

*Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada*

L'irritation qui se manifeste périodiquement à la Chambre n'a rien de nouveau. Elle se manifeste chaque fois qu'un bill de financement est à l'étude. Ce ne sont pas seulement des députés de l'opposition qui la ressentent. Des ministres du cabinet, un ex-ministre des Transports et d'autres membres sérieux du gouvernement se sont opposés à ce mode de financement. Je me souviens de questions adressées au ministre actuel de l'Expansion économique régionale (M. Jamieson) quand il était ministre des Transports, lors de l'étude de l'un de ces bills à la Chambre en 1971. Nous nous plaignions du fait que beaucoup trop des dépenses exposées dans le bill avaient déjà été engagées. Puisque nous n'y pouvions rien, à quoi bon en discuter?

A ce propos, j'aimerais me reporter au rapport du comité, 1<sup>er</sup> fascicule de la 3<sup>e</sup> session de la 28<sup>e</sup> législature. Le ministre des Transports d'alors que nous interrogeons sur l'utilité d'une telle mesure a répondu ce qui suit:

En réalité, cela doit lui permettre (au CN) de remplir en 1971 des engagements pris antérieurement.

Puis il ajouta:

Ce système n'est pas tout à fait satisfaisant du point de vue du comité et, je dirais même, du gouvernement. Je répète depuis longtemps à ces deux sociétés qu'elles doivent absolument adopter une nouvelle méthode de planification et je tente d'obtenir qu'elles élaborent des plans quinquennaux... Encore une fois, je reconnais avec vous que ce n'est pas une façon de procéder satisfaisante, car nous sommes appelés en quelque sorte à approuver quelque chose dont on a déjà accompli une grande partie.

Plus tard, à une autre question que je lui posais, le ministre a répondu:

Je ne tiens pas à assumer la responsabilité d'une pratique qu'exerce le réseau depuis des décennies, vraiment, mais il s'agit néanmoins d'une pratique qu'il faudrait à mon avis supprimer ou améliorer afin d'éviter de nous retrouver dans ce genre de situation qui réclame de notre part, pour ainsi dire, une décision sur un fait déjà accompli.

C'est la raison de notre grief. A quoi sert de passer des jours et des semaines à interroger des fonctionnaires au comité lorsque, de fait, tout l'argent a été dépensé et que nous n'y pouvons plus rien? Pourtant, malgré l'opinion émise par le ministre des Transports de l'époque et malgré ses promesses à la Chambre, rien n'a été fait pour changer la situation.

Lors de l'étude de ce bill au comité, j'ai interrogé le ministre des finances sur ce mode de financement. Comme les députés le constateront s'ils consultent le fascicule n<sup>o</sup> 19 des délibérations du comité à la première session de la 29<sup>e</sup> Législature, je lui ai demandé, comme en fait foi la page 25, s'il trouvait qu'il s'agissait là d'une bonne façon de financer des grandes sociétés. Il a répondu:

A mon avis, une telle façon de procéder n'est pas satisfaisante, monsieur Thomas. Je pense que le Parlement devrait étudier ces bills avec célérité, étant donné leur importance.

En réponse à une autre question que je lui ai posée, le ministre des Finances a répondu:

Je suis d'accord avec M. Thomas, monsieur le président. Je crois nécessaire l'élaboration, pour le financement de ces deux sociétés, de certains mécanismes permanents permettant un contrôle parlementaire, soit par les crédits budgétaires du ministère des Transports, soit par un autre mécanisme quelconque. Je reconnais qu'il ne s'agit pas là d'une procédure satisfaisante.

Je ne sais de quelles autres preuves le gouvernement a besoin. S'il ne veut pas nous entendre de ce côté-ci de la Chambre, nous plaignons que l'on passe outre à l'autorité du Parlement, il écoutera certes les grands esprits de l'autre côté. Le ministre des Finances (M. Turner), le ministre de l'Expansion économique régionale (M. Jamieson) et le ministre des Transports (M. Marchand) s'accor-

[M. Thomas (Moncton).]

dent tous pour dire que ce n'est pas une bonne mesure législative, qu'on a passé outre à l'autorité du Parlement. Puisqu'ils continuent de nous proposer le même genre de mesure, les députés ne doivent pas s'étonner si j'affirme que le gouvernement se moque délibérément de la Chambre et insulte notre intelligence. C'est cela qui entraîne des amendements de ce genre.

● (1550)

Certains députés pensent que le CN et Air Canada en font à leur tête et oublient la principale raison pour laquelle ils ont été constitués en société. Le CN a été conçu pour administrer un chemin de fer. Air Canada a été établie pour s'occuper du transport aérien. Pourtant, nous n'avons aucun moyen de contrôle sur ces sociétés ou de leur dire comment dépenser leur argent; nous ne devrions donc naturellement pas être prêts à accepter ce genre de mesure législative. De fait, à mon avis, si le gouvernement veut conserver un contrôle quelconque sur les dépenses de ces deux sociétés, il faut apporter des changements précis au mode de financement du CN et d'Air Canada. Le pétrin dans lequel nous nous trouvons est attribuable pour une bonne part, selon moi, à la loi nationale de 1967 sur les transports. Je n'étais pas ici à ce moment-là, mais je comprends ce à quoi le Parlement visait alors. Bien que la loi ait été pratique et satisfaisante à l'époque, on se rend compte aujourd'hui que les conditions actuelles ne sont plus ce qu'elles étaient en 1967.

Au moment de l'adoption de la loi en 1967, on était d'avis que les transports devraient être rentables ou du moins compensatoires. On avait recommandé aux chemins de fer de réaliser des bénéfices, et c'est une des raisons des difficultés actuelles. Les députés ici tirent à boulets rouges sur le CN mais, en toute franchise, le CN ne fait que ce que la Chambre lui a ordonné de faire de par la loi. Résultat? Nous nous trouvons devant un obstacle à peu près insurmontable: nous avons ordonné au CN de faire exactement ce qu'il fait aujourd'hui. Nous lui avons dit de réaliser des bénéfices et non de se soucier du service à assurer.

Ce n'est pas en fustigeant le CN et Air Canada que nous allons arranger les choses. Blâmons ceux qu'il faut blâmer—les ministres, qui ont dit que toute l'organisation était mauvaise à l'heure actuelle. Qu'ils agissent en conséquence en présentant une mesure législative pour remédier à la situation. Ils devraient commencer par présenter des modifications à la loi nationale sur les transports, qui permettraient au gouvernement de fixer, à l'intention du Canadien National et d'Air Canada, un ordre de priorité, de leur dire qu'ils ne doivent construire ni hôtels ni tours à moins d'assurer un service-voyageurs et un service-marchandises convenables.

Il y aurait bien des priorités à assigner au CN et à Air Canada. Je n'entrerai pas dans le détail maintenant car je n'en ai pas le temps, mais les orateurs d'aujourd'hui et des jours précédents ont parlé de la nécessité d'investir des capitaux considérables dans le CN pour améliorer le service de transport des marchandises dans notre pays. On a fait allusion à la situation ridicule qui existe à l'heure actuelle, où nous ne pouvons obtenir suffisamment de wagons couverts pour le transport de notre blé ou de nos grains de provende. On manque de wagons pour le transport de la potasse et du charbon. Il y a en fait une pénurie générale de wagons couverts. Dans une telle situation, au lieu de songer à des hôtels et des tours, le CN devrait s'efforcer de remédier à cette pénurie de matériel roulant.