

l'économie de notre région ont donné lieu à un mouvement en faveur de la constitution des provinces de l'Ouest en secteur de libre échange. Cela est manifeste depuis des années mais encore plus aujourd'hui, à cause de la pénurie d'argent liquide dans l'Ouest, qui, elle, tient au fait que le gouvernement fédéral n'a pu vendre sur les marchés mondiaux les produits de l'Ouest. Ce n'est pas seulement de produits agricoles que je parle, mais aussi de minéraux comme la potasse, ainsi que du pétrole et du gaz.

Heureusement que le parrain du projet de loi est présent, car nous avons quelques questions à lui poser. D'après un collègue, le ministre des Transports (M. Jamieson) devrait aussi être ici à écouter nos revendications, qui n'émanent pas toutes de l'opposition. Le député de Cochrane (M. Stewart) et celui de Thunder Bay (M. Penner) ont parlé de griefs semblables aux nôtres. Ils devraient donc, d'après moi, appuyer la proposition néo-démocrate sur la foi des arguments qu'ils ont avancés au nom de leurs commettants.

L'intitulé du projet de loi parle de «dépenses d'établissement» des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada. Le ministre me répondra probablement qu'il ne faut pas s'attacher au titre, mais plutôt à la recommandation du Gouverneur général. Alors, voici comment se termine cette recommandation:

... autorisant Sa Majesté à consentir des prêts à la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et à Air Canada pour couvrir le déficit des réserves d'exploitation jusqu'au 30 juin 1970, tout semblable prêt devant être remboursé grâce aux revenus de la Compagnie des chemins de fer et d'Air Canada ou, en cas d'insuffisance, grâce à de nouveaux crédits votés par le Parlement pour couvrir le déficit.

• (3.30 p.m.)

En d'autres termes, c'est un déficit d'exploitation que l'on nous demande de combler. Voyons ce que le ministre nous dit à ce sujet. Comme j'espérais trouver quelque explication dans son exposé, je me suis donc reporté à la page 802 du Hansard du 13 novembre 1969, où parlant du déficit d'exploitation pour la cinquième fois, il a dit:

Le bill, comme par les années antérieures, conférerait au gouvernement l'autorité de consentir des prêts provisoires au Canadien National et à Air Canada pour combler, jusqu'au 30 juin 1970, les déficits d'exploitation. Ces prêts seront remboursés plus tard grâce aux revenus du Canadien National et d'Air Canada ou, en cas d'insuffisance, grâce à de nouveaux crédits votés par le Parlement.

Et, monsieur l'Orateur, il a alors répété presque mot à mot la recommandation du Gouverneur général. Lorsque la mesure sera envoyée au comité, je crois qu'il faudra

enquêter sur l'ampleur du déficit possible. Il est malavisé, quelles que soient les circonstances, de donner des chèques en blanc. Je ne nie pas la possibilité d'un déficit et les Canadiens, je suppose, s'y attendent car ils tiennent au service que le CN fournit. C'est une des raisons pour lesquelles, à mon sens, il faudrait renvoyer le bill à six mois, comme l'a suggéré le député de Timiskaming (M. Peters). Il faudrait justifier de façon plus complète la façon de procéder. Le ministre alléguera peut-être que les choses se passent ainsi depuis 20 ans; mais si la méthode est fautive, il est inexcusable de ne pas la rectifier.

Un autre aspect du bill m'inquiète, monsieur l'Orateur, soit une recommandation qu'on peut lire vers le milieu de la troisième page:

... à emprunter de Sa Majesté ou au moyen d'émissions de valeurs garanties par Sa Majesté, une somme d'au plus \$19,000,000 pour la construction d'embranchements;

Monsieur l'Orateur, la seule mention du mot embranchement déplaît aux gens de l'Ouest parce que, depuis quelques années, les compagnies de chemin de fer abandonnent des embranchements dans l'Ouest canadien. J'imagine ce que les gens de ma circonscription diraient au sujet de l'allocation de 19 millions pour des embranchements, alors qu'on abandonne ceux qui existent dans leur propre région. Les motifs invoqués par les compagnies de chemin de fer pour étayer leur décision d'abandonner ces embranchements sont aussi valides aujourd'hui qu'ils l'étaient alors. Une des raisons qu'on donnait était que les routes étaient meilleures.

Je déplore l'absence du représentant de Saskatoon-Humboldt (M. Lang), car je crois savoir que dans un discours l'autre jour, il a déclaré qu'on abandonnerait un bien plus grand nombre d'élévateurs ruraux. Il en résultera des frais plus considérables pour les agriculteurs de l'Ouest du Canada parce qu'il est plus coûteux de transporter le blé des régions rurales à la ligne principale de n'importe quel chemin de fer. La raison pour laquelle ces chemins de fer possèdent ces lignes principales, monsieur l'Orateur, c'est qu'ils ont un monopole.

Hier soir, un député a laissé entendre qu'il y avait collusion entre le Canadien National et le Canadien Pacifique au sujet du tarif-marchandises. Le CP est peut-être assez astucieux pour suggérer au CN de proposer une majoration du tarif-marchandises pour ensuite en faire autant. Or toute société qui exerce un monopole peut sûrement imposer ses conditions, et c'est ce qui se produit en l'occurrence.

A la recherche d'une réponse pour mes commettants au sujet de ce montant de 19