

mins de fer, leurs mouvements et les motifs de ceux-ci. C'est à nous de décider de ces choses. Je ne prétends pas qu'il nous faille administrer les chemins de fer ni qu'il appartienne aux députés de dire si l'on devrait servir du filet mignon au lieu d'un sauté de porc à bord des trains; mais lorsqu'il s'agit de décider s'il y aura une voiture-restaurant ou d'indiquer une destination, nous devrions nous faire entendre. Que des fonctionnaires des chemins de fer viennent devant le comité exposer les raisons motivant des changements, soit; mais en dernière analyse, certaines décisions relèvent de nous. Si M. Pickers-gill est incapable de faire ce travail, nous devrions nous en défaire et lui trouver un remplaçant.

Nous, Canadiens, avons besoin d'un service ferroviaire et nous l'aurons, selon moi, même si nous ne pouvons nous payer le genre de service que nous avons actuellement. Pour des parlementaires, le bill à l'étude est une vraie honte. Il n'y a pas six représentants ici qui comprennent le sens de ce bill de refinancement. Je suis persuadé que la plupart des députés ne savent même pas de quelle façon ce chemin de fer-ci est financé et que la moitié des rédacteurs du projet de loi en question ne saisissent pas le pourquoi de la dette.

Il est toujours question de l'abandon des services-voyageurs dans certaines régions. Si le Canadien National veut abandonner son service entre North Bay et Toronto, qu'il demande un prix quelconque plutôt que d'y renoncer. Il y a deux lignes ferroviaires entre North Bay et Toronto. Que les fonctionnaires demandent un prix pour l'un des deux. Si ce prix-là est le même qu'il y a deux ans, trois millions de dollars, je suis sûr que l'Ontario Northland Railway l'achèterait. Il y a quelqu'un de Barrie qui l'achèterait peut-être à ce prix-là. L'embranchement ne devrait pas être abandonné, mais vendu à quelqu'un qui tient à l'exploiter. Pour ma part, j'aimerais beaucoup que l'Ontario Northland Railway ait une ligne ferroviaire bien à lui jusqu'à Toronto, au lieu d'acheter des droits d'exploitation du Canadien National. On pourrait peut-être en dire autant dans d'autres régions. Les producteurs ou le syndicat de céréales décideraient peut-être d'avoir des trains à eux si la voie ferrée leur appartenait. Que d'autres se chargent d'assurer les services, si les chemins de fer qui fonctionnent actuellement ne veulent pas le faire.

Je n'ai pas beaucoup de temps, mais j'aimerais revenir en arrière afin d'examiner certains chiffres. Ils sont très difficiles à trouver dans ces états vérifiés, et vous devrez peut-être bien les chercher vous-mêmes. En tous cas, si vous examinez les chiffres de 1967 pour les comparer à ceux de 1968 et 1969, vous

constaterez que les recettes du CN se sont maintenant accrues. Vous constaterez que le nombre des voyageurs par mille a augmenté rapidement et que le service, compte tenu du millage exploité par voyageur, est beaucoup plus important qu'il ne l'a été pendant bien des années.

Pourquoi cette augmentation soudaine? A mon avis, elle n'est pas soudaine. C'est parce que le Parlement a fixé le parcours de ces trains, en stipulant qu'ils fonctionneraient durant notre année du centenaire avec un matériel plus moderne, des couchettes et des wagons-restaurants, que s'est accru le nombre de voyageurs par train. Il a même augmenté au point que vous deviez réserver votre place, sans parler des couchettes. Quand nous avons fait cet effort, la situation s'est beaucoup améliorée.

La plupart des députés qui s'intéressent aux transports devraient examiner de plus près le refinancement du CN. Nous verrions alors si la situation peut continuer ou si nous devons nous débarrasser de cette dette. Nous parlons de 2 milliards de dollars environ, et tout le monde admettra, je crois, la nécessité d'un programme de remboursement de cette dette. S'il est impossible de la rembourser, nous devons la défalquer.

Comment nous ferons-nous rembourser le moins possible par la ville de Montréal ou la province de Québec ce qu'a coûté l'Expo? Personne ne s'est posé la question et on a rayé la dette. Nous ferons sans doute face à la même situation dans le cas du CN. Je suis convaincu que cet argent nous ne le devons à aucun survivant du groupe avec lequel nous avons conclu la première entente au sujet du CN. On nous demande maintenant d'accepter ce genre de financement dans le cas d'Air Canada. Si nous acceptons de le faire, ce sera le chaos là aussi.

On s'inquiète beaucoup au pays des services-voyageurs ferroviaires et aériens. Cela résulte en partie des récentes déclarations de principe du gouvernement. Nous amassons et dépensons des sommes énormes pour les nouveaux aéroports. Air Canada devra acheter, à grands frais, de nouveaux types d'avion. Air Canada devrait pouvoir financer son exploitation à long terme, ce qui lui permettrait d'acheter du nouveau matériel. La société devrait être en mesure d'amortir son matériel et d'en acheter du nouveau selon les besoins, autrement nous aurons bientôt à faire face à une dette semblable à celle du CN.

Les gens de ma région s'inquiètent beaucoup de la politique aérienne du gouvernement. On nous a promis, dans le Nord de l'Ontario, un service régional de transport aérien. Il serait, paraît-il, confié à la Nordair, de Montréal, mais la Nordair n'a pas le type d'équipement indispensable dans cette région. Cette compa-