

Initiatives ministérielles

Toronto et Vancouver. Ceux qui ont entre 1 500 \$ et 3 000 \$ à dépenser pourront utiliser quatre fois par mois en été, un service qui doit remplacer le Canadien supposé. C'est une solution de rechange pour les riches, non pas pour les Canadiens. Nous devons nous attendre à ce genre d'absurdités dorénavant. S'il se trouve des gens assez idiots pour se payer un voyage de 4 000 \$ dans un train où l'on sert du caviar et du champagne, et si quelqu'un arrive à leur soutirer pareille somme, je suppose que c'est bien. Mais un tel service n'est pas à la portée des simples citoyens.

J'espère que le gouvernement y repensera avant d'adopter ce projet de loi. J'espère qu'il décidera que le comité doit l'examiner très attentivement et prendre le temps qu'il faut pour entendre des témoins et, plus important encore, j'espère qu'il ne prendra aucune décision définitive avant j'espère que la Cour suprême du Canada ne se soit prononcée.

M. Hovdebo: Monsieur le Président, j'ai l'intention de parler du projet de loi, mais auparavant, je voudrais poser une question.

Le député de Regina—Lumsden est un député qui connaît très bien le domaine et la politique du transport. En fait, c'est deux questions que j'ai à lui poser. Voici la première.

La ligne de chemin de fer qu'on veut établir pour servir au transport des céréales utilisera un embranchement qui était destiné à l'abandon. Le député peut-il me dire d'où provient l'argent nécessaire à l'exploitation de cette ligne, compte tenu de la formule actuelle de paiement en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest?

M. Benjamin: Au moment de l'organisation de la Central Western Railway, la banque, après avoir pris connaissance d'une disposition obscure de la Loi sur les chemins de fer, a déclaré que tout revenu éventuel de la société devait d'abord servir à payer les frais d'exploitation, ensuite à rembourser la dette. Cette banque s'est donc retirée.

En vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui prévoyait alors le paiement, par le gouvernement, de 80 p. 100 des frais de transport du grain, les partenaires de la Central Western Railway ont obtenu un paiement anticipé des frais de transport sous forme de subvention calculée selon le volume de grain à transporter. Dans les négociations, les chemins de fer nationaux ont accepté de financer plus de la moitié de la dette de 2,7 millions de

dollars, ce qui signifiait que les partenaires de la société Central Western étaient propriétaires d'un chemin de fer.

J'ai parlé d'emprunt hypothécaire. Je crois qu'il s'agissait du prêt que ces partenaires remboursent en ce moment au CN, soit environ 1 million et demi de dollars. Au départ, l'argent a été obtenu sous forme de paiement anticipé en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Je crois, sans en être certain, qu'ils obtiennent maintenant l'argent par les voies normales. Je n'en suis pas sûr, mais je crois qu'ils pourraient obtenir normalement de l'argent en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest au fur et à mesure des livraisons, puis ils pourraient rembourser leur emprunt hypothécaire aux Chemins de fer nationaux.

L'été, ils tirent aussi d'autres revenus de l'exploitation d'une locomotive à vapeur et de voitures anciennes sur la ligne. Leur train à vapeur est une attraction touristique. J'ignore comment il se fait que le CN n'y ait jamais pensé. Ce sont leurs deux seuls moyens de générer des revenus.

J'ajoute qu'ils emploient entre 18 et 25 personnes selon la saison. La plupart, sinon tous, sont des actionnaires de la compagnie et ont déjà travaillé pour une compagnie de chemins de fer ailleurs au Canada ou aux États-Unis, par exemple, le CN ou le CP. Je crois qu'un ou deux d'entre eux sont Américains. Ce sont des gens qui ont pris une retraite anticipée ou ont été mis à pied indéfiniment. Ils ont compris ce qui allait se passer et ils ont quitté leur emploi. Autant que je sache, ce sont tous des cheminots expérimentés, ce qui est probablement la principale raison du succès qu'ait pu avoir CWR.

M. le vice-président: Il reste environ une minute pour la question et la réponse.

Mme Mitchell: Monsieur le Président, je voudrais poser une question au député qui est un spécialiste en transport ferroviaire. Si nous manquons de temps, peut-être pouvons-nous donner un préavis et en discuter un peu plus tard.

Le député pourrait-il nous dire ce qui d'après lui est nécessaire en vue d'améliorer, de moderniser et de rendre plus efficaces les raccordements pour acheminer le grain à des ports comme Vancouver, pour concurrencer le réseau de transport américain qui, bien sûr, dispose de wagons à deux étages et de moyens de transport beaucoup plus efficaces? Les Américains s'introduisent non seulement dans le transport ferroviaire au Canada, mais aussi dans nos ports canadiens.