

Air Canada à emprunter, à émettre des capitaux avec la garantie de l'État ou de Sa Majesté, pour une somme ne dépassant pas un milliard de dollars.

Puisque nous en sommes à parler du Canadien National, il est peut-être bon de signaler que la dernière grève aurait pu être évitée, si l'on avait eu le souci de la bonne administration, et si les administrateurs avaient été conscients et responsables de leurs propres intérêts, en même temps que de ceux de tous les citoyens.

Il n'y a pas si longtemps, il y avait, pour l'entretien de sept milles de voie ferrée, trois ouvriers et un contremaître. Aujourd'hui, il n'y a plus que deux ouvriers pour entretenir 20 milles de voie. Il s'ensuit naturellement que la voie ferrée est moins sûre, que les déraillements sont plus fréquents, ce qui entraîne des milliers de dollars de perte, de dommages en matériaux de toutes sortes.

On dira qu'il s'agit là d'une économie de bouts de chandelle. Mais au cours de la dernière grève des chemins de fer, comme je le disais tantôt, si nous avions eu des administrateurs clairvoyants, nous aurions pu éviter cette grève. Si l'on tient compte des montants perdus en transport, en salaires et en impôts, et des salaires que l'on payait aux employés que l'on déplaçait par autobus à travers tout le Canada, ce qui coûtait \$28 par jour, par employé, alors que ces employés devaient souvent revenir à leur point de départ, sans avoir obtenu un emploi ni accompli aucun travail, on aurait économisé. Cela se passait durant la grève perlée qui a duré environ trois semaines.

Si nous faisons un total de toutes les dépenses inutiles occasionnées par cette grève, nous serions étonnés de constater que tous ces montants auraient été suffisants pour payer l'augmentation demandée au cours de cette grève. Il est certain, encore une fois, que l'on n'administre pas les sociétés «à milliards» du gouvernement comme on administre de petites entreprises privées. Mais il reste que les méthodes administratives sont toujours à peu près les mêmes pour les grandes, moyennes et petites entreprises. Toujours, il faut des revenus, des dépenses et des profits, mais il ne faut pas faire exprès pour faire des dépenses exagérées. Par exemple, j'ai eu connaissance, dans ma circonscription de Rimouski, que pour remplacer une vitre dans une fenêtre de la gare, on a fait venir un homme de Campbellton, Nouveau-Brunswick, à une distance de 100 milles. C'est un peu ridicule, n'est-ce pas?

On m'apprend que des employés du Canadien National ont à leur disposition, à longueur d'année, une automobile fournie, avec carte de crédit illimité, le tout pour un montant fixe et «arrondi» de \$50 par mois. A ce compte-là, monsieur le président, personne n'achèterait d'auto en son propre nom. Les sociétés fourniraient des autos à tous leurs employés, avec dépenses fournies et payées par la société, le tout s'ajoutant au coût annuel d'administration, ce qui augmenterait le coût des produits, de même que le déficit annuel de ces sociétés. Si cela peut se faire dans le cas des sociétés financées par le gouvernement du Canada, cela est impossible dans les industries privées, petites, moyennes ou grandes.

Une autre remarque que l'on fait souvent, c'est qu'entre Vancouver et Halifax il y aurait, le long de la voie ferrée, assez de matériaux en perdition pour payer les salaires des employés pour plusieurs années à venir.

Un bon nombre de remarques semblables nous sont faites très souvent, et sur de nombreux sujets, notamment sur le gaspillage éhonté qui se pratique dans l'administration du Canadien National. Il y aurait là matière à enquête royale sur l'administration générale de cette société natio-

Canadien National et Air Canada

nale où les employés supérieurs touchent pourtant d'assez bon salaires, pour faire en sorte que l'administration y puisse servir d'exemple pour les sociétés privées. Mais c'est le contraire qui se produit.

Plus on emprunte de capitaux pour subventionner cette société, plus on augmente l'intérêt, et même les taux d'intérêt. Et plus la société grandit, plus elle s'enfonce dans les dettes et les dépenses fixes. Cela fait penser à une auto enlisée dans la boue. Plus on fait tourner les roues, plus elle s'enlise.

Monsieur le président, à quoi bon faire ces remarques, puisque la coutume est maintenant établie? Le gouvernement comble les déficits, peu importe si l'administration est bonne ou mauvaise. C'est ainsi que peuvent réfléchir les administrateurs de ces grandes sociétés financées à même les deniers publics, où les profits ne sont pas nécessaires pour encourager une bonne et saine administration.

● (2120)

[Traduction]

M. Walter Baker (Grenville-Carleton): Monsieur l'Orateur, j'ai suivi ce débat à la Chambre et j'ai entendu avec grand intérêt mes collègues de tous les partis parler des avantages et inconvénients du service du Canadien National, et de façon générale des problèmes relatifs aux chemins de fer et à l'aviation ainsi que des avantages ou inconvénients pour les diverses régions du Canada. Certains étaient préoccupés par l'état des économies insulaires du Canada qui d'une certaine façon sont isolées géographiquement. Ils ont mentionné que cet isolement géographique s'accompagne d'un autre isolement que leur imposent des modes de transport inefficaces qui ont des incidences sur la croissance et le niveau de vie de ces collectivités insulaires.

Des députés d'autres régions du Canada, principalement de l'Ouest, ont parlé des lignes ferroviaires abandonnées et du sentiment d'éloignement qui en a résulté et qui se fait sentir dans la façon de vivre et d'exploiter les commerces et les fermes. Si nous acceptons les propos des députés de l'Ouest, ce qu'à mon avis, nous devrions faire, nous reconnaissons qu'il existe de graves problèmes en ce qui concerne les chemins de fer.

Monsieur l'Orateur, à mon avis, il importe de se souvenir que les chemins de fer ne nous sont pas venus par hasard. Ils ont été l'instrument de l'unité nationale canadienne et de l'unification des régions distinctes du Canada qui étaient séparées par de longues distances parsemées ici et là de villages. Les chemins de fer ont réuni les habitants du Canada. Ce n'est pas par hasard que la plus grande salle de comité de notre immeuble s'appelle la salle du comité des chemins de fer. A mon avis, elle constitue la preuve de l'importance des chemins de fer au début de notre histoire.

Il existe un autre genre d'isolement dont je voudrais parler, monsieur l'Orateur; c'est l'isolement que nous connaissons dans l'est de l'Ontario par exemple. C'est une des dernières régions de l'Ontario à se développer du point de vue industrie. Je me place maintenant du point de vue de l'industrie manufacturière secondaire qui est tellement importante pour la région si on veut offrir toute une gamme d'emplois aux jeunes gens de l'endroit. C'est nécessaire afin qu'il y ait moins de départs et que l'on puisse conserver leurs talents et leurs spécialités. Je crois que dans cette région-ci, les chemins de fer peuvent diminuer ce sentiment d'isolement dans le sens où j'emploie ce terme.

Je parle de la part de l'est ontarien que je représente et peut-être également des villes à l'est, à l'ouest et le long de