

L'ajournement

Le 21 février 1975, le lendemain, à la page 3439 du hansard, j'ai demandé au premier ministre (M. Trudeau) de me dire laquelle de ces deux réponses disait la vérité sur le taux d'intérêt de ce prêt à l'État communiste de Cuba. Malgré tous mes efforts, vous remarquerez, madame l'Orateur, que le premier ministre ne m'a pas répondu. Sa réticence éveille la méfiance et ne fait qu'accroître les doutes du public canadien sur l'opportunité de ce programme de largesses de l'ACDI à l'égard du régime communiste de Cuba. Pourquoi cette politique perfide et trompeuse? Quels sont les rapports entre le socialisme libéral de Trudeau et le communisme?

Pourquoi le gouvernement communiste de Cuba obtient-il si facilement un prêt de 10 millions de dollars des contribuables canadiens? Nous n'avons pas à prêter de l'argent de cette façon-là à quelque pays que ce soit, et surtout pas à Cuba. Au sein de sa sphère d'influence des Caraïbes, c'est un pays qui n'est certainement pas plus pauvre qu'un autre, et qui est certainement plus riche que la plupart des pays des Caraïbes. Il roule sur l'or, car le sucre se vend fort cher. Il est bien financé par la Russie communiste. En outre, c'est un régime totalitaire et lorsqu'on traite avec un régime totalitaire, le sentiment de charité est vite refroidi voire anéanti par l'avidité et le pouvoir absolu des dictateurs.

Je sais que nous avons d'autres traités commerciaux avec Cuba, qui n'ont rien à voir avec l'ACDI, et que ces ententes commerciales et autres prêts temporaires qui y sont reliés sont sensés être avantageux pour le Canada. J'espère qu'ils le seront, mais ce prêt généreux et ce programme-cadeau ne devraient pas être autorisés. J'exhorte le premier ministre à y mettre fin. Il y a chez nous des gens nécessaires qui ne reçoivent aucune aide. Nos indigènes sont mécontents. Bon nombre d'entre eux sont désaxés et pauvres. Comment le gouvernement peut-il donner au gouvernement communiste de Cuba de l'argent des contribuables canadiens à des conditions aussi faciles? Je n'y comprends rien. Des millions de Canadiens veulent tout comme moi entendre la réponse ce soir.

M. Joseph-Philippe Guay (secrétaire parlementaire du ministre de l'Expansion économique régionale): Madame l'Orateur, au sujet des prétendues différences entre les déclarations de deux ministres sur les taux d'intérêt d'un prêt consenti à Cuba, la déclaration du 20 février du ministre des Finances (M. Turner), selon laquelle Cuba ne recevait pas de prêt de l'ACDI à un taux d'intérêt de 3 p. 100, était un simple exposé des faits, correspondant à la situation à ce moment-là.

Le 6 février 1975, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. MacEachen) avait approuvé un prêt de 10 millions de dollars de l'ACDI à Cuba, au taux d'intérêt de 3 p. 100. C'était la première fois qu'un prêt comme celui-là était approuvé pour ce pays. Néanmoins, le 20 février, ce prêt n'avait pas encore été déboursé.

LE CANADIEN PACIFIQUE—LA HAUSSE DES TARIFS-VOYAGEURS DE BANLIEUE—DEMANDE D'INTERVENTION GOUVERNEMENTALE EN FAVEUR D'UN TARIF MODÉRÉ

M. Hal Herbert (Vaudreuil): Madame l'Orateur, la première chose que je voudrais faire, c'est de rectifier la version du hansard, à la fois anglaise et française, de la

[M. Alkenbrack.]

question que j'ai posée vendredi dernier au ministre des Transports (M. Marchand). Dans la traduction française, il faudrait insérer les mots «le chemin de fer» avant les mots «Canadien Pacifique» afin de distinguer ma question, qui concerne les tarifs de banlieue, du problème qui occupait l'esprit du ministre, à savoir la hausse des tarifs aériens. Ma question initiale aurait dû se lire comme suit:

Le ministre est-il au courant du tollé qu'a provoqué l'annonce, par le chemin de fer Canadien Pacifique hier, de fortes hausses du tarif Montréal-banlieue et va-t-il intervenir immédiatement pour empêcher l'entrée en vigueur, le 1^{er} mai, de cette hausse exorbitante des tarifs du transport public?

Je voudrais insister sur les mots «de fortes hausses du tarif de banlieue» lesquelles, au dire de CP Rail, sont de l'ordre de 26 p. 100.

Je voudrais d'abord préciser au début que je ne conteste pas l'affirmation du Canadien Pacifique quand il dit que les coûts des services dans la banlieue de Montréal se sont élevés à 5.6 millions en 1974, que les revenus ayant été de trois millions, les pertes s'établissent donc à 2.6 millions. Toute discussion sur la façon de compiler ces chiffres n'a rien à voir avec le problème principal: la société perd de l'argent. Il y a moins de trains qu'il y a 25 ans. Le temps de parcours est plus long; et beaucoup de personnes, y compris moi-même, soutiennent que les trains ne sont pas aussi confortables qu'autrefois. Très peu nieront le fait qu'il y a eu diminution de la qualité du service.

En répondant à la question, le ministre a dit qu'il allait exhorter les sociétés aériennes à modérer leurs ambitions parce qu'il croyait que certaines augmentations étaient vraiment exagérées et qu'il ne voyait pas comment le public pourrait les supporter. Nous savons que les sociétés aériennes ont éprouvé des difficultés l'an dernier, mais le problème du transport des voyageurs par chemin de fer dure depuis beaucoup plus longtemps. Les demandes de hausse des tarifs et les protestations qui s'ensuivent, reviennent avec une régularité monotone.

Je veux citer maintenant un extrait du *Town Train News* d'avril 1975. On y lit:

En 1970, la Commission canadienne des transports a commencé une enquête approfondie sur les recettes et les frais des services de train de banlieue au Canada, pour déterminer l'aide éventuelle à leur fournir. Jusqu'à maintenant, les résultats de cette enquête ne sont pas connus.

L'article continue:

Les services de banlieue de la région de Montréal fonctionnent à perte depuis pratiquement la fin de la deuxième guerre mondiale.

Le CP va jusqu'à maintenir que, même avec les augmentations proposées, le revenu suffirait à peine à éviter en 1975 une perte égale à celle qui a été subie en 1974. Selon le *Town Train News* d'avril 1975:

Les pertes sont calculées selon la méthode utilisée par la Commission canadienne des transports, ce qui exclut les frais fixes et ne prévoit le remplacement de l'équipement qu'au prix initial et non au prix courant.

Comme le CP le précise:

Les services de banlieue ne sont pas rentables, mais ils fournissent certains avantages sociaux qui dépassent la valeur des recettes perçues auprès des usagers. Il est donc normal d'accorder à ces services un soutien financier à même les deniers publics et d'assurer ainsi leur rentabilité...

Une planification urbaine des transports doit examiner les facteurs sociaux et écologiques comme les facteurs techniques et opérationnels. Il faut de plus en plus tenir compte des embarras de circulation, de la pollution et de l'économie de carburant.