

CN et Air Canada

● (2030) On s'amuse encore à voter des crédits et à garantir que si le Canadien National n'a pas assez de ces crédits-là, on va pouvoir lui en donner d'autres par mandats spéciaux. On en a entendu parler du service dont jouissent ceux qui voyagent sur les lignes Ottawa-Québec, Québec-Montréal, Montréal-Abitibi ou Montréal-Lac Saint-Jean ou ceux qui empruntent les « chars à bœufs » de 1890, où l'on ne s'occupe pas des passagers. Cependant, sur la ligne Ottawa-Montréal, des autobus font la navette toutes les heures. Pourquoi, en utilisant des systèmes de trains rapides, ne pourrions-nous pas offrir les mêmes services? Mais non. On s'en tient encore à d'anciens systèmes que l'on continue à favoriser en adoptant des lois autorisant la prestation de fonds sans toutefois obliger les bénéficiaires à faire du développement.

Voilà les remarques que j'avais à faire, monsieur le président. Mes remarques ne visent pas seulement le système de transport comme tel, mais aussi son financement. Comme je le disais tantôt, l'intérêt s'élève à 68 millions de dollars, et les profits à 42 millions, pour nécessairement réduire le déficit à 20 millions de dollars. Voilà justement le genre d'administration que nous déplorons, et auquel nous nous opposons.

La même chose se produit au niveau du gouvernement, où il existe un système de déficit, à cause de l'intérêt. On voit le gouvernement crier à l'inflation. L'inflation nous ronge. Les dépenses de fous dans de tels systèmes où l'on paie plus d'intérêts que l'on ne peut réaliser de profit, sont justement une cause de l'inflation. Quand l'intérêt aura rongé encore plus les profits d'une société comme le Canadien National ou le gouvernement, on se rendra compte que l'inflation augmente toujours, sans pour autant solutionner le problème.

On dit que toute production nouvelle doit être financée par des crédits nouveaux, et tant aussi et aussi longtemps que le gouvernement n'admettra pas cela, on se verra pris dans des systèmes de fous comme ceux que l'on voit présentement, des systèmes déficitaires, des systèmes où l'on augmente de plus en plus les prix en diminuant la qualité, où l'on augmente les prix en détruisant la facilité d'accès aux biens de consommation. On augmente l'intérêt, on hausse les coûts dans de tels systèmes.

Les créditistes ont dit et répété depuis plusieurs années que toute production nouvelle doit être financée par des crédits nouveaux et non pas par des emprunts de fous pour payer un intérêt sur des dettes fictives comme cela se produit actuellement en ce qui a trait au Canadien National. Tant et aussi longtemps que le gouvernement ne le comprendra pas, tant et aussi longtemps qu'il n'acceptera pas de considérer positivement les suggestions que nous faisons, tant et aussi longtemps qu'on s'amusera encore à présenter des petits bills comme celui présentement à l'étude, pour faire croire que c'est le gouvernement qui décide plus ou moins des décisions à prendre dans des sociétés de la Couronne,—car, en petits caractères, on leur promet encore des crédits selon leur bon plaisir—nous n'en sortirons jamais!

Monsieur le président, ce sont là les remarques que j'avais à faire, et j'espère que le gouvernement, une fois pour toutes, se réveillera et reconnaîtra avec nous que le système actuel en est un de dettes et non pas de service efficace. Il est grand temps de veiller à ce que cet objectif soit réalisé.

[Traduction]

M. J. R. Ellis (Hastings): Monsieur l'Orateur, avant de parler du bill C-164, j'aimerais préciser clairement, comme

[M. Caouette (Charlevoix).]

je l'ai fait par le passé, que je n'ai pas l'intention de prendre le Canadien National comme tête de turc, ni de condamner les employés du CN. Ce sont tous des hommes et des femmes consciencieux, qui travaillent dur, et qui sont dévoués à leur tâche. Toute critique à l'égard des transports au Canada s'adresse au gouvernement, et en particulier au ministre des Transports (M. Marchand). Les chemins de fer Nationaux et Air Canada ne sont que des exploitants. Ces compagnies appliquent de leur mieux la politique établie, ou tout au moins l'absence de politique. Si cette politique est démodée ou tout à fait absente, nous ne pouvons décemment pas accuser les exploitants d'être responsables de la situation déplorable dans laquelle nous nous trouvons.

Au propre comme au figuré, les chemins de fer sont l'armature de notre pays. J'estime que, bien exploité, le CN est beaucoup plus apte à réduire les inégalités régionales dans notre pays que le ministère de l'Expansion économique régionale ou que tout autre programme qu'établirait le gouvernement actuel. Le mot clé, c'est « bien exploité ». Le gouvernement actuel n'a fait preuve jusqu'ici ni de la capacité ni du désir d'appliquer des mesures qui répondraient aux besoins du moment, et encore moins à ceux de l'avenir; il se contente d'adopter la même attitude indifférente et arrogante qu'il a prise par le passé.

Considérons pour l'instant les récents bills de financement des Chemins de fer Nationaux du Canada, à commencer par le bill C-186, adopté en 1971, qui avait trait au financement du réseau de chemins de fer et d'Air Canada, du 1^{er} janvier 1970 au 30 juin 1971. Le bill C-4, qui n'a jamais été adopté, devait assurer le financement du 1^{er} janvier 1971 au 1^{er} juin 1972. Après un chevauchement de six mois, il y a eu une autre période de six mois sans aucune mesure d'autorisation avant l'entrée en vigueur du bill C-164 qui couvre la période du 1^{er} janvier 1973 au 30 juin 1974. Ce chevauchement et ce vide de six mois résultaient-ils d'une erreur? Les rédacteurs de textes de loi au ministère n'étaient-ils pas au courant, ou s'en fichaient-ils? En tout cas, cette période entière est restée sans loi d'autorisation et cela m'intéresserait fort de savoir comment au juste on était censé procéder dans ce cas.

Comble de l'ironie, on change de vérificateurs après avoir accepté pendant de nombreuses années les services apparemment satisfaisants d'un certain cabinet. Le changement de vérificateurs a été annoncé dans le bill C-4, qui, comme je l'ai déjà dit, n'a jamais été adopté; et le bill C-164 confirme les vérificateurs de 1972, en nommant deux cabinets de comptables distincts pour l'année 1973, et un des deux pour l'année 1974.

Étant nouveau député, j'ignore comment les choses se passaient jusqu'ici, mais j'ai eu, par contre, beaucoup à faire à des vérificateurs à un autre palier de gouvernement ainsi que dans l'industrie privée, et je vous assure, monsieur l'Orateur, que toute cette affaire sent mauvais. C'est vraiment très louche. Sans mettre en doute les capacités d'aucun des vérificateurs mentionnés, je sais qu'on n'en change pas sans de bonnes raisons et le fait qu'un ancien cadre supérieur d'un cabinet d'expert comptables soit maintenant un haut fonctionnaire du gouvernement, bien que je déplore et conteste cette situation, ne constitue pas un motif valable. En outre, en aucun cas on ne doit nommer des vérificateurs qu'ils soient nouveaux ou à titre permanent, sans l'approbation de l'organisme supérieur qui, dans le cas présent, est le Parlement. La nomination rétroactive en 1973 de vérificateurs pour 1972 est hautement discutable du point de vue juridique, ridicule du point de vue pratique et constitue un geste d'arrogance