

Les rapports financiers des compagnies font foi du montant énorme consacré à payer des intérêts. Si l'on s'attaquait aux causes réelles de ces déficits annuels, on aurait vite fait de régler le problème.

On demande à la Chambre de voter les crédits, sans quoi on supprimera les services. Ce genre de chantage est indigne de sociétés comme le Canadien National et le Canadien Pacifique, et c'est la raison pour laquelle j'admire tous les députés qui ont pris la parole pour signaler cette situation.

On annonce, à la télévision et à la radio, des tarifs spéciaux, rouges, blancs ou bleus, mais pourquoi pas un tarif spécial «vert» pour les emprunts afin d'aider à amortir, d'une façon plus efficace, les emprunts que ces compagnies sont obligées de faire?

Monsieur l'Orateur, voilà les raisons pour lesquelles il faut s'insurger contre cette façon d'agir.

Ici encore, je me réfère au quatrième paragraphe du rapport des vérificateurs, à la page 8, et je cite:

L'intérêt de la dette consolidée a augmenté de \$5.3 millions par rapport à 1967 pour atteindre \$70.4 millions en 1968. Le taux effectif d'intérêt sur la dette en cours au 31 décembre 1968 s'établit à 5.18 p. 100, contre 4.73 p. 100 l'année précédente.

Ces augmentations continuelles d'intérêt sont la cause de toutes les difficultés. Il n'est pas agréable pour la Chambre d'être obligée, chaque année, de discuter de nouveau cette fameuse question des crédits, surtout lorsqu'on sait qu'il y a mauvaise volonté et peut-être une mauvaise administration.

Comme le signalait hier mon honorable collègue, le député de Portneuf (M. Godin), cessons donc de nous contenter de voter et d'accepter ce qui est décidé en hauts lieux. Prenons plutôt nos responsabilités, comme nos commettants nous ont mandatés pour le faire, et tâchons d'améliorer les services pour tous les citoyens du pays.

Monsieur l'Orateur, non seulement ne doit-on pas supprimer le service des trains de voyageurs et celui d'Air Canada à Trois-Rivières, mais on doit les augmenter et les rendre assez efficaces pour que les gens les utilisent, ce qui réglerait tous les problèmes.

On se plaint du nombre d'accidents qui se produisent tous les jours sur nos routes. Au fait, tout le monde voyage en auto ou en autobus.

Le moyen de transport le plus efficace dont nous soyons dotés, en dépit de quelques rares accidents, c'est le train, mais c'est justement celui qu'on utilise le moins, ce qui constitue un paradoxe. Il est de notre devoir de favoriser l'utilisation de ce moyen de transport, ce qui ne se fera pas en supprimant les services qui existent déjà, mais plutôt en les améliorant.

[Traduction]

M. Robert McCleave (Halifax-East Hants): Monsieur l'Orateur, je serai bref mais sincère. J'ai été député au Parlement à une époque que j'appelle celle des chemins de fer et aussi au moment de ce que j'appelle l'âge de l'aviation mais parfois mon cœur et mes sentiments me ramènent au bon vieux temps, lorsque la vie semblait un peu plus tranquille, un peu plus recueillie, un peu moins mouvementée. En tout cas j'aimerais dire à la Chambre dans quelques minutes pourquoi j'appuie la motion présentée par le député de Timiskaming (M. Peters).

• (9.40 p.m.)

Je crois l'amendement valable. Je ne reprendrai pas les arguments que ce député ou d'autres ont invoqués pour l'appuyer, mais j'en présenterai un de mon cru. Le député a très justement dit que le financement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada est devenu tellement complexe et tellement différent de ce qu'on estimerait être la méthode régulière que nous devons certainement le mettre en question. Notre point de vue a été corroboré de bien des endroits de la Chambre.

Je ne vois pas comment nous pouvons appuyer une comptabilité anormale, car au fond c'est bien cela. En remontant dans le passé de notre pays et à la façon dont le financement des chemins de fer s'est structuré au cours des années, aucun d'entre nous n'y trouvera quelque reflet de la réalité ou quelque rapport avec elle. C'est une comptabilité ordonnée, chose que MM. Laurier, Borden et Meighen ont découverte il y a un demi-siècle, pour équilibrer les plateaux de la balance suivant les conditions fiscales qui existaient alors. A mon avis, cela ne peut marcher aujourd'hui.

Quand vous avez quelque chose qui démarre artificiellement, qui devient une formule rigide, reproduite d'année en année, après un certain temps il faut apprendre à voir avec des yeux neufs et, se demander si tout cela est justifié. La création d'un réseau ferroviaire à l'époque a pu être difficile, du côté public ou du côté privé, mais aujourd'hui l'heure des décisions a sonné. Nous devons examiner les comptes. Nous devons établir si des pratiques approuvées par nos pères et les pères de nos pères peuvent l'être à notre époque.

Nous sommes plus jeunes, nous sommes autres. Nous ne sommes pas obsédés par les luttes de ceux qui voulaient construire telle voie ferrée ou bien telle autre, nous ne nous demandons pas si cet homme-ci ou cet homme-là avait agi en pirate pour créer sa compagnie de chemin de fer. Nous ne sommes pas