

Dans la subdivision où je livre mes céréales on a remplacé, en moyenne, une entretoise à tous les 35 milles de voie depuis quelques années. La limite de vitesse est de 20 milles à l'heure et, dans certaines régions, de dix. Parlons-en de ce «sacré corbeau». A peu près tout ce que cette voie peut supporter, c'est un corbeau de bonne taille. Le Canadien National a déjà abandonné des élévateurs—ceux de Burnham pour être plus précis—sans la permission de la Commission canadienne des transports. Nous constatons maintenant qu'il y a 23 lignes du Canadien National désaffectées dans l'Ouest du Canada à cause du manque de matériel requis pour débarrasser les voies comme il le convient. Voyez les subventions fabuleuses versées pour le service-voyageurs des deux grandes lignes, le Canadien et le Supercontinental. Elles chiffrent à \$140,000 pour chaque jour de l'année. On pourrait noliser à meilleur compte un réactif géant et transporter les voyageurs d'une extrémité à l'autre du pays.

On n'a pas beaucoup parlé des divers réseaux de transport dans le monde, monsieur l'Orateur. J'aimerais que les gens puissent voir la très belle ligne électrifiée de la Flèche rouge qui relie Moscou et Leningrad, la ligne Tokaido, au Japon, qui transport chaque jour entre Osaka et Tokyo plus de passagers que nous n'en transportons en toute une année, les trains de la TEE, en Europe et le Train bleu d'Afrique du Sud. Monsieur l'Orateur, je ne suis pas d'accord sur tout ce qui se fait en Afrique du Sud, mais je vous garantis que ces Hollandais savent s'organiser. Une de leurs lois stipule qu'on ne peut acheminer des marchandises par camion sur plus de 25 milles, ce qui force la clientèle à se servir des transports ferroviaires. Certes, il serait possible d'améliorer notre réseau de transport grâce à certaines de ces idées.

Le ministre dit qu'il n'a pas de politique de transport et j'en conviens. Je considère cette dépense de 13 millions de dollars affectés à des palaces et à des tours à la lumière de la situation que connaît ma région. Le dernier train a traversé notre subdivision le 25 février et le prochain doit passer le 15 juin! Nous voudrions voir un programme de reconstruction qui démontre une certaine confiance en l'avenir de notre pays de la part du gouvernement plutôt que d'assister à la mise en œuvre d'un programme d'abandon. A un moment où les besoins de transport s'accroissent, le gouvernement laisse les chemins de fer périliciter.

Le *Globe and Mail* d'aujourd'hui déclare que les recettes du transport des marchandises pour la semaine finissant le 21 mars, ont diminué de 4.9 p. 100 par rapport à l'an dernier, que le chargement de wagons accuse une réduction de 2.2 p. 100 pour toute l'année et que, jusqu'ici, dans les deux cas on enregistre une diminution de 1.2 p. 100. Ce qu'il nous faut, c'est du bon sens. Nous devons secouer les puces à quelques dirigeants du réseau des transports et nous attaquer à la tâche de faire transporter les marchandises et les voyageurs pas nécessairement de la façon la plus efficace, mais certainement dans l'intérêt général du pays.

[Français]

**M. André Fortin (Lotbinière):** Monsieur le président, je tiens à prendre la parole très brièvement sur le projet de loi C-5, loi autorisant 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 janvier 1973 au 30 juin 1974, et particulièrement sur les motions actuellement à l'étude qui s'attaquent peut-on dire directement à l'essence même du bill, c'est-à-dire au mode de financement des Chemins de fer Nationaux du Canada.

#### *Canadien National et Air Canada*

Une proposition entre autres, la motion n° 1, vise à ce qu'on change 225 millions de dollars pour 211 millions de dollars, à peu de chose près. C'est un peu le même genre de proposition qu'on fait dans la motion n° 2.

Monsieur le président, mes remarques porteront précisément sur le principe de ce mode de financement. Le gouvernement fédéral, par l'entremise du ministère des Transports, aujourd'hui comme au cours des années précédentes, utilise la même méthode, et a présenté un projet de loi visant à financer les Chemins de fer Nationaux qui sont à la solde de l'État. Posée de cette façon, la question est relativement simple. En principe, on ne saurait s'opposer à voter des crédits pour tel ou tel montant, même si l'on se reportait à la motion n° 1.

Je trouve curieux, monsieur le président, qu'on ne puisse pas s'opposer à ce que la Chambre vote des crédits pour le financement d'un système national public des transports au Canada qui est un service public destiné à servir les intérêts du public canadien, compte tenu du bien commun. Par contre, sur le plan administratif ou plan financier, la question n'est pas aussi simple. Travailler pour servir les intérêts du bien commun signifie non seulement veiller à assurer des services essentiels de transport en tout temps, par exemple, à l'avantage des Canadiens, mais également que l'établissement et le maintien de ces services ne doivent pas être trop onéreux au point d'en rendre le coût prohibitif dans certains cas.

A mes yeux, telle est la situation qui existe actuellement, et c'est sur ce deuxième point que je voudrais attirer l'attention de mes collègues des deux côtés de la Chambre. Les motions à l'étude, et sur lesquelles nous aurons à nous prononcer, s'attaquent à la base même du bill. Le gouvernement, dans le projet de loi C-5, dit que les besoins actuels de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux sont les suivants: il voudrait que les députés votent, au chapitre de la propriété ferroviaire, une subvention de \$138,978,000, et pour l'établissement de l'embranchement, la somme de 13 millions de dollars. Il voudrait que l'on vote, au chapitre du matériel requis, 31 millions de dollars, au chapitre des télécommunications, \$25,946,000, au chapitre des hôtels, \$5,679,000, à celui de la Tour du C.N. Ltée, une somme de \$8,800,000, et enfin, à celui des placements dans des filiales, \$1,200,000, ce qui fait \$225,500,000. La motion présentée vise à réduire ce montant à \$211,021,000.

Monsieur le président, cela va changer quoi? Ce qui m'intéresse, ce n'est pas qu'il en coûte 225 ou 211 millions de dollars, c'est d'abord le principe sur lequel on se base pour dépenser ce montant et ensuite le service auquel la population est en droit de s'attendre, si on vote ce montant.

● (1520)

Ce qui est encore plus grave, c'est que depuis l'établissement de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, le même procédé de financement existe, à savoir, qu'on finance les sociétés, le Canadien National entre autres, par des subventions. Une subvention, c'est quoi? C'est l'argent des contribuables, l'argent des taxes que le ministère des Finances administre et que la Chambre des communes vote pour l'entretien et l'administration de cette société.

De plus, ces sociétés de transport nationalisées se financent de quelle façon? Par une permission qu'on leur accorde, nous, députés de la Chambre des communes, par l'adoption d'un projet de loi, pour emprunter, c'est-à-dire qu'on leur accorde un pouvoir d'emprunt sur les marchés canadien et étranger.