

rations du député, monsieur l'Orateur, je puis vous assurer que ce n'est pas ce que j'ai fait. Son esprit déformé le fait pour lui.

Des voix: Bravo!

D'autres voix: Oh, oh!

M. l'Orateur: A l'ordre. Passons à l'ordre du jour.

• (1520)

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

LE CANADIEN NATIONAL ET AIR CANADA

LA PRESTATION DE FONDS POUR LES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT ET LA GARANTIE DE CERTAINES VALEURS ET DÉBENTURES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le lundi 6 mars, de la motion de l'honorable M. Turner: Que le bill C-4, 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^{er} janvier 1971 jusqu'au 30 juin 1972, 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^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

M. John Lundrigan (Gander-Twillingate): Monsieur l'Orateur, pour reprendre la question du projet de loi de finance du CN où on l'a laissée lundi, je voudrais dire tout d'abord que les observations de mes collègues, qui figurent au compte rendu de la séance de lundi, font état des principales raisons pour lesquelles les députés de la côte est du Canada prennent part au débat. Au cours des dernières années, depuis 1965 à peu près, j'ai eu l'occasion de me rendre de Saint-Jean, Terre-Neuve, à Edmonton, en Alberta, par le Canadien National et, bien sûr, j'ai eu depuis des douzaines d'occasions de voyager des Maritimes à l'Ouest du pays et de Toronto ou Montréal à Ottawa. Le style déclamatoire des annonces du Canadien National ne cesse pas de me fasciner. Dans sa publicité la société affirme qu'elle participe à la réalisation du rêve canadien.

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. Qu'on veuille bien faire silence. Le député de Gander-Twillingate a la parole, mais, étant donné le grand nombre de conversations en cours, il est très difficile à la présidence de suivre son très intéressant discours.

M. Lundrigan: Monsieur l'Orateur, c'est en effet une situation contradictoire que la nôtre cet après-midi. Certains députés ne peuvent garder le silence, tandis que d'autres sont muets comme des carpes, ce qui est inhabituel à la Chambre. Je ne me rappelle pas avoir vu la Chambre aussi vivante d'un certain côté et aussi morte d'un autre. Je me souviens d'un de mes voyages par train de Toronto à Ottawa. Je suis monté à bord et on m'escorta dans l'un des wagons les plus luxueux des Chemins de fer Nationaux, un wagon ultra-moderne et où il y a possibilité d'ajuster son siège à plusieurs niveaux. De fait je n'étais pas à ma place, car mon billet ne me permettait que de voyager en seconde classe. Mais sans avoir payé la différence du prix du billet, c'est là qu'on m'a placé.

[Le très hon. M. Trudeau.]

Avant d'être renvoyé en seconde classe, j'ai observé quelque chose de merveilleux. Un serveur s'est amené, transportant des hors-d'œuvre, des crevettes, des champignons et autre amuse-gueule. Puis on nous a servi des boissons et une personne, une serviette blanche à la main s'est enquis de l'heure à laquelle les passagers voulaient dîner. Il nous a montré le menu et nous a offert le canard rôti avec une sauce à l'orange, je crois; je ne m'y connais pas tellement en ce genre de choses, car je viens d'une collectivité de pêcheurs. Toutes sortes d'avantages, qu'on n'aurait jamais cru possibles sur la côte est, étaient inclus dans le service.

Quelques jours auparavant, je descendais d'un autobus des chemins de fer Nationaux où il ne fallait pas avoir plus de 34 pouces de taille pour réussir à se glisser entre les banquettes. Une petite salle de toilette était aménagée à l'arrière; mon collègue de Saint-Jean-Ouest vous en a déjà parlé. En somme, il n'y avait qu'un lavabo pour 39 personnes. La différence entre ce genre de transport par autobus et le luxueux service des trains est incroyable. C'est un fait que le CN maintient un type de service très particulier pour les régions urbaines et qu'il fait très peu dans les régions rurales. C'est l'évidence même.

Le très honorable député de Prince-Albert et d'autres députés de l'Ouest se plaignent tous les jours de nouveaux cas de suppression de lignes inadéquates desservant les petites villes, et des difficultés qui en résultent dans les régions rurales. J'ai toujours maintenu que le gouvernement, par certains programmes, notamment ceux du ministère de l'Expansion économique régionale, invite au déclassement de nos régions rurales et incite les gens à l'exode vers les villes. Il est tout à fait naturel pour les gens de se tourner vers les centres qui offrent de bonnes perspectives d'avenir, mais un gouvernement ou un organisme gouvernemental n'a pas le droit d'adopter des programmes qui placent les habitants des régions rurales du Canada dans une situation désavantageuse. Au fond, c'est ce qui se produit, à cause de l'attitude du gouvernement.

Celui-ci a une politique non-avouée, dont on se rend compte seulement si l'on est sensible aux politiques officielles qui détruisent la vie rurale. Dans ma région, des centaines de localités dépérissent alors que bon nombre d'entre elles auraient pu être viables si seulement on avait accordé plus d'importance au développement rural. Dans l'Ouest, on voit les chardons rouler, emportés par le vent le long des rues désertes et des maisons abandonnées, tomber en ruine. Les politiques d'aide canadiennes contribuent à la décadence des régions rurales. Je me rappelle que mon collègue a cité bien des cas où le CN surtout, mais aussi le CP, a supprimé les services ferroviaires, ce qui a vite découragé tout intérêt dans le logement au sein de ces collectivités.

La situation est très grave dans notre province. En 1968, le 3 juin, sauf erreur, l'ordonnance R2673 permettait au Canadien National d'interrompre son service voyageurs. La Commission canadienne des transports a maintenu cette ordonnance. En raison d'une perte de \$900,000 subie durant la dernière année d'exploitation, le gouvernement canadien, par l'intermédiaire de son agence officielle, la Commission canadienne des transports, a éliminé le service voyageurs. C'est un des événements les plus tragiques survenus depuis que notre province s'est jointe au Canada en 1949. Ce n'est pas une affaire qui intéresse uniquement la Commission canadienne des transports. J'emploie peut-être des termes légèrement exagérés, mais je soutiens qu'un complot a été ourdi entre la Commission canadienne des transports, le CN et le gouvernement