

*Loi sur les chemins de fer*

et Toronto plutôt qu'une autre ville d'une autre province. A mon avis ce n'est pas dans ce sens-là qu'il faut entamer la discussion, parce que moi-même si je plaide en faveur du bill, je plaiderai en parlant de ma région parce qu'il n'y a que celle-là que je connais, tout comme les gens de l'Ouest ne connaissent pas tellement la région du Québec pour dire qu'ils sont en sa faveur ou non.

Je ne dirai pas un mot sur les autres régions parce que je sais que les gens de l'Ouest ont également des besoins. Ils doivent plaider en faveur de leurs besoins, mais sans par contre dénigrer ou dénoncer certains besoins d'une autre province qu'ils ne connaissent pas du tout. Voilà pourquoi, monsieur l'Orateur, je m'en tiendrai tout simplement à ma région et à ce que le bill va apporter dans ma région. On peut être certain que nous appuyons ce bill de tout cœur. Ce bill est intitulé «Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois». En résumé, le bill C-17 stipule à l'article 6:

... permet au gouverneur en conseil d'accorder à la Compagnie, sur la dette de celle-ci envers la Couronne, une remise d'au plus huit cent huit millions de dollars, y compris les intérêts exigibles à cet égard après le 31 décembre 1977;

Et à l'article 7, je cite:

... prévoit que le ministre des Finances remettra à la Compagnie pour qu'elle les annule toutes les actions privilégiées à quatre pour cent de cette dernière qu'il possédait le 31 décembre 1977.

Et enfin, je cite:

L'article 9 établit à six millions d'actions ordinaires sans valeur nominale le capital autorisé et émis de la Compagnie du National, et prévoit la valeur desdites actions à inscrire aux comptes de la Compagnie.

En retour, la compagnie des chemins de fer devra verser au receveur général du Canada un dividende égal à 20 p. 100, ce qu'il lui restera en fin de compte, c'est 80 p. 100 pour s'administrer. En résumé, le bill C-17 annule tout simplement une dette du Canadian National envers le gouvernement—capital et intérêt—d'environ un milliard de dollars, afin de permettre aux chemins de fer de se renflouer.

Souvent la population est induite en erreur à cause d'un manque d'explications. Le malheur c'est que lorsqu'un député pose des questions pertinentes en vue de mieux éclairer la population, le gouvernement, par son ministre responsable, répond très souvent que cela concerne la régie interne des compagnies de la Couronne et qu'il ne peut fournir les détails demandés. La population se demande, et avec raison, pourquoi le CN accuse toujours un déficit chaque année alors que le CP réalise des revenus nets à la fin de chaque exercice. Serait-ce parce qu'il serait plus facile de contrôler les dépenses et l'administration d'une compagnie privée que d'une compagnie de la Couronne? Serait-ce parce que dans une compagnie privée il y a des responsables qui ont des intérêts pécuniaires à protéger, alors que dans une compagnie de la Couronne ces responsables n'existent pas en fait, et les administrateurs n'ont que leur salaire à protéger? Mais je ne pousserai pas le sadisme jusque-là.

Je dois des explications à la population, et le gouvernement doit fournir ces explications qu'il possède très bien d'ailleurs. En vérifiant le bilan du CN nous nous rendons compte que le

déficit de l'administration ne serait pas aussi élevé si ce n'était des intérêts qui grugent une bonne partie de son budget. En fait le CN a en réalité un surplus d'opérations. Mais le CN a une vieille dette accumulée depuis des années, sur laquelle il paie des intérêts trop élevés. La raison de ces emprunts je la vois dans l'obligation que l'on impose au CN de desservir des lignes non payantes dans des régions éloignées. J'irai jusqu'à dire que le CN, dans bien des occasions, a servi de bouche-trou. Là où le CP ne veut pas s'aventurer ou se retire tout simplement à cause de la non-rentabilité prévue, c'est le CN qui doit y aller, et cela pour obéir aux ordres du gouvernement. Alors, c'est donc le gouvernement qui est le vrai responsable dudit déficit. Et, pour comble de malheur, ce même gouvernement fait payer des intérêts sur l'argent qu'il prête au CN au lieu de lui donner tout simplement un octroi parce que, encore si l'on avait prévu une aide supplémentaire spéciale aux transports dans ces secteurs non rentables, mais non, au lieu de cela on accorde une aide sous forme de prêts, ou encore, si l'on octroie une aide libre au CN, le CP profite également à part égale de cette aide au transport.

Je trouve que c'est une sorte de protectionnisme qu'on accorde au CP, sans faire mine de rien. Tout se passe en douceur. On octroie les deux comme si les deux étaient obligés de desservir également les régions payantes et les régions non payantes. Mais si l'on s'ouvre les yeux, si l'on regarde les deux systèmes ferroviaires, on s'aperçoit que le CN est appelé beaucoup plus souvent que le CP à desservir des régions sous-développées ou des régions éloignées. C'est une manière de faire dont il faudra se méfier avec la nouvelle organisation.

Je crois aussi que la trop grande centralisation fut une cause du déficit du CN. Je me souviens que, dans ma région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, lorsqu'un bris mineur se produisait sur une locomotive, il fallait retourner celle-ci à Montréal, même si c'était un travail d'une heure, une heure et demie, ou deux heures au plus, il fallait que cette locomotive soit retournée à Montréal pour être réparée. Peut-on s'imaginer qu'il fallait aller à Montréal pour faire réparer cette locomotive et la retourner, ce qui prenait 32, 36 et même 40 heures pour le retour de cette locomotive. On a mis en place ensuite les servo-centres, afin de permettre aux responsables de bien suivre la marche des wagons, et pouvoir connaître à chaque heure du jour où ils se trouvaient tous.

C'est bien beau de s'asseoir dans un bureau et admirer la circulation des wagons, mais le plus important, c'est que ces wagons puissent circuler en toute sécurité sur la voie ferrée. Et pour cela, il faut un personnel d'entretien adéquat, non pas des gens assis dans un bureau. Cela n'est d'aucune utilité pour réparer les rails, monsieur l'Orateur. Et actuellement il y en a trop de ces gens, et pas assez sur la voie ferrée. Je crois que 50 p. 100 de tous les déraillements qui ont coûté des millions auraient pu être évités ces dernières années si nous avions eu les équipes d'entretien bien en place, si nous avions eu le nombre d'employés nécessaire pour entretenir la voie ferrée. J'espère encore que la nouvelle organisation verra à créer de nouveaux secteurs d'entretien.