

**M. Horner:** Étant donné l'absence d'un bon nombre de ministres et surtout du ministre des Transports, j'oserais croire que le débat devrait se continuer encore un ou deux jours afin que nous puissions obtenir des réponses à nos questions et à nos plaintes au sujet de l'administration du ministère des Transports, du CN et d'Air Canada. Si nous pouvions continuer ainsi, nous aurions peut-être la chance de bombarder le ministre des Transports pendant une minute ou deux quand il daignera honorer la Chambre de sa présence.

**M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):** Puis-je dire qu'il est 1 heure, monsieur l'Orateur?

**M. l'Orateur suppléant (M. Laniel):** Comme il est 1 heure, je quitte le fauteuil. La Chambre se réunira de nouveau à 2 heures.

(La séance est suspendue à 1 heure.)

#### REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 2 heures.

**M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):** Monsieur l'Orateur, comme l'a fait remarquer le ministre des Finances (M. Benson), le bill C-186 est une mesure courante qui revient presque chaque année depuis longtemps et à laquelle nous avons été portés à n'accorder qu'un examen superficiel, bien que cette attitude ait changé récemment. Je crois qu'à cette occasion, la Chambre devrait faire un examen approfondi de ce qui nous est demandé et de la situation où nous nous trouvons.

On nous demande d'approuver un bill autorisant l'emprunt, par les chemins de fer Nationaux du Canada et leur filiale, Air Canada, de sommes très importantes qu'on nous demande de garantir. Il nous faudrait même donner l'assurance que toute dette arriérée de la part du CN ou d'Air Canada sera comblée par le Trésor. Il me semble, monsieur l'Orateur, que puisque nous sommes dans cette situation, nous avons à la fois le droit et l'obligation de parler sans détours au CN. Je le répète, nous avons eu tendance autrefois à considérer ces projets de loi comme des bills de pure forme que l'on adopte automatiquement. Il conviendrait également que je dise, presque en l'avouant que comme notre parti favorise l'étatisation nous avons été portés à ne pas critiquer le CN outre mesure. Nous croyons, et je parle ici au nom de mes collègues, que ces choses tirent à leur fin. Nous perdons patience en voyant certains gestes que le CN pose et certains qu'il ne pose pas. Selon nous, le débat de deuxième lecture est l'occasion où il nous faut parler sérieusement au CN.

Je comprends que l'on avance fréquemment à la Chambre que les sociétés de la Couronne sont des organismes indépendants et qu'après les avoir établies, nous ne devons pas gêner leur administration courante. C'est le principe qu'on a posé pour le CN, Air Canada, la Société Radio-Canada et autres sociétés. En général, c'est je crois,

un bon principe. Mais à certains moments la ligne de démarcation entre l'administration courante et la politique générale est un peu estompée. Je soutiens que nous ne devrions pas entraver l'administration courante, mais lorsqu'une société de la Couronne telle que le Canadien National prend des initiatives en matière de politique générale et de principe qui déplaisent au Parlement, je pense alors que nous devrions le signaler et nous, qui appuyons fortement la régie publique, sommes disposés à le faire au sujet du CN. Certains de mes amis parleront de questions qui ont déjà été abordées au cours de ce débat, notamment l'abandon de lignes de chemin de fer et la détérioration des services ferroviaires. Ce même bill réclame des fonds pour la construction d'autres embranchements, mais en même temps le réseau abandonne de nombreux services qu'il est censé fournir.

● (2.10 p.m.)

Je me rends compte que lorsque nous parlons de services ferroviaires au Canada, nous ne pouvons pas penser qu'à un seul réseau. Nous nous occupons aujourd'hui du CN car le projet de loi porte sur cette compagnie. Néanmoins, nous n'oublierons pas les politiques que poursuit la compagnie privée, le CP. Je sais bien qu'il ne nous revient pas de parler, au sujet de ce bill, du Canadien Pacifique, mais je voudrais bien dire une chose, que je suis sûr que Votre Honneur en conviendra, j'ai le droit de dire. Peu importe que le Canadien National prétende être un organisme indépendant du Parlement en ce qui concerne son administration courante, mais quand on a l'impression que cette prétendue indépendance devient presque une disposition à faire tout ce que veut le Canadien Pacifique, il est temps que nous intervenions. Si quelqu'un doit diriger le Canadien National, que ce soit le Parlement, et non le Canadien Pacifique. Il me semble que dans bien trop de domaines, le Canadien National fait ce que fait le Canadien Pacifique, et ce que celui-ci veut qu'il fasse. Il se peut que parfois il résiste, mais la résistance ne tient pas très longtemps, et c'est pourquoi j'estime que nous devons tout simplement parler clairement au Canadien National au moyen du débat actuel et à la deuxième lecture du bill dont nous sommes saisis.

Je sais que certains porte-parole du gouvernement—en l'occurrence il s'agit des ministres, car je crois que les députés de l'arrière-ban du côté libéral partagent notre opinion à ce sujet—estiment que nous devrions renvoyer le bill au comité où l'on pourrait demander à des représentants du Canadien National de comparaître et de rendre compte de leurs faits et gestes. Or, c'est déjà arrivé plusieurs fois, mais peu importe les remarques que nous adressons au CN, sans l'appui du gouvernement, elles restent lettre morte. C'est pourquoi j'estime qu'au cours du présent débat, il faudra obtenir que le gouvernement s'engage à appuyer les revendications que nous présenterons au Parlement à l'égard du CN.

Je le répète, il faut discuter de nombreuses questions—d'une part, l'abandon des lignes ferroviaires et d'autre part, la détérioration des services. Il y a toute la question