

contraindre les députés à «déterrer» les faits tant bien que mal à la Chambre par des interventions auprès du ministre responsable, par des questions inscrites au *Feuilleton*, qu'on peut éviter à volonté sous divers prétextes, par l'examen en comité, où le jeu—nous avons l'impression—n'est pas tellement de renseigner ou d'instruire les députés, mais de leur dissimuler le plus de faits possible.

Si cela continue, monsieur l'Orateur, les représentants du peuple vont peut-être réagir de façon surprenante, un de ces jours, et les citoyens du pays pourraient bien se «réveiller» un bon matin pour entendre le lecteur des nouvelles de l'autre société d'État de radiodiffusion, celle-là, dire que la Chambre des communes a refusé la veille d'accorder aux chemins de fer Nationaux du Canada les crédits qu'ils réclamaient. Il s'agit évidemment d'une situation hypothétique que je n'entends aucunement être interprétée comme une menace. Mais je sens qu'il existe, après bientôt six années à la Chambre des communes, un sentiment de frustration tel, de part et d'autre en cette enceinte, que cela pourrait fort bien se produire.

Monsieur l'Orateur, je pourrais continuer, mais pour être plus bref, j'annexe en esprit à l'intervention que je fais ce soir toutes celles que j'ai faites précédemment, et qui constituent un dossier de réclamations dont plusieurs demandent encore à être satisfaites de façon raisonnable par la Société des chemins de fer Nationaux du Canada.

Je fais appel au sens commun des autorités du Canadien National pour traiter avec plus d'ouverture d'esprit avec les représentants du peuple. Je les incite à nous faire confiance bien plus qu'ils ne l'ont fait par le passé. Je suis, quant à moi, disposé à coopérer, à faire, comme l'on dit, les 50 pas, et les autorités du Canadien National se contenteraient-elles de demeurer retranchés derrière le mur législatif qui l'a créée?

C'est bien beau critiquer, monsieur l'Orateur, mais c'est entendu que je ne suis pas ici pour lancer des fleurs au Canadien National. Je me lève lorsque j'ai quelque chose à dire, et voilà ce que j'avais à dire au sujet de cette société de chemins de fer.

Mais je m'en voudrais, avant de reprendre mon siège, de ne pas citer un extrait du dernier numéro de *Tips & Topics*, publication qui nous vient de la Commission des transports des provinces atlantiques. Je cite en anglais un court passage qui fait suite à l'octroi d'une subvention supplémentaire pour les marchandises expédiées depuis la région atlantique en direction de l'Ouest du Canada, et ce jusqu'à Lévis. Ce passage est le suivant:

[Traduction]

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique accepte volontiers cette aide supplémentaire comme contribution très efficace à une amélioration de la position concurrentielle des fabricants et producteurs des provinces de l'Atlantique sur les marchés canadiens à l'ouest de la région atlantique.

[Français]

Voilà qui est bien, voilà qui est sûrement encourageant pour le gouvernement et apprécié par les citoyens de la région de l'Atlantique. Je voudrais enfin joindre mes félicitations à celles qui sont exprimées dans ce bulletin de nouvelles et remercier l'honorable ministre des Transports (M. Marchand) en particulier de son attention diligente à l'égard des problèmes de la région atlantique.

[Traduction]

M. Fred McCain (Carleton-Charlotte): Monsieur l'Orateur, je suppose que toutes les circonscriptions représentées par les députés de cette Chambre ont des besoins particuliers en ce qui concerne les services gouvernemen-

Canadien National et Air Canada

taux. L'un des besoins ou du moins l'un des trois besoins les plus importants de Carleton-Charlotte est peut-être les moyens de transport. Le transport a une importance vitale pour les industries qui existent dans cette région, qu'il s'agisse de l'agriculture, de l'industrie forestière, de la pêche ou de l'industrie manufacturière. Le produit de ces industries est destiné à des marchés qui se trouvent hors de cette circonscription. Le transport devient donc le facteur le plus important pour la prospérité économique de la région.

Les services offerts présentement par la compagnie de chemins de fer laissent beaucoup à désirer. Il ne fait aucun doute que les subventions dont a parlé le député de Madawaska-Victoria (M. Corbin) sont d'un grand secours. Le principe de l'octroi de subventions à nos chemins de fer est mis en application dans presque chaque région du Canada. Je ne voudrais pas que les députés ou les Canadiens pensent que la région atlantique est la seule qui a besoin de subventions. Voilà pourquoi, et en raison des conversations que j'ai eues au cours des années, j'ai inscrit certaines questions au *Feuilleton* au sujet de l'assistance qu'accorde le gouvernement canadien à nos moyens de transport.

• (2150)

Les renseignements ne m'ont pas été fournis sous la forme que je les avais demandés, mais néanmoins, ils présentaient un aperçu assez détaillé bien qu'insuffisant. Ils révélaient qu'en 1970-1971, l'assistance accordée en vertu de la loi sur le transport des marchandises dans les provinces Maritimes atteignait en chiffres ronds \$16,800,000 pour la région atlantique, \$20,049,000 en 1971-1972 et \$20,573,000 en 1972-1973.

Les renseignements révélaient également que les subventions aux divers embranchements s'élevaient en 1970 à \$10,800,000, en 1971 à \$22,900,000 et en 1972 à \$22,800,000. Ces sommes ont été accordées à la région des Prairies. Je ne critique pas l'octroi de ces subventions à certaines régions du Canada, mais parfois on me dit: «Vous profitez de la loi sur le transport des marchandises dans les provinces Maritimes en vertu de laquelle le gouvernement fédéral vous accorde une assistance que les autres régions n'obtiennent pas.» Je veux faire clairement comprendre à la Chambre que jusqu'au 31 juillet 1973, l'assistance aux diverses régions du Canada, exception faite de celle qui découle des dispositions de la loi sur le transport des marchandises dans les provinces Maritimes, s'élevait à \$105,829,000 provenant de la trésorerie fédérale. Ne nous laissons donc pas induire à croire que la région atlantique jouit d'une situation particulière en ce qui concerne les subventions. C'est une situation d'envergure nationale.

Les transports par terre, par eau et par air étant d'une importance primordiale pour ma région, j'ai tenté d'obtenir des renseignements au sujet des frais et des programmes du gouvernement. A titre d'exemple, j'ai inscrit au *Feuilleton* une question au sujet de la rentabilité des chemins de fer, suivant leurs états de recettes et de dépenses sur une base provinciale ou régionale. On m'a répondu que ni le CP ni le CN n'établissaient d'états de recettes et de dépenses sur une base régionale, provinciale ou zonale. Voilà qui a soudain suscité dans mon esprit un problème et une question. Comment le gouvernement peut-il subventionner un secteur quelconque d'un réseau ferroviaire si le chemin de fer ne lui fournit pas d'états de recettes et de dépenses relativement au secteur auquel la subvention doit s'appliquer? Avons-nous au ministère des Transports des chèques en blanc que nous signons à la demande des chemins de fer?