

Canadien National et Air Canada

M. l'Orateur: A l'ordre. Je prie le député qui a la parole de bien vouloir m'excuser si je l'interromps, mais je tiens à lui rappeler, ainsi qu'à tous ses honorables collègues qui ont l'intention de participer au présent débat, qu'ils doivent se soumettre à la règle de la pertinence qui est essentielle à tout débat parlementaire.

Nous sommes saisis des motions n° 1 et 2. Nous n'en sommes ni à la deuxième ni à la troisième lecture du bill. Il n'est nullement question d'un amendement général. Ces motions n'ont pas un caractère très général mais un caractère très précis. Bien que—je le reconnais—les députés qui ont pris la parole hier pour participer au débat n'aient pas vraiment respecté rigoureusement cette règle, et se soient considérablement écartés du principe de la motion dont nous sommes saisis, j'estime que les députés doivent s'appliquer à rattacher leurs observations à l'un ou l'autre aspect de ces motions.

Si je me suis abstenu d'intervenir jusqu'à maintenant, c'est que le député a droit à une certaine latitude et que les nombreuses observations qu'il a formulées pouvaient servir d'introduction à ce qu'il dira par la suite; cependant, les députés ont le devoir de veiller à ce que leurs observations se rattachent à la motion à l'étude. C'est une règle élémentaire. La présidence ne saurait tout le temps intervenir. Elle doit pouvoir compter sur la collaboration des députés et sur leur souci d'observer une règle fondamentale bien établie.

Une fois que le député aura terminé ses observations d'ordre général, je suis sûr qu'il traitera éventuellement de quelque façon de la question à l'étude.

M. Horner (Battleford-Kindersley): Merci, monsieur l'Orateur. Le bill a trait au financement des dépenses du CN et je signalais tout simplement que les domaines sont nombreux dans lesquels il devrait engager des dépenses plutôt que de construire une tour à Toronto ou autre chose de semblable. Je songeais au ministre chargé de la Commission canadienne du blé. Il mentionne sans ambages les économies d'argent qui pourraient être réalisées dans l'Ouest. Il aimerait, je suppose, dépenser à Toronto, ou ailleurs dans l'Est, les économies réalisés par les chemins de fer dans l'Ouest, et j'estimais que mes observations avaient trait à la motion à l'étude.

M. l'Orateur: Je tiens à être juste envers le député. Je ne voulais certes pas donner à entendre qu'il devrait couper court à ses observations maintenant. Je lui signalais tout simplement qu'il serait peut-être bon de rattacher son introduction, ses premières observations à la motion à l'étude. A mon sens, il serait injuste envers le député de Battleford-Kindersley de le limiter plus que tous les autres l'ont été. Je tiens à être juste envers lui. J'espère qu'il ne se sera pas mépris sur le sens de ce que j'ai dit il y a quelques instants, qui s'applique non seulement à ses observations mais à celles de tous les députés au cours du débat sur les motions n° 1 et 2 dont nous sommes saisis.

M. Horner (Battleford-Kindersley): Pas du tout, monsieur l'Orateur. J'allais terminer mes remarques, de toute façon.

M. Frank Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Monsieur l'Orateur, je suis heureux d'avoir la chance de dire quelques mots au sujet des amendements au bill C-5 qui traite du financement du CN. Ces amendements sont inscrits, bien sûr, au nom de mon collègue le député de Mississauga (M. Blenkarn) et proposent la suppression de quelque 5 millions de dollars pour les hôtels et de 8 millions pour une tour à Toronto. Pour un chemin de fer,

[M. Horner (Battleford-Kindersley).]

ce n'est pas beaucoup en fait d'immobilisations. Mais elles donnent beaucoup à réfléchir car elles indiquent la tendance ou l'orientation générale de l'organisme de transport du gouvernement, le National Canadien.

● (1510)

Dans l'Ouest du pays, nous passons notre temps à tâcher de renforcer l'économie et nous n'aimons pas à voir les choses se faire démolir. Les fondements de notre situation économique actuelle remontent à l'époque de la Confédération et de l'aménagement du chemin de fer. Monsieur l'Orateur, j'aimerais citer un passage du rapport de 1973 de la Commission canadienne des transports. Voici la déclaration que l'on trouve à la page 1 du rapport:

Les paiements versés aux chemins de fer en dédommagement des pertes qu'ils subissent en exploitation de services imposés dans l'intérêt public sont passés de 81.8 millions à 125.5 millions par suite de l'augmentation des services en exploitation obligatoire...

A la page 2, on peut lire la déclaration suivante:

Ces paiements compensent 100 p. 100 des pertes réelles subies en exploitation d'embranchements, et 80 p. 100 des pertes réelles applicables à l'exploitation de services de trains de voyageurs...

De plus, continuant son programme de vérification des services et d'études de rentabilité, la Commission a certifié et payé un montant additionnel de 17 millions pour des réclamations soumises pour les années 1969-1971.

Ce recours aux subventions est l'instrument préféré du gouvernement et il s'est maintes fois révélé mauvais. Les subventions n'ont pas réussi à persuader les subventionnés à agir dans l'intérêt public. Elles n'ont fait qu'accroître la demande de nouvelles subventions. Le recours aux subventions est un médiocre substitut d'une rationalisation du domaine en question, dans ce cas-ci le transport. Les subventions ne sont qu'une tactique dilatoire. C'est absurde que de dire, comme le fait le ministre, qu'il n'a pas le pouvoir voulu pour remédier au problème du transport. Le gouvernement fédéral a le pouvoir de réglementer le transport interprovincial sous tous ses aspects. Les taux réglementaires de transport du grain existent et rien de ce que dit le ministre chargé de la Commission canadienne du blé ne saurait les modifier. Ils ne devraient pas l'être non plus, alors que les chemins de fer touchent chaque année une subvention d'environ \$1,500 le mille sur les embranchements de l'Ouest.

On a mentionné au cours du débat la vente d'un hôtel du CN, l'hôtel Bessborough de Saskatoon, qui a été acheté par une société privée. Voilà une bonne preuve de ce qui se produit quand l'entreprise privée se mesure à la régie de l'État. Je sais à laquelle des deux je confierais la direction de mes affaires.

Je me demande si quelqu'un sait vraiment ce qui se passe dans notre réseau de transport? A mon avis, le gouvernement a perdu la maîtrise de tout. Il parle maintenant d'acheter des wagons à trémie, mais a omis de dire aux cultivateurs que la Commission canadienne du blé a été forcée de réduire le revenu estimatif des producteurs de \$4.93 en septembre dernier à \$4.79 le boisseau pour la campagne de 1973. Nous nous rendons tous compte que le prix actuel de vente est de \$5.84 à Thunder Bay et de \$6 à Vancouver, et nous nous demandons où est passé le \$1.25 qui manque. Je suppose qu'il a été en majeure partie absorbé par le transport ou le manque de transport dans les Prairies. Il s'agit d'une somme de l'ordre de 13 millions de dollars pour ces deux constructions, un hôtel de luxe et une tour de 1,000 pieds. C'est beaucoup pour les gens de ma région.