

gnies exploitées par le gouvernement sont mal administrées et que la propriété publique n'a rien de bon.

**Une voix:** C'est vrai.

**M. Peters:** Un député dit que c'est vrai. Il ne fait aucun doute que certains représentants du Canadien National et d'Air Canada ont réussi à confirmer les arguments de certains de mes collègues voulant que le Canadien National et Air Canada soient moins efficaces et fassent leur travail moins bien qu'ils ne le devraient. Les remarques du député qui m'a précédé m'ont beaucoup intéressé. Lorsqu'il faisait partie du comité des transports, j'ai constaté, alors que nous discutons du financement du CN, qu'il était plus tolérant à l'égard de la propriété publique et qu'il s'intéressait davantage que d'autres à trouver des solutions aux problèmes touchant les chemins de fer.

Lorsque fut établi le réseau des Chemins de fer nationaux, il a été jugé nécessaire d'en faire une société d'État. J'estime que la propriété publique est encore nécessaire. Je suis aussi d'avis que le Canadien Pacifique devrait être société d'État. Il n'est pas juste de dire que les entreprises publiques pèchent par inefficacité, la faute est bien plus attribuable aux députés qui s'intéressent peu ou pas aux opérations des sociétés de la Couronne.

Lorsque, pendant les séances du comité dont j'ai parlé, il était question de postes, de traitements et de certains vice-présidents d'Air Canada, j'ai remarqué avec intérêt que le président a refusé de divulguer les fonctions précises de ces vice-présidents. Il a seulement dit qu'ils étaient ou n'étaient pas des cadres supérieurs, il n'a pas voulu déclarer le taux de leur rémunération, il a nettement laissé l'impression que tous les vice-présidents ne touchent pas une rémunération égale, il a laissé entendre que s'il dévoilait le taux de rémunération de chacun, certains seraient furieux et le moral s'en ressentirait.

Ses commentaires pourraient s'appliquer tant à l'exploitation du Canadien National qu'à celle du Canadien Pacifique. La bureaucratie a atteint le point où apparemment l'un ignore ce que fait l'autre. Les gens se préoccupent plus de leurs petits empires bureaucratiques que de l'administration générale des chemins de fer. Ils songent plus à la bureaucratie qu'à la direction de l'entreprise.

Lors de ces audiences de comité, nous avions convoqué un représentant de la Commission canadienne du blé. Je me souviens que nous avons discuté de wagons couverts et d'une manutention plus efficace des céréales. Nous avons parlé des nouveaux wagons-trémies et j'avais appris avec intérêt que la Commission du blé s'en chargeait. Apparemment elle en assume le contrôle mais le ministère de l'Industrie et du Commerce en est toujours propriétaire. Il était très difficile de découvrir si le ministère des Transports, le ministère de l'Industrie et du Commerce, la Commission canadienne du blé ou l'une ou les deux sociétés ferroviaires veillaient à l'entretien de ces wagons, bien que l'on savait qu'un contrat d'entretien était en vigueur depuis quelques temps. Il était impossible au comité de découvrir les clauses du contrat, si cet entretien était assuré et, dans l'affirmative, qui s'en chargeait et, plus important, qui en faisait les frais.

● (2150)

Lorsque le vice-président de la Commission canadienne du blé a comparu devant nous, il a déclaré que les dirigeants de cet organisme ne prévoient pas que le CN et le CP seraient en mesure de répondre aux besoins de transport de l'industrie céréalière de l'Ouest canadien cette

#### *Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada*

année. Il a déclaré que ces sociétés ferroviaires assuraient le transport d'environ 75 p. 100 du contingentement de l'année dernière, contingentement qui avait été convenu par toutes les parties intéressées. Cela ne répondrait pas aux besoins du commerce des céréales cette année et ils prévoient une insuffisance du transport des céréales. Il a ensuite dit que, cette année, le Parlement aurait à autoriser l'achat de 4,000 wagons-trémies de plus, à raison de \$20,000 chacun. On lui demanderait donc un autre montant de 80 millions pour des wagons-trémies cette année. Il a également indiqué qu'après une période de cinq ans, pour transporter le grain produit dans l'Ouest du Canada, le public canadien aurait à fournir 20,000 wagons pour un montant dépassant largement 400 millions de dollars.

Au moment de la Conférence sur les perspectives de l'Ouest tenue l'été dernier, les problèmes de transport étaient si graves que les premiers ministres de l'Ouest ont demandé, entre autres, au gouvernement fédéral de construire une plate-forme en vue d'améliorer les services ferroviaires. Ils ont dit qu'ils fourniraient les rails et que le gouvernement fédéral, par l'entremise du ministère des Transports, exploiterait la plate-forme et les rails. Nous aménageons au moins deux autres modes de transport ferroviaire au Canada, l'une étant propriétaire des rails et de la plate-forme et la Commission canadienne du blé contrôlant les wagons-trémies pour le transport du grain. En même temps, le CN mène une exploitation inefficace, envoyant à la ferraille les wagons couverts dont on se servait pour la livraison du grain alors que d'autres wagons couverts sont construits qui ne peuvent servir à cette fin. Les députés devraient étudier très minutieusement ses activités pour deux raisons. Premièrement, il est très inefficace dans le transport de la plupart de nos principales marchandises. Deuxièmement, il nous faudrait assumer le contrôle de toutes les voies ferrées au Canada et réunir les deux compagnies sous un seul contrôle pour que, dans le transport offert au public canadien, le service soit plus important que les profits.

Appuyer les deux premiers amendements ne me pose aucun problème. Ils ôtent au CN le commerce hôtelier et la possibilité de construire des tours à Toronto. D'après le président du CN, la tour est une simple question de prestige. Elle sera plus haute que les tours érigées par les banques ou tout autre construction au Canada. Pressé de justifier cette réalisation, il a répondu qu'une antenne serait érigée au sommet de la tour et qu'elle servirait à notre réseau de télécommunications. J'estime que quelqu'un d'autre aurait pu construire une tour au haut de laquelle on aurait mis cette antenne. Cela aurait entraîné beaucoup moins de travail pour ceux qui devraient normalement exploiter un réseau ferroviaire. Ils n'exploitent pas un réseau ferroviaire mais une affaire commerciale et encore le font-ils bien mal. Il est impossible de confier ce genre d'exploitation à des partisans politiques et de s'attendre d'eux qu'ils exploitent un réseau ferroviaire.

**Des voix:** Bravo!

**M. Peters:** Nous aurons sous peu l'occasion de prendre des mesures à ce sujet. M. MacMillan dirige l'exploitation du CN depuis de nombreuses années. J'ose dire qu'après 35 ou 40 ans, il en sait long au sujet de l'exploitation des chemins de fer au Canada. Il ne connaît certes pas grand-chose à l'exploitation hôtelière. Il ne sait pas pourquoi on a vendu l'hôtel Bessborough pour \$1,600,000 après avoir consacré un demi-million à l'aménagement d'un tunnel menant au parc de stationnement. Il n'a pas pu donner d'explications à ce sujet ni d'ailleurs à celui de la tour.