

Dans l'île de Vancouver, pour une dépense initiale de 3.75 millions de dollars, nous avons rétrocédé pour plus de 2 milliards de dollars de ressources naturelles à l'E & N Railway, qui est une filiale du Canadien Pacifique. La vente du bois sur pied que l'on trouve sur ce terrain, celle du charbon et les autres revenus qu'elle en retire ne sont jamais pris en considération lorsque cette compagnie parle des services-voyageurs entre Esquimalt et Nanaimo.

• (4.40 p.m.)

C'est une des régions qu'on veut cesser de desservir. Je m'oppose à ces projets d'abandon de la part des chemins de fer. Un ou deux rajustements s'imposent peut-être dans le cas de certaines lignes, mais nous devrions étudier soigneusement ces demandes d'abandon; peut-être sont-elles tout simplement un autre moyen d'obtenir d'autres subventions du gouvernement fédéral. Le fait est que nous ne pouvons commencer à isoler un petit secteur d'une exploitation et dire qu'il n'est pas rentable pour ensuite tout simplement le supprimer. Nous devons étudier le tout.

J'aimerais faire ressortir un autre point. Nous savons qu'on demande souvent à la Commission des transports l'autorisation de construire des nouvelles lignes de chemins de fer. Deux sociétés de la Colombie-Britannique demandent actuellement la permission de construire des embranchements pour faire le raccord avec le réseau ferroviaire du Great Northern Railway aux États-Unis. On a l'intention de transporter le charbon canadien à la côte du Pacifique en passant par des chemins de fer américains. En étudiant la situation, nous avons constaté que les installations du CP y suffiraient. A mon avis, le gouvernement et les députés devraient insister, dans tous les cas où la chose est possible, pour que les ressources canadiennes soient transportées jusqu'aux ports sur un parcours entièrement canadien. Dans certains cas exceptionnels, les frais de transport pourraient être si élevés qu'un détournement s'impose, mais la politique d'ensemble devrait être celle que je viens de formuler. En nous éloignant de ce principe, nous nuisons à l'économie canadienne, en réduisant le nombre des emplois disponibles sur les trains et ailleurs dans l'industrie des transports. C'est pourquoi, à mon avis, les demandes qui prévoient le détournement du trafic vers des lignes américaines alors que les nôtres ne servent pas à pleine capacité devraient dans la plupart des cas être rejetées.

Maintenant, j'aimerais dire un mot au sujet de l'ensemble des dettes du CN. Nous avons tous étudié le rapport annuel. Quel triste bilan. Nous voyons qu'au cours de l'année

financière qui vient de se terminer, le revenu net du CN a dépassé les 41 millions de dollars. D'autre part, l'intérêt sur la vieille dette, que nous avons garantie il y a bien des années, s'élève à plus de 70 millions de dollars, et le Trésor finira par payer la différence. Nous constatons que la dette à long terme de la société s'élève à tout près de 2 milliards de dollars, montant énorme qui comprend des obligations d'une valeur de 1,132 millions de dollars. Certains députés ont déclaré qu'il était temps de transférer cette dette des livres du CN au Trésor lui-même. Je ne suis pas sûr qu'il convient de le faire, mais il est évident que des remboursements d'intérêts d'une telle ampleur tuent le CN, si efficace qu'il puisse être.

Le malheur, c'est que lorsqu'on a créé le CN il y a plus de 40 ans, en 1923, le gouvernement central ait pris en main tout un réseau de chemins de fer privés qui, à l'époque, frisaient la faillite. Le prix des actions était élevé, d'autres part, et nous en avons alors garanti l'intérêt. Voilà pourquoi nous sommes dans le pétrin aujourd'hui. La situation doit être revue de fond en comble, et je suis heureux de voir que le comité va s'en charger.

Deux ou trois autres députés voudraient commenter le projet de loi avant que la Chambre s'ajourne à six heures. Je termine en montrant à quel point un pays comme le Canada, un des plus grands du monde, est tributaire d'un système de transport stable et efficace. J'espère que les députés de tous les partis envisageront avec pondération le sujet d'ici les prochains mois et qu'avant la fin de la législature nous verrons une modification de la politique des transports en comparaison de celle qui a existé jusqu'à maintenant.

**M. J. H. Horner (Crowfoot):** Monsieur l'Orateur, les premiers jours de la discussion des affaires du CN, j'ai longuement fait part de la préoccupation que me causait l'ensemble du système de transport dans notre pays. Au risque évidemment de me répéter, il est bon, je crois, de revenir à nouveau sur certaines questions avant la fin du débat.

Au cours de la conférence fédérale-provinciale qui vient de se terminer, trois ou quatre premiers ministres des provinces des Prairies ont manifesté le souci que leur causait le tarif-marchandises. Le premier ministre (M. Trudeau), qui présidait la conférence, a dit que l'on pourrait entreprendre une enquête ou une étude de la question des tarifs-marchandises si les intéressés le voulaient vraiment. A la réflexion, toute cette discussion à la conférence aurait été inutile si la Chambre avait étudié plus attentivement le projet de loi sur les transports qui, à l'époque, montrait