

CN et Air Canada

Par contre, le même gouvernement présente à la Chambre le bill C-164, qui engagera presque un milliard et demi de dollars que les citoyens canadiens devront payer à même leurs taxes. En fait, ce bill autorisera le Canadien National à investir 225 millions de dollars, en 1973 seulement, et 75 millions au cours des six premiers mois de 1974, pour payer, avant le 1^{er} juillet 1974, une dette de \$169,500,000.

De plus, à même les taxes des travailleurs, on assure à Air Canada un montant de 140 millions de dollars pour acquitter des obligations allant du 1^{er} juillet 1973 au 30 juin 1974, et un tout petit montant de 13 millions en garantie sur les «débentures», pour tout le reste, c'est-à-dire ce qui n'entre pas dans l'administration depuis 1971, sur laquelle nous n'avons encore reçu aucun détail. Tout cela ce n'est que de la «petite bière d'épinette», un rien du tout. Au fait, on dit: Le château brûle, mais tout va très bien madame la marquise. Voilà le portrait de nos représentants fantoches en face des technocrates qui se rient éperduement du Parlement, parce que le gouvernement est son seul paravent.

En revisant le discours de l'honorable secrétaire parlementaire du ministre des Finances, nous y découvrons toute la candeur que seuls les fonctionnaires chevronnés peuvent laisser deviner pour rendre la situation encore plus tragique.

Le secrétaire parlementaire du ministre dit, et je cite:

Les honorables députés se souviendront que le projet de loi de 1971 (qui comprenait certaines dispositions pour 1971 et 1972) n'avait pas franchi l'étape de la 2^e lecture au moment où la 28^e législature a été dissoute.

C'est donc dire que ce bill s'étend sur 1971, 1972, 1973 et 1974. Je me demande donc, de quelle façon le Canadien National et Air Canada ont obtenu les fonds nécessaires au cours des dernières années. Et quand nous demandons de connaître la raison de cette inaction du gouvernement, pourquoi le bill C-4 est mort dans l'œuf, le gouvernement ne peut certes invoquer le blocus de l'opposition, puisque en 1971, il jouissait d'une majorité absolue.

Le gouvernement était plutôt intéressé, à cette époque, à tous ces bills omnibus qu'il a fait voter par tous ses députés «suiveux», qu'à présenter et à faire adopter par la Chambre les bills nécessaires au bon fonctionnement de l'administration du pays.

Le ministre va-t-il dire, durant l'étude du bill en comité, ce que le gouvernement avait à cacher dans toute cette affaire du Canadien National?

Il est en effet inexplicable qu'une société de la Couronne jouisse d'une telle protection d'un gouvernement. Pourquoi le ministre s'est-il contenté uniquement de déposer le budget du Canadien National au cours des années passées, sans jamais fournir l'occasion au Parlement de l'approuver ou de le rejeter? Pourquoi le gouvernement a-t-il laissé délibérément inscrits au *Feuilleton* les bills de finance du CN, après avoir refusé de communiquer le rapport annuel à l'étape de la 2^e lecture, de même que le rapport des vérificateurs?

Comme sixième objectif, le secrétaire parlementaire du ministre a annoncé la nomination de vérificateurs pour les années 1972, 1973 et 1974.

Je suis dans les affaires, monsieur l'Orateur, depuis plus de 30 ans, et c'est la première fois que je vois nommer les vérificateurs après trois ans d'embauche. J'ai déjà dit que si toutes les entreprises privées ou les autres sociétés de la Couronne se servaient des mêmes barèmes que le Canadien National pour s'administrer, elles feraient toutes fail-

lite dans six mois. La seule raison qui permet à une société de la Couronne de survivre est que ses déficits administratifs sont toujours comblés par les taxes des travailleurs, et c'est contre ce principe que je me bats depuis que je siège à la Chambre. Je ne veux plus que le pauvre, que le père de famille, paie pour un petit groupe de bourgeois incompetents.

Si les sociétés de la Couronne ne peuvent engager des compétences qui décident de se mettre au travail au lieu de dormir dans les bureaux que les travailleurs leur ont offerts au prix de leurs taxes, je dis qu'on devrait céder ces sociétés à des particuliers qui sauront les rendre rentables. J'ai dit, et je le répète encore aujourd'hui, qu'il en coûte trois fois plus cher pour administrer une entreprise étatisée que pour faire fonctionner une entreprise privée. Pourquoi? Parce que dans l'entreprise privée, les responsables sont personnellement intéressés, alors que dans l'entreprise étatisée, il n'y a aucun responsable, car personne n'est particulièrement intéressé.

● (1530)

Voilà pourquoi il en coûte si cher pour administrer les sociétés de la Couronne. De plus, les technocrates qui mènent le pays pensent toujours trop à leur confort et à leur sécurité pour avoir le temps de songer aux services qu'ils devraient assurer à la population.

Puisqu'il est question de ces services, j'espère que le ministre va se faire un devoir de faire comparaître devant le comité permanent de la Chambre tous les responsables du Canadien National, y compris le président, pour qu'ils rendent compte de leur administration et disent pourquoi on ne peut jamais rencontrer les vrais responsables, dans une situation critique.

La semaine dernière, par exemple, j'ai été témoin de nouveau d'un incident malheureux. Le train avait quitté Montréal à 8 heures du soir, en direction de Chambord, lorsqu'il a dû s'arrêter parce qu'un convoi de marchandises avait déraillé à huit milles plus loin. Cela s'est produit à 5 heures du matin et j'attendais, avec tous les autres, qu'on vienne à notre secours; vers 8 heures, je demandai au conducteur si les autorités du Canadien National avaient donné les directives nécessaires pour que tous les passagers se rendent à destination. C'est alors que j'ai appris que personne n'osait prendre de décision, malgré les recommandations du chef de train et de ses adjoints, indiquant qu'il fallait d'abord nourrir les 84 passagers et, ensuite, louer des autobus pour les ramener à la civilisation.

Il y avait, je l'ai dit, 84 personnes à bord du train, et il n'y avait pas de wagon-caféteria entre Montréal et Chicoutimi; on avait enlevé le wagon-caféteria, bref, on avait tout enlevé. Il n'y avait qu'un petit bar où l'on ne servait que de la bière et d'autres boissons alcooliques. Cela ne donne pas à manger, monsieur l'Orateur. Je veux le dire à la Chambre afin qu'elle soit au courant des idioties des responsables du service-passagers du Canadien National dans la région du Saguenay-Lac Saint-Jean, pour qu'elle sache que ce petit bar partage le même wagon que les quelques lits disponibles dans le train. Les technocrates du train appellent cela un «char-dortoir», monsieur l'Orateur, où les bouteilles, les cris, les chants, la musique viennent déranger tout le monde. Je vous garantis une chose, monsieur l'Orateur; si jamais vous voyagez à bord de ce train-là, vous ne pourrez pas dormir.