'abord aux gens. Il est