

CN et Air Canada

défalquer la dette héritée à sa fondation. En réalité, le gouvernement prend habituellement à sa charge les paiements d'intérêts. Il est vrai qu'il y a quelques années le CN a effectué un paiement de 25 millions de dollars. Le gros des fonds, cependant, procure des recettes générales et il semble que ce soit là le gros problème.

Le gouvernement actuel, j'en suis sûr, ne changera rien aux transports, et cela pour deux raisons. Premièrement, le gouvernement ne veut pas avouer que la Commission canadienne des transports conçue par lui, établie par le Parlement, et en faveur de laquelle j'ai voté, croyant qu'elle rendrait des services importants, a échoué, en réalité, dans l'accomplissement de la tâche qui lui incombait. Elle n'a réussi à y établir aucune politique raisonnable. Par son attitude à l'endroit de la compagnie de téléphone Bell et de ses tarifs la CCT n'a pas non plus respecté ses engagements envers le public. Elle l'a aussi desservi en négligeant de rendre obligatoires les services dont la population a besoin dans certaines régions. Cet organisme a représenté une sorte de Sénat pour les hommes politiques retraités qui ne voulaient pas retourner à leur ancienne profession, et il a certes rempli les conditions prescrites par Dawson en matière de politique au Canada, lesquelles réclament qu'il existe toujours une institution qui accueille sans difficulté les hommes politiques qui ne peuvent plus servir.

● (1630)

M. Baldwin: Je croyais qu'il faisait partie du NPD.

M. Peters: A l'époque où j'étudiais Dawson le NPD n'existait pas. Donc, on ne peut pas m'accuser d'une telle allusion. Je recommande au gouvernement d'examiner sérieusement la Commission canadienne des transports et toute notre politique de transport. Nous devrions commencer par étudier notre politique de transport routier et par prendre connaissance de certaines décisions légales qui ont été rendues et qui ouvrent nos routes à certains services interprovinciaux de transport. Nous devons de toute évidence régler cette circulation et, à mon avis, nous avons complètement échoué dans ce domaine.

Le gouvernement devrait se demander franchement ce qui l'a empêché de proclamer la partie III de loi nationale sur les transports? Pourquoi n'a-t-il pas proclamé ce qui, de fait, devait constituer l'essence même de cette loi? J'étais du nombre de ceux qui l'ont appuyée. Nous n'avons pas établi la Commission canadienne des transports simplement parce que nous voulions en faire un refuge pour les politiciens retraités, ou un organisme qui aurait à décider si la Bell devrait obtenir un cinq cents de plus sur ses factures de téléphone ou s'il était juste et raisonnable que les gens des régions éloignées aient à leur disposition un service ferroviaire. Nous ne l'avons pas mise sur pied non plus pour qu'elle décide des abandons d'embranchements. Nous l'avons créée pour que ce soit elle et non le Parlement qui élabore pour nous une politique de transport visant les 30 ou 40 prochaines années.

La Commission avait les experts qu'il lui fallait et nous avons prévu pour eux des mesures qui leur accordaient plus de latitude que n'en ont la plupart des autres organismes. Pourtant cette Commission a connu un échec total. De fait, les problèmes se sont aggravés au lieu de s'améliorer. Je propose...

M. l'Orateur Adjoint: A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député mais son temps de parole est expiré.

M. Don Mazankowski (Vegreville): Monsieur l'Orateur, en abordant la question du bill C-164, je tiens à dire tout

[M. Peters.]

d'abord que j'approuve nombre de remarques qu'a faites le député de Timiskaming (M. Peters), surtout lorsqu'il a affirmé que le gouvernement n'avait pas mis en œuvre la Partie III de la loi nationale sur les transports; insuccès que traduit essentiellement l'esprit de cette mesure législative. Je partage aussi son avis au sujet des manœuvres et des manipulations qui ont entouré le bill C-4, le projet de loi précédent qui visait à subventionner les Chemins de fer nationaux et qui est resté en plan au *Feuilleton* de la dernière législature, et au sujet de la présentation de cette mesure législative.

Il est plutôt inquiétant que, après un délai de plus d'un an, le ministre des Finances (M. Turner) vienne présenter le bill C-164 relatif aux opérations financières d'Air Canada et des Chemins de fer nationaux entre le 1^{er} janvier 1973 et le 30 juin 1974, et ensuite qu'il laisse entendre par la bouche de son secrétaire parlementaire qu'il faut l'adopter sans retard. Le précédent bill C-4 portait sur les opérations des Chemins de fer nationaux et d'Air Canada du 1^{er} janvier 1971 au 30 juin 1972. Comme les députés le savent, le Parlement d'alors ne l'a jamais adopté. Il n'a même pas été renvoyé au comité. Cet état de choses soulève donc nombre de questions. Je prétends qu'il ne faudrait ni étudier ce projet de loi ni le renvoyer au comité avant que l'on ait répondu à certaines questions.

La première est la suivante: si le bill C-4 devait servir à autoriser l'octroi de certaines sommes d'argent pour répondre aux besoins financiers d'Air Canada et des Chemins de fer nationaux du 1^{er} janvier 1971 au 30 juin 1972, comment ces deux entreprises ont-elles pu régler leurs affaires au cours de cette période sans l'assentiment du Parlement? Ou le présent projet de loi n'est-il qu'une futilité qui sert de bouche-trou législatif?

La deuxième question est la suivante: puisque le bill C-4 portait sur la période allant du 1^{er} janvier 1971 au 30 juin 1972 et comme le bill C-164 que nous étudions maintenant a trait à la période du 1^{er} janvier 1973 au 30 juin 1974, qu'advient-il de la période du 1^{er} juillet 1972 au 31 décembre 1972? N'a-t-on rien dépensé pendant ce temps ou a-t-on eu recours à d'autres formes de financement provisoire ou d'autorisation genre carte blanche qui, en réalité, rendent inutiles ces projets de loi que l'on présente tous les ans? En réalité, c'est un jeu décevant et une manœuvre douteuse. Le ministre des Finances et celui des Transports (M. Marchand) devraient certainement rendre compte de leurs actes sous ce rapport.

Cela nous rappelle souvent l'époque où le gouvernement actuel jouissait d'une énorme majorité qu'il a bien des fois fait servir pour se dérober à la volonté du Parlement. Nous avons vu comment le gouvernement n'a pas voulu autoriser les sommes nécessaires en vertu des dispositions de la loi sur les réserves provisoires de blé et de celles également de la loi sur l'assurance-chômage. Nous nous demandons par conséquent si ce n'est pas simplement un autre exemple du genre d'arrogance dont le gouvernement a fait preuve par le passé. Je demande au gouvernement ce qui l'a retenu de procéder à l'étude de cette mesure au cours de la dernière législature. Il bénéficiait d'une confortable majorité et avait certes amplement le temps de présenter le bill et de le faire étudier en comité.

Autant que je sache—je veux bien qu'on me reprenne si je me trompe, car je ne suis pas un expert juriste, un avocat ou une autorité en matière d'opérations faites sous l'empire de la loi sur l'administration financière ou de la loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)—il me semble très nettement que le gouvernement a circonvenu le rôle du Parlement et a agi