

*Canadien National et Air Canada***LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE****LA DATE ET L'HEURE DU VOTE SUR LE BILL RELATIF À LA PEINE CAPITALE**

**M. MacEachen:** J'aimerais signaler à la Chambre que les représentants des divers partis ont tenu une réunion conformément à l'ordre spécial de la Chambre visant les modifications au Code criminel (Peine capitale). Ils sont tombés d'accord pour arrêter l'heure du scrutin sur la troisième lecture du bill. Il a été décidé que le scrutin aurait lieu mercredi prochain à 2 h 30 de l'après-midi. Il a été entendu que toutes les délibérations en cours seraient alors interrompues, que le timbre sonnerait pendant 15 minutes et que le scrutin commencerait à 2 h 45. Voilà la décision prise par les représentants des quatre partis.

**M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):** D'accord.

**M. l'Orateur:** La Chambre est-elle d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. l'Orateur:** Il en est donc ainsi ordonné.  
(La séance est suspendue à 6 heures.)

**REPRISE DE LA SÉANCE**

La séance reprend à 8 heures.

**ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT**

[Traduction]

**CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET AIR CANADA****PRESTATION DE FONDS POUR CERTAINES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT ET LA GARANTIE DE VALEURS ET DE DÉBENTURES**

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Turner (Ottawa-Carleton): Que le bill C-164, tendant à autoriser la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

**M. Elias Nesdoly (Meadow Lake):** Monsieur l'Orateur, comme je l'ai mentionné dans mon discours à 5 heures, certains orateurs qui m'ont précédé déploraient que le ministre des Transports (M. Marchand) ne soit pas à la Chambre pour entendre leurs sages propos. C'est pourquoi il m'est agréable de voir que le ministre est présent et j'espère qu'il écouterait mes paroles de sagesse.

J'ai certaines affinités spéciales avec les chemins de fer. Je n'ai jamais été cheminot, mais par contre, j'ai beaucoup voyagé par chemin de fer. Mon premier beau-père est arrivé au pays en 1928 et a travaillé pendant deux ans dans le nord-ouest de la Saskatchewan à la construction d'un chemin de fer reliant Shellbrook à Shell Lake, avec des

[M. l'Orateur.]

chevaux, des tentes de toile et autres moyens de fortune. Pendant ces deux années, il a gagné assez d'argent pour faire venir sa femme et ses deux enfants de Russie blanche.

Par la suite, je suis devenu veuf puis je me suis remarié, cette fois avec une Terre-Neuvienne dont le père était un employé de chemin de fer à la retraite. Il m'a dit qu'il avait travaillé pour la Newfoundland Railroad Company qui a fait faillite et est passée aux mains du Canadien National, comme je le mentionnais avant 5 heures. Il était l'un de ceux dont les noms figuraient sur la liste noire de la Newfoundland Railroad Company—cette liste contenait 30 noms—parce qu'ils essayaient d'organiser un syndicat. Comme je l'ai dit, il est maintenant à la retraite et il me dit que sa pension est insuffisante.

Ce que je voulais dire avant 5 heures, monsieur l'Orateur, c'est qu'il n'y a jamais eu de concurrence entre les compagnies de chemin de fer dans l'Ouest. Le CN et le CP sont comme deux arbres plantés trop près l'un de l'autre. Ils sont tellement entremêlés qu'ils ne peuvent ni l'un ni l'autre croître autant qu'ils le devraient. Par exemple, dans certaines régions, le CN et le CP partagent presque les mêmes superstructures tant ils sont près l'un de l'autre. Je songe par exemple aux voies ferrées entre Perdue et Biggar qui sont à deux pas l'une de l'autre et où des trains du CN et du CP empruntent tout de même la ligne principale plusieurs fois par jour.

Tous les chemins de fer devraient appartenir à l'État, si nous voulons rationaliser comme il se doit notre système ferroviaire. Le Canadien National appartient à l'État et il devrait en être de même du Canadien Pacifique. C'est à quoi tend la politique de notre parti depuis sa fondation, pour ainsi dire. En Saskatchewan, où j'habite, les politiques de transport ont eu tendance à contrecarrer la petite économie industrielle de la province. La Saskatchewan est d'abord une province agricole, mais nous avons aussi une économie industrielle fondée sur la petite entreprise. Un monopole d'importance existe dans l'industrie des transports, avec ses tarifs élevés et ses problèmes de services.

Les chemins de fer doivent établir des tarifs raisonnables qui conviennent aux habitants de l'Ouest du pays. Dans le cas contraire, le gouvernement doit intervenir et agir, en se servant du transport comme d'un instrument-clé pour assurer une politique nationale et l'unité nationale. Je conçois parfaitement qu'une politique bilingue s'impose au pays au plan socio-culturel, mais j'ai le sentiment que le transport est également la clé de l'unité nationale et que le gouvernement l'a négligé.

On encourage depuis trop longtemps les chemins de fer à compter, pour subvenir à leurs frais fixes et leurs frais généraux, sur les régions dépourvues de concurrence entre les modes de transport. La contribution des Canadiens de l'Ouest aux frais fixes des chemins de fer est disproportionnée à celle du reste du pays. Les chemins de fer doivent également être la clé du développement du Nord canadien. Je pense que le gouvernement actuel devrait étudier de près l'idée d'établir un chemin de fer dans la vallée du Mackenzie et le Nord de la Saskatchewan pour le transport, dans cette région, de l'uranium, qui jouera un rôle primordial au fur et à mesure que se fera sentir ce qu'on appelle la crise de l'énergie.

Il y a quelques semaines, j'ai posé une question au premier ministre (M. Trudeau) au sujet de la cherté de l'alimentation dans le Nord—les Territoires du Nord-Ouest, le Nord de l'Alberta et de la Saskatchewan. Il a répondu que la chose était plutôt de la compétence des