

où les gens sont raisonnables et sensés, il voudra retirer ses remarques peu flatteuses au sujet de Terre-Neuve, afin que celles qui seront consignées au compte rendu le soient un peu plus...

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre.

M. Lundrigan: Si j'enfreins le Règlement...

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. Le député sait que le Règlement s'applique à lui comme à tous les autres députés. En toute déférence, je ne crois pas qu'il y ait rappel au Règlement.

[Français]

M. Adrien Lambert (Bellechasse): Monsieur l'Orateur, je désire prendre part au débat sur le bill C-186 qui, à mon sens, est d'une importance considérable, puisqu'il vise à accorder les crédits de centaines de millions de dollars qui doivent être affectés à l'amélioration du service à travers le Canada.

Le préambule renferme quelque chose de formidable, et je cite:

... autorisant Sa Majesté à consentir des prêts à la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et à Air Canada pour couvrir le déficit des réserves d'exploitation jusqu'au 30 juin 1971, tout semblable prêt devant être remboursé grâce aux revenus de la Compagnie des chemins de fer et d'Air Canada ou, en cas d'insuffisance, grâce à de nouveaux crédits votés par le Parlement pour couvrir le déficit.

Il est vraiment extraordinaire qu'une compagnie de la Couronne puisse compter sur des crédits nouveaux, advenant le cas où le bilan des «opérations» seraient déficitaires. Pourtant, si l'on étudie les rapports présentés par le Canadian National, on constate d'emblée que c'est ce qui s'est presque toujours produit.

Je crois que l'honorable député d'Abitibi (M. Laprise) a fait remarquer, dans son exposé, que chaque année, particulièrement l'an dernier, l'exploitation du Canadien National s'est soldée par un excédent, compte tenu du paiement de l'intérêt.

On présente un projet de loi visant à autoriser des dépenses d'établissement pour l'année 1970 de l'ordre de 229 millions de dollars et de l'ordre de 80 millions de dollars pour 1971. Quant à l'achat de matériel, on demande un crédit de 163 millions de dollars pour l'année 1971.

La fin du projet de loi contient des dispositions visant à prévenir, si possible, les déficits. En effet, on peut lire:

Si, à toute époque avant le 1^{er} juillet 1971, les revenus disponibles du réseau du National ne suffisent pas à en acquitter tous les frais d'exploitation et les frais imputables sur le revenu au fur et à mesure de leur exigibilité, le ministre des Finances, sur demande faite par la Compagnie du National et approuvée par le ministre des Transports peut, avec l'assentiment du gouverneur en conseil, mettre à la disposition de la Compagnie du National les montants nécessaires pour que celle-ci puisse couvrir tous ces frais.

Les députés ont le devoir de prendre tous les moyens nécessaires pour que l'on donne toutes les clarifications possibles sur l'administration, les services et les projets d'amélioration du Canadien National, afin qu'on puisse se rendre compte que les crédits garantis par le Parlement serviront vraiment les intérêts des Canadiens.

Tout à l'heure, un député du Nouveau parti démocratique a présenté une motion visant à ordonner la discus-

sion des pensions aux employés des chemins de fer Nationaux à la retraite. Je me souviens d'avoir soulevé la question au mois de février dernier et d'avoir même appelé l'attention de l'honorable ministre des Transports (M. Jamieson) sur ce problème excessivement important. Il me l'avait promis en répondant formellement au Parlement et dans une lettre du 16 février dans laquelle il me disait:

Cette question est présentement à l'étude et vos commentaires à ce sujet, que j'ai dûment notés, sont portés à l'attention des responsables.

J'espère bien que les responsables ont dû, après plus de six mois, étudier sérieusement le problème des pensions des cheminots retraités, afin que le système des pensions soit amélioré et que les retraités, qui ont rendu d'immenses services à leur pays, puissent être plus heureux.

Au 31 décembre 1968, le fonds de pension en fiducie, selon le bilan qui a été déposé, s'élevait à \$1,414,744,356. Je suis d'avis qu'il serait certainement possible de réviser ce fonds de pension et le gel des pensions, afin d'accorder des pensions justes aux cheminots à leur retraite. Il faut tenir compte de la hausse du coût de la vie pour qu'ils puissent, eux aussi, jouir de leur pension et vivre convenablement.

Des raisons justifient certainement la demande de crédits, mais je voudrais bien que l'on donne des réponses satisfaisantes, afin que l'on puisse réellement se rendre compte de leur nécessité.

On a l'intention, dans ma circonscription, de fermer de nombreuses gares.

A Armagh, dans Bellechasse, le 22 juin 1970, une réunion fut convoquée par les autorités du Canadien National, afin de donner des renseignements à la population au sujet des changements projetés. La réunion portait sur les centres de service.

Les autorités du Canadien National ont donné de nombreuses explications qui militaient en faveur des changements projetés et de la fermeture des gares. Toutefois, voici ce qui m'a étonné: Même si l'on avait invité les maires et les représentants des diverses municipalités, on avait oublié de m'inviter. Il est possible, toutefois, que le services des Postes soit responsable de cet impair. Officiellement, je l'ai fait remarquer lors de la réunion et un fonctionnaire du Canadien National m'a affirmé qu'il avait adressé une invitation au député de Bellechasse. J'ai appris la tenue de la réunion par un télégramme qui m'a été adressé par le secrétaire de la municipalité de Saint-Damien, municipalité dans laquelle est située une gare très importante et qui proteste énergiquement contre la fermeture de cette gare.

J'ai assisté à la réunion, qui a été très intéressante, et j'ai appris les projets du Canadien National relativement au remplacement des gares et à la modification des services actuels.

Malgré cela, j'ai reçu de nombreuses protestations de la part des municipalités situées le long du chemin de fer. Je les ai évidemment fait parvenir au ministre responsable, afin qu'il en prenne connaissance et étudie la situation encore plus en profondeur.

On dit parfois que des gares sont fermées parce que leur fonctionnement est déficitaire. Monsieur le président, je voudrais intervenir d'une façon plus particulière au