

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

lioration de leurs réseaux de transports publics, le Canada fait le contraire.

Le CN, le député de Mississauga l'a dit hier, se lance de plus en plus dans l'hôtellerie. En outre, il s'occupe d'immeubles coûteux, construit une tour, et est mêlé à 38 entreprises associées qui n'ont rien à voir, sauf dans le sens le plus large, au transport ferroviaire. La société s'intéresse plus à ces choses qu'à remplir le rôle qu'en attendent à bon droit les Canadiens.

Actuellement, on fait en Grande-Bretagne l'essai d'un train électrique ou diésel qui peut rouler à 130 milles à l'heure. Au CN, la recherche et le développement dans ce domaine sont lamentables; on en a la preuve dans le livre «Institutionnalisation of Canadian Rail Obsolescence» du professeur Lukasiewicz.

Il est manifeste, le député de Vegreville (M. Mazankowski) l'a d'ailleurs signalé, que les directeurs du CN et d'Air Canada n'ont pas été plus francs qu'il ne fallait avec le comité. Ils hésitaient à nous décrire les fonctions des cadres supérieurs, mais le comité a quand même su que la société ferroviaire était mêlée à des entreprises subsidiaires. Le comité n'a pas toujours obtenu les renseignements qu'il demandait à bon droit. En examinant les raisons pour lesquelles les représentants des sociétés refusaient de divulguer les renseignements, j'ai appris que des comités spéciaux au Royaume-Uni avaient eu le même problème. A ce propos, je voudrais citer un passage de la page 654 de la 18^e édition de May. Le paragraphe porte sur le comité spécial des industries nationalisées et est ainsi conçu:

Le besoin d'un nouveau mécanisme parlementaire pour étudier les activités des industries et des services devenus propriété publique après la seconde guerre mondiale a entraîné la création, en 1951-1952, d'un comité chargé d'étudier les moyens par lesquels la Chambre des communes était informée des activités des industries nationalisées.

Il n'y a guère de différence entre une industrie nationalisée du Royaume-Uni et une société canadienne de la Couronne comme Air Canada et le CN. Bien que je ne puisse donner le compte rendu détaillé de l'activité du comité en question, voici ce qu'on lit à la page 655:

Les dix premières années de son existence, le comité a étudié en moyenne une industrie nationalisée par session. En 1966-1967, le nombre de ses membres a augmenté et, depuis, il fait faire les enquêtes par des sous-comités qui examinent deux sujets en même temps ou des aspects différents de la même industrie.

Si le Règlement le permettait, nous devrions nous efforcer de faire entrer cette pratique et cette procédure dans la tradition parlementaire canadienne, pour rendre les entreprises de la Couronne, comme Air Canada et le CN, plus responsables envers le public. Il ressort, des travaux du comité, que les bureaucrates de ces sociétés de la Couronne ont tendance à s'écarter de plus en plus de leur rôle premier. Il est évident qu'aujourd'hui les Canadiens ont le droit de s'attendre à ce que leurs principales sociétés de la Couronne s'acquittent mieux de leur tâche. Aujourd'hui, en répondant à une question, le ministre de l'Agriculture (M. Whelan) a signalé qu'un avion d'Air Canada avait été en retard d'une heure. Tout le monde s'est mis à rire, car c'est le genre de situation à laquelle nous nous attendons maintenant.

[M. MacKay.]

● (1530)

En ce qui a trait à l'horaire du Canadien National, nous constatons qu'il règne une confusion terrible. La plupart du temps, cette compagnie ne peut même pas garantir qu'un passager arrivera à telle ou telle heure. Tout semble indiquer que la compagnie ne désire que lui vendre un billet et que le passager n'a aucune garantie quant à l'heure à laquelle il arrivera à destination. Les Canadiens ont le droit de s'attendre à un meilleur service que cela.

Pour ce qui est du secret qui doit entourer les activités de ces sociétés de la Couronne, celles de leurs principaux cadres supérieurs, leur traitement, la façon dont ils ont été nommés, etc, voilà différents points sur lesquels les Canadiens aimeraient bien être renseignés. Il est tout à fait ridicule de prétendre que divulguer de tels renseignements risque de causer un quelconque préjudice aux activités de ces entreprises. Si ces personnes ont une certaine envergure, elles devraient recevoir un traitement en conséquence. S'il ne l'est pas, ou si ces personnes font double emploi et occupent des postes inutiles à Air Canada ou au Canadien National, elles devraient être remerciées.

Le comité et la Chambre des communes seraient fort intéressés à savoir comment il se fait que la situation actuelle dure, à savoir qu'il y a encore toujours cogestion dans la direction d'Air Canada et du Canadien National. Il serait intéressant de savoir pourquoi ce sont les cadres supérieurs d'Air Canada qui ont entrepris de se lancer dans l'industrie aérospatiale canadienne. Il serait intéressant d'obtenir davantage de précisions sur la situation de Wardair. Chaque fois que des députés ont essayé de découvrir pourquoi on a agi ainsi, qui a eu l'idée, si le ministre a donné des directives ou sur quoi les directeurs ou les hauts fonctionnaires se sont fondés pour prendre des mesures, on nous a dit, comme l'a signalé le député de Vegreville (M. Mazankowski), qu'on ne pouvait donner de réponse à cause du caractère confidentiel de la question.

Pour ce qui est du CN, je ne vois pas pourquoi on laisserait la compagnie continuer à attendre des Canadiens qu'ils fournissent des fonds pour des entreprises comme la tour du CN, à moins qu'elle ne décide de remplir son rôle principal qui consiste à transporter les gens et la marchandise en vue du bien-être général des Canadiens. Actuellement, il y a un peu partout au pays comme jamais cela ne s'est vu auparavant une pénurie de denrées de toutes sortes. Dans l'Est, les céréales de provende sont rares. En Colombie-Britannique, la pomoculture et l'industrie du bois d'œuvre sont gênées par une absence de services de transport ferroviaire. On connaît bien par ailleurs les problèmes que pose le transport du blé.

Hier soir, je n'ai pas eu beaucoup de mal à suivre le raisonnement du député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin). Je ne veux pas citer inexactement ses paroles. Il a dit, je pense, que le CN veut construire cette tour parce que le CP en a construit une à Calgary. Il a signalé qu'à son avis ce n'était pas nécessairement valable parce que les clients du CP ont dû la payer. Si ce n'est pas valable pour le CP, je ne parviens pas à comprendre comment ce pourrait l'être dans le cas du CN, même s'il s'agit d'une société de la Couronne.