

constate que ce seul article du National-Canadien, compagnie de la Couronne, absorbe 150 millions de dollars perçus sous forme de taxes ou d'impôts du peuple canadien, pour acquitter son déficit ou combler l'écart entre son revenu et son coût d'exploitation.

Monsieur le président, si le gouvernement voyait plutôt à ce que les chemins de fer Nationaux se retirent de l'entreprise privée où ils n'ont pas d'affaires, la laissent veiller elle-même à mettre en valeur l'industrie du camionnage qui, elle, affiche des surplus, le ministre des Finances n'aurait pas à déclarer à la Chambre, cette année: On va, comme nos prédécesseurs, continuer à verser des subventions pour combler certains déficits; à notre avis, cela ne devrait pas se faire, mais on va continuer quand même, parce qu'on y est obligés.

Que le gouvernement laisse donc l'entreprise privée tranquille puisqu'elle réussit dans ce domaine où l'État ne réussit pas. Monsieur le président, nous allons insister sur ce point particulier.

Je n'insisterai pas davantage aujourd'hui, puisque le ministre a consenti, lors d'une conversation privée que j'ai eue avec lui, à retarder l'étude du crédit n° 213-A.

Toutefois, il est une question sur laquelle nous chercherons à nous renseigner le plus possible, en examinant les prévisions budgétaires pour l'an prochain. Il s'agira de trouver, en se servant des crédits déposés devant nous aujourd'hui, quel est le rôle joué par les Canadiens français dans l'administration des affaires publiques, et plus spécifiquement au ministère des Transports.

J'ai en main, en ce qui a trait au National-Canadien, quelques chiffres que je voudrais citer et qui donnent une idée assez exacte de ce qui se produit au National-Canadien. Lorsque nous repasserons les différents articles qui nous sont soumis, nous poserons nombre de questions sur le rôle des Canadiens français dans l'administration et l'adjudication des contrats du ministère des Transports.

Pourquoi toutes ces questions? Parce que nous voudrions que le gouvernement considère que les Canadiens français devraient davantage s'intéresser à l'administration des affaires du pays, de façon qu'ils se rendent compte qu'ils sont des partenaires égaux, vivant dans leur propre pays.

(Traduction)

«Résumé des projets budgétaires concernant les immobilisations pour les voies: total des propositions de 1962 et des coûts d'achèvement des programmes approuvés les années précédentes.» Il y a pour \$5,000, de nouvelles lignes dans la région du Saint-Laurent sur un total de \$34,107,000 pour l'ensemble du Canada,

soit une dépense de \$1 seulement sur chaque somme de \$1,000 dépensée par le ministère dans la province de Québec. On affecte à l'amélioration des routes dans la région du Saint-Laurent \$4,141,400, sur un montant global de \$38,392,200 pour l'ensemble du Canada, soit \$1 sur \$10. Les grandes gares terminus dans la province de Québec obtenaient \$1,038,000 sur un montant global de \$32,293,000 pour l'ensemble du Canada, soit \$1 sur \$32. Les voies ferrées dans les centres de triage et les voies de garage dans la province de Québec figuraient pour \$111,000 sur \$1,215,600 pour l'ensemble du Canada, soit \$1 sur \$10.

Il faut admettre que nous avons reçu plus que notre juste part en immeubles. Dans la province de Québec, leur valeur a atteint \$4,185,000 sur un montant global de \$5,666,100. C'est le premier crédit qui nous donne non seulement notre juste part, mais davantage que la proportion qui nous revient normalement. La même chose vaut pour la protection des passages à niveau qui atteint \$224,300, sur un montant global de \$314,400. On n'a rien prévu pour les signaux dans la province de Québec, sur un total de \$7,012,200 pour l'ensemble du Canada. Quiconque arrive dans la province de Québec verra combien d'accidents y ont pour cause le manque de signaux sur les routes. Combien devrait-il y en avoir dans la seule ville de Québec? Combien de passages superposés pour les trains?

Un total de \$278,200, pour la région du Saint-Laurent, a été affecté aux machines pour les voies et les ateliers sur un montant global de \$2,253,100 pour l'ensemble du Canada, ce qui équivaut à un vingtième de cette somme. A ce propos, je voudrais appeler l'attention du ministre sur ce qu'il y a, dans ma circonscription, un atelier de réparation pour le matériel du National-Canadien et que, chaque année, une partie de cet atelier ferme ses portes.

**M. le président:** A l'ordre! Puis-je signaler au député qu'il ne peut, au point où nous en sommes, descendre dans le détail de l'activité des chemins de fer Nationaux? Il peut parler de la ligne de conduite générale du point de vue des chemins de fer, mais il devrait s'abstenir d'entrer dans le détail des obligations de la compagnie.

**M. Grégoire:** Parfaitement, monsieur le président. Mais il me semble que les chiffres que je cite ne font que prouver la ligne de conduite générale. On a affecté aux voies de la province de Québec, \$11,250,600 sur un montant global de \$173,848,500 pour l'ensemble du Canada. Il me semble que ces chiffres se passent de commentaires. Quant aux dépenses envisagées pour 1962, on prévoyait \$9,243,600 pour la province de Québec sur un montant global de \$106,376,900 pour tout le pays.