

Quelle n'est pas la fertilité d'invention du ministre des Transports, qui nous a fabriqué une si belle obligation absente du bill! On peut se demander ce qui a pu motiver cet envol d'imagination ministérielle. Le débat engagé nous fournit la réponse à cette question.

Selon les députés d'en face, le CN a l'obligation d'être rentable et de rendre des comptes en vertu des accords conclus entre le gouvernement et la direction de la compagnie. En fait, il n'y a eu aucun accord de ce genre. La direction du CN a seulement déclaré qu'elle demandait la remise de sa dette pour pouvoir devenir plus efficace et plus rentable.

Au cours du débat mes collègues ont retracé l'historique des remises de dette accordées au CN. Quatre fois déjà la compagnie a demandé une remise de dettes au gouvernement en invoquant les mêmes arguments. Chaque fois elle a déclaré que cela lui permettrait de mieux soutenir la concurrence du CP et des autres compagnies ferroviaires d'Amérique du Nord.

Chaque fois, la compagnie a prétendu qu'elle pourrait alors offrir un meilleur service, plus efficace et plus rentable. Pourtant, nous avons recommencé quatre fois l'expérience, ce qui a coûté plus de 6.7 milliards de dollars aux contribuables, et nous songeons à recommencer aujourd'hui. L'histoire a prouvé que même si la compagnie a les meilleures intentions du monde, cela ne nous garantit pas que le même problème ne se posera pas encore dans dix ou vingt ans.

Nous ne doutons pas des bonnes intentions de la direction du CN. En fait, si quelqu'un est capable de renverser les tendances qu'on peut observer depuis quelque temps au CN, c'est bien l'équipe dynamique dirigée par M. Bandeen qui gère la compagnie à Montréal. Toutefois, je ne doute pas que le gouvernement cherche à donner l'impression que le bill garantit la rentabilité de la compagnie. J'ai bien l'impression que ce tour de passe-passe doit servir les visées politiques du gouvernement.

A l'approche des élections les députés d'en face se rendent compte qu'ils sont en mauvaise posture et cherchent à faire un peu de propagande pré-électorale. En se gardant d'exiger dans le bill une certaine rentabilité tout en donnant l'impression qu'il contient des exigences à cet égard, le gouvernement espère se gagner l'appui du NPD après les élections. Permettez-moi de dire aux députés d'en face qu'ils perdent leur temps.

● (2042)

A ce propos, nous sommes heureux que de voir que l'importance de toute la mesure a été bien comprise. Nous sommes aussi heureux que le bill C-17 soit renvoyé au comité, où nous avons l'intention de présenter des modifications qui le renforceront, et nous espérons proposer des garanties pour nous assurer que le CN ne se représentera pas devant le Parlement pour demander que son déficit soit absorbé par les citoyens. Nous espérons que les députés de tous les côtés de la Chambre

Loi sur les chemins de fer

jugeront bon d'appuyer le comité lorsqu'il présentera des modifications et qu'on nous accordera suffisamment de temps pour examiner la mesure en détail au stade de l'étude en comité.

Je ferais preuve de négligence si, dans un débat comme celui-ci, qui porte sur une grande compagnie ferroviaire, je n'abordais pas brièvement toute la question de la réorganisation du service ferroviaire dans l'Ouest, sujet auquel la commission Hall a d'ailleurs consacré une grande partie de son rapport.

Au sujet de la tranche du rapport Hall qui porte sur le CN—je voudrais exposer deux points d'une extrême importance, qui sont, je crois, reliés l'un à l'autre. Premièrement, en étudiant la mesure, je crois qu'il faut garder à l'esprit que les compagnies ferroviaires—et maintenant, je parle du CN et du CP—reçoivent des contribuables de l'Ouest beaucoup trop d'argent sans devoir rendre compte de la façon dont elles le dépensent.

Le deuxième point qu'il ne faut pas oublier et qui, nous l'espérons, sera soulevé à l'étape du comité, c'est que les sociétés ferroviaires ont, jusqu'à maintenant, pu manger à deux râteliers. Ces sociétés, et le CN en est sûrement, ont obtenu des subsides et des subventions qu'elles ont pu dépenser à leur guise. Notons que ces sociétés abandonnent des lignes de chemin de fer, si indispensables pour le transport du grain dans l'Ouest et que, en dépit des subsides qu'elles reçoivent depuis des années pour l'entretien des lignes d'embranchements, elles n'ont pas consacré un seul sou à la réfection des lignes situées dans l'Ouest. Cette constatation suffit à prouver que les compagnies ferroviaires avaient carte blanche et qu'elles n'ont pas utilisé les sommes que leur ont confiées les contribuables pour maintenir en bon état ce réseau si important pour l'agriculture de l'Ouest.

J'aimerais conclure en vous rappelant que nous allons certes discuter de cette mesure au comité, et que nous espérons qu'une fois qu'elle aura été adoptée, le CN, bien administré comme il l'est actuellement, ne s'adressera plus au Parlement pour demander aux contribuables canadiens de le renflouer.

M. Lang: Le député me permettrait-il de lui poser une question?

M. Murta: Oui, monsieur l'Orateur.

M. Lang: Monsieur l'Orateur, je reviens à ce qu'a dit, en terminant, le député et je me demande s'il sait, comme je le crois, que la Commission Hall a recommandé que les sociétés ferroviaires soient renflouées, c'est-à-dire que le gouvernement leur verse la différence entre ce que leur coûte le transport du gain et ce qu'on les paie pour le transporter? Selon MM. Hall et Snavely, c'est la raison pour laquelle les sociétés ferroviaires n'ont pas amélioré le service. Je présume qu'il est en faveur de ces recommandations, mais j'aimerais qu'il me le dise lui-même.