

lités en matière de relations publiques, car ils appartiennent tout autant aux habitants d'Edmonton, de Saskatoon, de Winnipeg et de tous les points entre Winnipeg et la côte du Pacifique que la décision défavorisera que, par exemple, les employés du CN qui vivent à Edmonton et moi-même faisons partie de la ville d'Edmonton.

• (4.20 p.m.)

J'invite la Chambre à appuyer l'amendement et à renvoyer à six mois le bill dans sa forme actuelle.

[Français]

M. André Fortin (Lotbinière): Monsieur l'Orateur, je crois de mon devoir de participer à ce débat des plus intéressants sur le bill C-7, relatif aux chemins de fer Nationaux du Canada. Le projet de loi déposé par l'honorable ministre des Finances (M. Benson) est intitulé comme il suit:

Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement...

Et j'insiste ici sur le mot «établissement», puisque mes remarques auront trait à cette expression.

Je poursuis la citation:

... à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1969 jusqu'au 30 juin 1970, ainsi que la garantie... de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada...

J'imagine que ce seront des valeurs un peu semblables à celles de l'Hydro-Québec: 50 millions à un taux d'intérêt de 9 $\frac{3}{4}$ p. 100, en vue de continuer de couler la compagnie en question.

Depuis le début de ce débat, j'entends plusieurs députés exposer de grandes théories concernant les chemins de fer Nationaux du Canada, mais ils touchent très peu l'aspect financier de la question. Quant à moi, monsieur l'Orateur, je m'efforcerai de traiter l'aspect financier.

Premièrement, en vertu de ce bill, le gouvernement demande à la Chambre d'autoriser les chemins de fer Nationaux à dépenser une somme ne dépassant pas \$201,700,000.

Deuxièmement, on demande d'approuver des crédits de 82 millions pour les six premiers mois de 1970, en vue de permettre au Canadien National d'honorer les obligations qu'il a contractées avant le 1^{er} janvier 1970, donc en vue de rembourser une partie de la dette.

Troisièmement, cette compagnie nous demande d'approuver des crédits de 113 millions afin de pouvoir financer certains contrats de construction adjudgés avant le 1^{er} juillet 1970.

[L'hon. M. Lambert.]

Lorsqu'on considère les projets des chemins de fer Nationaux dans la province de Québec, on se demande quelles additions ils font et quelles transformations ils effectuent, puisqu'il s'agit toujours de restreindre les services dans cette province.

Pour couronner le tout et donner l'occasion de prouver notre largesse, les chemins de fer Nationaux nous demandent 19 millions de dollars de plus en vue de pouvoir emprunter pour la construction de nouveaux embranchements.

Le total ronduet s'élève à \$415,700,000. Voilà donc la question en cause!

Je n'essaierai pas, comme certains députés du Nouveau parti démocratique, à déterminer s'il s'agit vraiment d'une société de la Couronne ou pas. Ce qui importe, c'est que cette compagnie de la Couronne demande à la Chambre de lui voter la somme fantastique de 415 millions de dollars, alors que d'après le rapport MacPherson, tous les Canadiens se demandent actuellement si les chemins de fer Nationaux répondent vraiment aux besoins des Canadiens.

Monsieur l'Orateur, nos ancêtres ont construit le réseau de chemins de fer canadien à la sueur de leur front, afin de relier les différentes régions du Canada d'un océan à l'autre et, d'une certaine façon, comme il en a été question lors des conférences constitutionnelles qui ont précédé la Confédération, afin d'emmener certaines provinces à en faire partie.

Aujourd'hui, la population se pose des questions sur la politique des chemins de fer Nationaux du Canada. Quant à moi, je m'en pose. Certains diront qu'il ne s'agit que de questions d'ordre régional, mais, pour moi, elles sont importantes et j'imagine que plusieurs de mes collègues se les posent eux aussi.

Pour ce qui est de ma circonscription de Lotbinière, en particulier, les chemins de fer Nationaux du Canada y prennent de moins en moins d'importance, car ils cèdent de plus en plus la place à d'autres moyens de transport, sous prétexte que le transport ferroviaire ne saurait supporter la concurrence.

Cette région est assez éloignée des grands centres, comme Montréal, Québec, Sherbrooke et Trois-Rivières, pour ne pas bénéficier d'un service intéressant et efficace.

Malgré ces difficultés d'ordre géographique,—et l'on remarquera qu'il s'agit des mêmes raisons qui ont milité en faveur de la construction des chemins de fer Nationaux—la Commission canadienne des transports décide, on ne sait pourquoi, d'éliminer certains embranchements, de fermer des gares, de mettre à pied des chefs de gare, de supprimer des services et plus particulièrement celui des trains de voyageurs.