

La principale difficulté qui donne lieu à certaines discussions et qui fait d'ailleurs que des députés ont jugé bon d'apporter des amendements à ce bill, c'est, comme l'a souligné le député de Mississauga, que le CN a abandonné, dans une large mesure, sa fonction première. Le député de Timiskaming (M. Peters) et d'autres députés qui ont participé avant moi à ce débat ont fait également remarquer la chose.

J'oserais dire, monsieur l'Orateur, que les difficultés qu'éprouve la Chambre à l'égard de cette importante mesure législative ont été accentuées, par le geste inhabituel et plutôt répréhensible du chef actuel de la Commission canadienne des transports qui, lorsqu'il était ministre, a mis fin à la procédure établie pour la nomination des vérificateurs. Maintenant nous sommes dans une situation ridicule car nous avons un vérificateur qui arrive, un autre qui s'en va, un autre de parti, et deux autres qui s'accrochent. La maison Cooper et Lybrands va être chargée de vérifier les finances du CN pendant les prochaines années à la suite d'un amendement du député de Timiskaming qui a été accepté au Comité et qui est inclus dans le bill. C'était un bon amendement car il stabilisait une situation précaire. A une certaine époque, nous avons une maison de vérificateurs nommée pour une quarantaine d'années. Il était très difficile d'obtenir un rapport annuel car ces vérificateurs se considéraient un peu comme des intouchables du fait qu'ils avaient été nommés là par le Parlement; or, tel n'est plus le cas maintenant.

Au cours de la dernière session de la législature précédente, le gouvernement a présenté le prédécesseur du bill, la «loi de 1971 sur les chemins de fer Nationaux du Canada (financement et garantie)». Ce projet de loi portait sur l'exercice financier du 1^{er} janvier 1971 au 30 juin 1972. Le gouvernement a présenté le bill en deuxième lecture le 6 mars 1972 et le débat à cette étape a été ajourné le 21 avril 1972 sans que le gouvernement le remette à l'étude pendant le reste de la législature. C'est dire l'importance qu'il accorde à la mesure.

Au cours de la présente session, Votre Honneur, le gouvernement a présenté le bill C-164 le 19 mars 1973. Le bill concerne l'exercice financier commençant le 1^{er} janvier 1973 et se terminant le 30 juin 1974. La seule disposition rétroactive pour l'année 1972 se trouve à l'article 13, mais elle n'est pas exprimée en termes clairs. En fait, nous discutons du financement du CN et d'Air Canada pour la période du 1^{er} janvier 1971 au 30 juin 1974, soit trois ans et demi. Il y a un intervalle de six mois que les bills, s'appliquant à la période du 1^{er} juillet au 31 décembre 1972, laissent de côté.

● (1520)

Il est évident que ni le ministère des Transports, ni le gouvernement n'accordent le respect voulu à cette mesure législative. Il est tout aussi évident que les affaires financières du CN et d'Air Canada sont surveillées par le seul gouvernement. Le bill annuel de financement est, de bien des points de vue, une farce. Il a pour but de tromper le public et ses représentants à la Chambre en leur faisant croire qu'ils contrôlent ces deux grandes et importantes compagnies de service public.

Au fond, il suffit au CN de donner au gouvernement un billet à ordre pour autant de centaines de millions de deniers publics qu'il veut. Et si Air Canada veut des fonds, il peut ajouter cette somme au montant du billet à ordre. Je pense donc que le Parlement doit se montrer plus judicieux dans l'approbation et l'autorisation des crédits.

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

C'est là, bien sûr, l'esprit des amendements proposés par le député de Mississauga et l'intention qui les sous-tend.

Il est évident que le CN a négligé son rôle premier: le transport de marchandises et des services efficaces. Il faut, surtout, que le Canadien National modernise ses installations. La crise actuelle de l'énergie a révélé l'insuffisance de nos moyens face à une telle situation au niveau des transports. Je suis convaincu que le ministre des Transports (M. Marchand) s'en rend compte. Malheureusement, la situation du CN est devenue telle qu'il n'y a rien à faire à court terme. Chose curieuse, il est possible que la crise de l'énergie entraîne le prolongement et l'amélioration du réseau du Canadien National. C'est ce qui semble se passer aux États-Unis. D'après un article récent du *Wall Street Journal*, la crise énergétique augmentera l'utilisation d'Amtrak. De toute évidence, il y va de l'intérêt des États-Unis d'améliorer leur service ferroviaire, et c'est une tentative en ce sens. Que fait le Canada?

Tant l'actuel ministre des Transports que son prédécesseur ont répété à maintes reprises que la structure financière du CN tout comme les politiques relatives au transport avaient un urgent besoin de révision et de modernisation. Le fait que l'horaire du train Rapido ait été modifié à l'insu du ministre des Transports révèle qu'il y a un manque de direction dans cet important service. Le fait que le président d'Air Canada n'ait pas été informé du projet de taxe applicable aux usagers des aéroports avant d'en prendre connaissance par la voie des journaux révèle un manque de consultation. Il est évident pour quiconque s'entretient avec les cadres supérieurs d'Air Canada, tout comme avec ceux de l'autre société aérienne et du CN, qu'il y a dans ce secteur une baisse du moral. Que l'on ait laissé se développer cette situation n'est pas à l'honneur de l'actuel gouvernement.

La situation était en gros la même sous l'ancien ministre des Transports. Ce dernier déclarait en mars 1972, comme en fait foi la page 808 du hansard:

J'admets qu'une réorganisation est nécessaire pour que les députés et le pays en général obtiennent plus de renseignements sur tous les aspects des transports, et plus facilement. C'est pourquoi je me propose de présenter à la Chambre au cours de la prochaine session trois importantes mesures auxquelles on travaille actuellement.

Je rappelle que cela remonte à mars 1972. Je poursuis:

La première est un bill visant à donner à Air Canada le statut de société de la Couronne indépendante et, si j'ose dire, à la divorcer d'avec le CN. Je présenterai également une loi sur la révision des chemins de fer nationaux du Canada, et, parallèlement, une mesure modifiant la loi sur les chemins de fer. Les députés connaissent la grande portée et la complexité de ces modifications car voilà deux ou trois ans qu'ils les demandent.

Donnant suite à l'engagement pris par l'ancien ministre des Transports, l'actuel ministre a fait des déclarations et des promesses. Malheureusement, il n'a pas agi. Le ministre sait combien souhaitable il est de transporter les voyageurs rapidement et efficacement entre les plus grandes villes de l'Est du Canada et les autres centres. A mon avis, et je suis sérieux, il serait sage de faire ce que le député de Crowfoot (M. Horner) a proposé hier soir, soit de prendre une partie des fonds destinés à l'aéroport de Pickering et à l'expérience ADAC et de les mettre à la disposition du CN pour la construction d'une emprise moderne, efficace, qui permette le transport des passagers et des produits à 100 et 125 milles à l'heure d'une ville de l'Est à une autre. Nous en bénéficierions tous. Le professeur Lukasiewicz de l'Université Carleton a déclaré que les normes de transport au Canada sont bien en retard sur celles des autres pays modernes. Alors que les nations industrialisées de l'occident attachent une importance grandissante à l'amé-