

CN et Air Canada

Bon nombre d'études ont été faites jusqu'ici au sujet de l'abandon d'embranchements et d'élévateurs, qui vont réduire d'à peu près d'un tiers le nombre des élévateurs et des lignes utilisables. J'exhorte le ministre et le gouvernement à intercéder auprès du Canadien National pour qu'il fasse cesser cette dégradation du service rural au Canada. Je vois que mon temps de parole est écoulé, monsieur l'Orateur.

[Français]

M. Gilles Caouette (Charlevoix): Monsieur le président, depuis vendredi, j'écoute avec attention les discours de mes honorables collègues et, contrairement à la plupart d'entre eux, je ne me crois pas obligé d'employer tout le temps qui m'est alloué parce que j'ai beaucoup plus l'intention de dire clairement mes idées que de m'écouter parler et d'endormir ceux qui sont à la Chambre.

Nous sommes donc à étudier le bill C-164, autorisant la prestation des fonds pour deux sociétés de la Couronne. Nous devons donc, selon la volonté du gouvernement, approuver des dépenses d'établissement pour le Canadien National et Air Canada.

Nous pouvons, à l'aide de la recommandation du Gouverneur général, estimer globalement la demande du ministre des Finances (M. Turner) à \$225,500,000 pour les dépenses d'établissement du Canadien National en 1973, à 75 millions de dollars pour les dépenses d'établissement des six premiers mois de 1974, à \$167,500,000 pour l'adjudication de contrats d'achat de matériel et, enfin, à 21 millions de dollars pour des emprunts relatifs à des embranchements, et là je ne sais pas s'il s'agit de 21 millions de dollars pour permettre aux administrateurs de se brancher ou tout simplement de prendre racine dans une administration des plus folichonne. Monsieur le président, on nous demande de voter une somme de 489 millions de dollars pour continuer à exploiter un commerce mal rodé, sans service adéquat et en retard de 25 ans, pour perpétuer une administration de fous.

Nous avons entendu des députés de l'Ouest, — des conservateurs progressistes, parce que des libéraux, il n'y en a pas dans cette région-là — des députés des provinces centrales et de l'Est du Canada, et chacun nous a expliqué, en donnant de nombreux exemples, la pourriture du service actuel, la décroissance du service de transport des passagers et l'incompétence des dirigeants du Canadien National.

Monsieur le président, à voir le gouvernement administrer ce genre d'entreprise, nous sommes à nous demander si les responsables du Canadien National ont la moindre compétence. Je crois même qu'ils sont si incompétents qu'ils ne pourraient même pas se tailler une cheville pour se boucher le trou.

Monsieur le président, on dit que cette compagnie est responsable au Parlement. On est bien prêt à faire des demandes de crédit, mais quel contrôle exerce le gouvernement? Aucun, et à tel point qu'à la fin des notes du bill, on prend la peine de nous dire, et je cite:

... ces prêts devant être remboursés sur les revenus de la Compagnie des Chemins de fer et ceux d'Air Canada ou, ...

Et là, on fait «sauter» justement les contrôles du gouvernement...

... ou, si les revenus se révèlent insuffisants, au moyen de crédits subséquemment votés par le Parlement.

Autrement dit, le gouvernement garanti 489 millions de dollars aujourd'hui, et si cela n'est pas suffisant, il en donnera davantage. Qu'on en fasse ce qu'on voudra, qu'on le jette par les fenêtres, ou qu'on achète de la gomme

«baloune», le gouvernement s'en fout. Il donne 489 millions aujourd'hui, et si dans six mois ou un an cela ne suffit pas, il en donnera davantage, et ce sans exercer aucun contrôle. Qu'on en fasse n'importe quoi! Qu'on jette l'argent par les fenêtres, si on le désire. Et si l'on manque d'argent, nous les imbéciles du gouvernement, nous en donnerons davantage, pour renflouer la petite caisse de 489 millions de dollars.

Monsieur le président, je dirai, comme un de mes amis, que ce n'est pas «dégueulasse» ce sont de maudites «gueulasses» de voir une administration pareille! Et par l'entremise de la Commission canadienne des transports, on essaie, à un certain moment, d'obtenir justice. Que dire de ces énergumènes qui vont au-delà des limites, au-delà de l'autorité du gouvernement, au-delà même du Parlement? Ce sont des fonctionnaires arrogants comme le dénommé Thomson, qui dit d'une façon insignifiante: J'ai décidé que non, et c'est non.

Voilà la preuve que ces sociétés ne sont nullement sous l'autorité du gouvernement. On fait seulement le jeu hypocrite d'une démocratie mitigée. Que le diable vous emporte, disent ces fonctionnaires. Et je ne serais pas surpris bientôt de les voir employer le langage pittoresque du premier ministre (M. Trudeau) et nous dire de manger autre chose.

Sait-on que des fonctionnaires comme ceux du Canadien National, et même du gouvernement, se complaisent à administrer dans le plus «honorabile» fouillis?

Pensons-y. Le Canadien National réalise 42 millions de dollars de profit, mais l'intérêt sur la dette lui en coûte 68 millions. Enfin, il accuse, à la fin de l'année, un déficit de 20 millions de dollars. Voilà l'administration d'une compagnie qu'on ne peut contrôler. Quel progrès a accompli le Canadien National? Quelle méthode moderne de transport a-t-il adoptée? Qu'a fait le gouvernement pour l'obliger à améliorer les moyens de transport? Absolument rien. Or, le Canada a été développé au même rythme que le chemin de fer, au début du siècle. Aujourd'hui, les moyens de transport sont encore restés au système qui existait au début du siècle. On ne veut pas créer ou améliorer les systèmes, ou on en retarde le développement.

On a entendu dire, de toutes parts à la Chambre, cet après-midi, que ça fonctionne mal, que ça n'avance pas. On ne veut pas améliorer les systèmes de transport, alors qu'il est si important, de nos jours, de tenir compte de plus en plus de la nécessité d'enrayer la pollution, par exemple. Le gouvernement ne fait rien pour obliger ces compagnies à améliorer leurs systèmes de transport, tout en tenant compte des données scientifiques. Avant d'adopter des crédits, pourquoi le gouvernement n'oblige-t-il pas ces compagnies à affecter une part de ces crédits à l'amélioration des moyens de transport? Le Canada est le pays idéal pour cela. Pourquoi ne pas forcer les sociétés, comme le Canadien National, par exemple, à mettre en service des trains rapides? Cela existe. Tout le monde en a entendu parler. Au Japon, par exemple, des trains roulent à 200 milles à l'heure. Le Canada serait un pays idéal pour mettre des trains semblables en service, avec les distances qu'on doit franchir. Ce serait même une solution aux problèmes des aéroports de plus en plus grands dont on a besoin, comme celui de Pickering ou de Sainte-Scholastique où l'on crée des problèmes au sein de la population. Des trains rapides constitueraient la solution idéale pour voyager d'une ville à l'autre. Pourquoi le gouvernement n'oblige-t-il pas le Canadien National à faire du travail dans ce sens-là? Il ne le fait absolument pas.