

De toute façon, je pose ma question à nouveau aujourd'hui, espérant que le ministre pourra dire combien l'on compte de surveillants qui touchent—je ne dirai pas qui gagnent—\$25,000 ou plus par année? Si le ministre qui présente ce bill ne connaît pas la réponse actuellement, il faudrait exiger une enquête, et si cette enquête prouve que 50 p. 100 de ces intermédiaires sont inutiles, qu'on les remercie tout simplement de leurs services, car nous voulons une administration saine.

Il est un autre point que je voudrais signaler au sujet de l'administration actuelle: c'est qu'elle accuse des déficits. Et je voudrais donner un exemple qui explique cette situation et pourquoi le ministre, avant de consentir des prêts, devrait demander aux administrateurs de réviser leur méthode d'administration.

Si le ministre croit que, sous l'administration libérale des sept dernières années, notre pays a connu la prospérité, il n'est pas normal qu'une compagnie comme le Canadien National, qui fonctionne dans le cadre de la société juste et prospère, redemande chaque année au gouvernement de combler son déficit.

Et voici à quoi je veux en venir. A l'heure actuelle, les salaires et les frais d'exploitation augmentent, mais on insiste sur la réduction des tarifs. Des prix de faveur et des tarifs spéciaux sont consentis aux grosses compagnies de pétrole et d'exploitation forestière. Les usines qui forment des cartels à travers le Canada sont favorisées sur ce point. Le dernier exemple dont j'ai été témoin l'été dernier m'a frappé d'une façon particulière. Il s'agit des taux fixés par le Canadien National en 1957 pour le transport entre deux régions du Québec.

Pour un tarif fixé à 29c. les 100 livres, en 1957, une même compagnie se voyait offrir les mêmes services à 24c. les 100 livres à l'été de 1969.

J'ai en main une lettre en provenance d'une compagnie de transport de la circonscription de Portneuf, adressée à M. Lord Fortier, de la Commission des transports, à Ottawa, et dont voici le texte:

Cher Monsieur,

Pour faire suite à notre rencontre de ces jours derniers au Congrès de l'Association du camionnage à Montréal, il fut question entre nous de la compétition illégale de taux que toutes les compagnies de transport par route ont à subir de la part des chemins de fer Nationaux.

En ce qui nous concerne, nous avons commencé à transporter du sulfite en provenance du Lac Saint-Jean, destiné à Saint-Raymond, en 1957, alors que le taux du CN était de 29c. les 100 livres.

Deux ans plus tard, alors que nous étions très bien équipés pour faire ce transport, voilà que le CN leur arrive avec une proposition de taux de 22c.

[M. Godin.]

Encore cette année, soit 12 ans plus tard, alors que les taux de transport ont doublé depuis ce temps, ils reviennent à la charge avec un taux de 24c. ...

... les 100 livres.

C'est justement parce que les chemins de fer Nationaux baissent leurs tarifs quand leurs frais d'exploitation augmentent qu'ils accusent des déficits dans leurs frais d'exploitation. A ce moment-là, les administrateurs disent au gouvernement: Nous accusons un déficit. Aidez-nous ou garantisiez certains de nos emprunts.

Quelques trains seront provisoirement retirés de la circulation. Dans le journal *Le cheminot canadien* du samedi 29 novembre, on peut lire ce qui suit:

Des sources fiables à Ottawa déclarent que le CN demandera sous peu la permission d'abandonner ses services transcanadiens ainsi que les trains de voyageurs Montréal-Toronto, Ottawa-Montréal et l'Océan Limitée entre Halifax et Montréal.

Monsieur l'Orateur, dans la *Recommandation* du bill actuellement à l'étude, on peut lire ce qui suit:

... autorisant Sa Majesté à consentir des prêts à la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et à Air Canada pour couvrir le déficit des réserves d'exploitation jusqu'au 30 juin 1970, tout semblable prêt devant être remboursé grâce aux revenus de la Compagnie des chemins de fer et d'Air Canada ou, en cas d'insuffisance, grâce à de nouveaux crédits votés par le Parlement pour couvrir le déficit.

Monsieur l'Orateur, je suis à la Chambre depuis quatre ans et je sais que depuis ce temps, le Canadien National accuse des déficits. En lisant ce paragraphe, il est évident qu'une fois de plus on invite le Canadien National à accuser un autre déficit.

A mon avis, si l'honorable ministre des Finances (M. Benson) demandait aux administrateurs du Canadien National de changer leurs méthodes, il ne serait plus obligé de leur prêter de l'argent pour couvrir les frais d'exploitation.

J'aimerais aussi traiter, à ce stade, du financement de cette compagnie de la Couronne. En adoptant ce bill, nous autorisons le Canadien National à faire des dépenses de l'ordre de \$201,700,000. Le paragraphe 2 de l'article 3 habilite le Canadien National à emprunter certaines sommes d'argent. A l'article 5, on peut lire que le gouvernement s'engage à garantir les emprunts.

A mon avis, si cette société de la Couronne doit payer annuellement 70 millions de dollars en intérêt sur sa dette, cela démontre que le gouvernement a déjà trop garanti d'emprunts. Je me demande à quel taux sera consenti le prochain. Sera-t-il consenti aux mêmes conditions que celles faites par le Canada aux pays étrangers, c'est-à-dire à  $\frac{3}{4}$