

• (4.30 p.m.)

Tous les ans on nous présente un bill analogue à la Chambre des communes. Le montant peut varier mais l'objet est le même. On nous demande d'approuver la dépense de deniers publics pour couvrir les frais fixes de la dette. Le gouvernement fédéral en avait donné l'assurance en 1923, lors de l'établissement du réseau du Canadien National, constitué de compagnies ferroviaires sur le point de faire faillite. On présente tous les ans un bill analogue à la Chambre et nous voyons augmenter sans cesse la somme des deniers publics approuvés pour faire honneur à cette ancienne obligation. Le projet de loi nous donne l'occasion de parler de notre réseau national de transport, qui comprend le Canadien National et d'autres chemins de fer du Canada. Le bill se rapporte non seulement aux réseaux ferroviaires, mais à Air Canada et aux autres compagnies aériennes du pays.

L'une des garanties de succès de tout pays réside dans une politique des transports judicieuse, laquelle aboutit naturellement à un réseau de transport efficace. J'ai constaté, à la lecture des débats qui se sont déroulés au fil des ans et que j'ai eu l'occasion de parcourir ces dernières semaines, que l'on critiquait constamment, à l'intérieur comme à l'extérieur de la Chambre, notre politique canadienne des transports ou peut-être devrais-je dire l'absence d'une politique des transports convenable et judicieuse. En ce qui concerne l'ensemble du Canada, il nous suffit de songer aux déboires qu'engendre dans diverses régions du pays le régime actuel des tarifs de transport. Il s'applique à tout le réseau ferroviaire, y compris le Canadien National.

Il semble que tout le système de transport nécessite un examen approfondi de la part du gouvernement et des représentants à la Chambre. Nous nous trouvons en face d'un salmigondis de règlements, de tarifs-marchandises de toutes sortes et de diverses méthodes d'établissement des taux aériens, qui se révèlent parfois injustes à l'égard de certaines régions du pays. Bon nombre de ces règlements furent établis il y a bien longtemps, alors que la situation était tout autre. Les temps ont changé, mais notre politique des transports d'une extrémité à l'autre du Canada n'a pas été modifiée pour autant. C'est une des raisons, je pense, pour lesquelles la question du transport au Canada a suscité à tel point l'attention de la population.

Je ne vais pas répéter tous les points et tous les arguments présentés à la Chambre par d'autres députés. On a déclaré qu'il nous faut reconsidérer de bout en bout non seulement le financement du Canadien National et les régimes de pension, mais encore tout l'ensemble de notre système de transport et cela

à l'égard de tous les modes de transport du pays. J'y inclus le réseau des chemins de fer et la création d'une marine marchande, chose que nous avons pratiquement laissé aller à la dérive, comme nos autres moyens de transport. Notre enquête doit porter sur l'ensemble du réseau aérien, sur l'industrie du camionnage, bref, sur toute la gamme des transports.

Les différentes lignes de chemin de fer se plaignent d'année en année de ce que le gouvernement les accule au déficit. D'après la rumeur, on s'efforcerait d'abolir une grande partie des services-voyageurs, et cela dans tout le pays. Diverses lignes réclament des subventions en invoquant l'insuffisance de leur trafic-marchandises. En tant que nation, nous sommes en mesure de tracer des lignes directrices raisonnables et constructives quant aux transports que nos lignes nationales devraient assumer. Personnellement, je trouve presque criminel d'avoir deux lignes nationales allant de l'Est à l'Ouest du Canada. Dans beaucoup de régions, les services se chevauchent. Dans bien des cas, chacune des lignes n'assure qu'une petite partie des transports qui devraient lui incomber.

D'autre part, nous voyons le CN subventionner d'autres formes de transport et concurrencer ainsi leur propre réseau. Il faut évidemment une certaine concurrence, mais il s'agit ici d'un cas qu'il conviendrait d'examiner. Le trafic sur nos lignes ferroviaires nationales pourrait, j'en suis convaincu, être beaucoup plus considérable qu'il ne l'est actuellement. Ce serait avantageux pour elles ainsi que pour l'économie de la nation. Je ne m'étendrai pas trop là-dessus. Je voulais simplement présenter quelques remarques d'ordre général et souligner la nécessité d'une révision complète de l'ensemble de la politique des transports au Canada.

Je voudrais maintenant dire quelques mots au sujet du service-voyageurs national que les diverses lignes de chemin de fer semblent vouloir abandonner. Nous avons lu dans les journaux le compte rendu des pertes énormes subies par le Canadien Pacifique et le Canadien National dans l'exploitation des services-voyageurs en divers secteurs. Il est très simple, dans une affaire ou une organisation, de donner le change en ne considérant qu'un seul aspect de l'exploitation. Dans ce cas-ci, il s'agit du service-voyageurs.

Nous n'entendons jamais l'autre son de cloche. Nous n'entendons jamais parler des millions d'acres de terres donnés, il y a bien des années, à ces lignes de chemins de fer à l'époque de leur construction. Nous n'entendons jamais parler des revenus considérables que certaines de ces compagnies ont tirés de l'exploitation des ressources trouvées sur place. Je n'en donnerai qu'un seul exemple.