

s'immiscer dans l'administration quotidienne d'une société de la Couronne. Je suis logique à tous points de vue, même quand il en coûte et que, parfois, une société de la Couronne nous met dans l'embarras; à mon avis, cependant, lorsqu'une société de la Couronne s'adresse humblement au Parlement pour demander des fonds, nous sommes légitimement en droit d'examiner s'il y a lieu pour nous de voter ou non des crédits allant dans les millions sous forme de subventions ou de prêts qui permettront à la société de poursuivre ses activités. Nous sommes légitimement en droit de réexaminer le rôle que joue d'une manière générale la société de la Couronne en question et de nous interroger sur son comportement en songeant au comportement que nous attendons d'elle.

C'est avec quelque réticence que je commence à pardonner à Air Canada le traitement que cette société a infligé à ma ville pendant un certain nombre d'années. Mais il s'agissait en l'occurrence d'un cas d'inavouable insensibilité qui faisait fi des souhaits émis par le Parlement. Le traitement infligé aux retraités est un autre exemple d'inavouable insensibilité. Des députés représentant, me semble-t-il, bien plus de régions que les directeurs du CN ont pris position à ce sujet. Ces députés ont déclaré sans ambages qu'ils n'approuvaient pas la façon dont sont actuellement traités certains de ces retraités, et ils ont recommandé au CN de prendre une initiative dans ce domaine. Pourtant, la compagnie n'a rien fait. Je crois pouvoir dire que les autorités du CN font mieux de relever leurs manches si elles espèrent que nous votions des centaines de millions de dollars pour leur permettre de poursuivre leur activité. Si la compagnie ne peut pas s'occuper convenablement de ses propres employés, peut-être ne devrait-elle pas avoir 229 millions de dollars à sa disposition d'ici à la fin de l'année pour ses immobilisations, et encore 80 millions au cours des six premiers mois de l'an prochain.

Air Canada, succursale du Canadien National, demande 13 millions de livres sterling pour des moteurs—je crois qu'il s'agit de moteurs ou de matériel de ce genre. Nous ne savons pas si les dirigeants de cette société ont la compétence nécessaire pour choisir les bons moteurs s'ils n'en ont aucune pour s'occuper de leurs employés—je parle ici d'Air Canada en tant que succursale du Canadien National. Le CN a fait preuve d'une négligence cavalière. C'est là un symptôme des maux qui nous affligent, ce gigantisme représenté par le CN. Peu importe au fond si une grande entreprise appartient à des intérêts privés ou publics; c'est tout aussi désolant dans un cas comme dans l'autre. C'est que le gigantisme rend les gens insensibles aux volontés de la population.

Si nous voulons tenter de sensibiliser nos entreprises aux désirs de la population, nous avons la possibilité de le faire au moment où, chaque année, elles viennent demander des crédits au Parlement. Il est temps de faire état de notre insatisfaction par suite de la façon dont la société traite ses employés retraités et j'espère qu'avant longtemps nous assumerons nos responsabilités envers les retraités qui relèvent directement du Parlement. Je recommande donc à la Chambre l'amendement qu'on vient de présenter.

M. Jack Marshall (Humber-Saint-Georges-Sainte-Barbe): Monsieur l'Orateur, en faisant mon apport

annuel au débat sur la mesure—en l'occurrence, le bill C-186—concernant le CN et qui autorise la dépense de sommes considérables, je ne puis m'empêcher de penser à la façon aveugle dont la Commission canadienne des transports a supprimé le service-voyageurs dans ma province. Les événements qui ont suivi me donnent le frisson, surtout le peu de cas qu'on a fait des intérêts des gens qui avaient et ont encore besoin du service.

Ces sentiments, que partagent mes amis de Terre-Neuve, sont aggravés lorsque je lis les rames de documents publiés qui décrivent en langage fleuri les objectifs du ministère. Ces objectifs, de toute façon, continuent de nous arriver à toute vapeur—objectifs d'exploitation, objectifs de réglementation, objectifs de développement. Mais celui qui fait le plus d'effet c'est le paragraphe qui expose ainsi les objectifs de réglementation:

Veiller à ce que les conséquences économiques, techniques et sociales attribuables aux changements qui interviennent dans les moyens ou l'utilisation des services de transport n'apportent pas de bouleversement et s'assurer que les éléments matériels: voies, véhicules, têtes de lignes, exploitation du service soient fournis et maintenus de façon viable socialement et économiquement.

Eh bien! La suppression du service-voyageurs est justifiée économiquement du fait qu'il coûtait \$900,000 l'an, ce qu'on trouvait trop cher. Pourtant, peu de temps après le coup de sifflet de la compagnie, la Commission canadienne des transports rendait une ordonnance en date du 25 septembre 1969 stipulant une périodicité minimum des services-passagers. D'un seul coup, ayant sans doute préparé cette ordonnance pour proclamation dès la suppression du service-voyageurs de Terre-Neuve, le comité des transports recommandait l'abolition d'une restriction qui, depuis dix ans, empêchait la compagnie de chemin de fer de réduire les services non rentables, de sorte que la Commission a pu commander le maintien d'un service-voyageurs, même déficitaire, moyennant une subvention de 80 p. 100 du déficit.

Il y a lieu de dire qu'on a établi pour remplacer le chemin de fer, un service d'autobus sans, me semble-t-il, beaucoup de planification. Je me trompe peut-être, monsieur l'Orateur, mais c'est, je crois, la première fois que le Canadien National se lançait dans le service d'autobus à une échelle importante, et je peux dire à tous les députés que la compagnie, malgré tous ses experts en exploitation, n'a pas lieu de s'enorgueillir de la façon dont elle s'acquitte de la tâche dont l'a chargée le ministère, de faire face aux besoins du public tels qu'ils existent, et surtout, comme l'indiquent les objectifs de réglementation, de «s'assurer que les éléments matériels: voies, véhicules, têtes de lignes, exploitation du service soient fournis et maintenus socialement et économiquement».

Comment un organisme de l'envergure du CN peut-il instaurer un service d'autobus en tenant si peu compte du service qu'il est lui-même tenu de dispenser, voilà qui dépasse mes pouvoirs d'entendement, quand on sait les moyens dont il est censé disposer pour effectuer des recherches en commercialisation, en développement industriel et ainsi de suite. En instituant un système de transport par autobus pour la population de Terre-Neuve, le CN a adopté l'attitude suivante: «Le voici: utilisez-le, et si vous n'aimez pas cela, arrangez-vous»—ce sont là des mots qu'on a entendus tomber récemment de la bouche de personnes haut placées au sujet de certaines questions.