

Loi sur les chemins de fer

On a dit en outre qu'en accordant une remise sur la dette, le gouvernement se libérerait de l'obligation de combler les déficits du CN et que «le gouvernement récupérerait sur sa mise de fonds un montant annuel équivalent à 20 p. 100 des gains nets, ou tout autre montant qu'il pourrait fixer».

Je remarque que tous les députés qui ont participé à ce débat sont d'accord sur les principes qui sous-tendent ce projet de loi. Cela mérite certainement d'être signalé. Tous les partis conviennent que le rapport capital-actions-dette du CN est irréaliste et qu'il faut que cette société soit plus efficace et plus rentable. C'est l'une des grandes sociétés canadiennes. Mais, comme d'habitude, on ne s'entend sur les moyens à prendre pour atteindre ce but.

Dans son communiqué et dans ses remarques préliminaires, le ministre a prétendu que les moyens à prendre devraient viser simplement à rendre le CN plus concurrentiel, donc à l'encourager à devenir financièrement rentable et autonome. M. Bandeen, le président du CN, présente les choses d'une façon un peu différente dans sa déclaration de fin d'année. Après avoir énuméré les avantages de ce projet de loi, M. Bandeen a fait la remarque suivante en terminant son discours:

Pour le CN, le défi consistera à jouer son rôle d'une façon à la fois efficace et profitable, tout en améliorant la qualité des services qu'il rend à tous les Canadiens.

J'insiste sur l'épithète «profitable», car c'est à cause de lui que certains députés, notamment parmi les néo-démocrates qui prennent place tout à fait à ma gauche, sont montés sur leurs ergots.

Dans cette perspective, et vu le caractère du débat auquel cette affaire a donné lieu, j'aimerais signaler brièvement certaines observations du député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) qui, comme moi, fait partie du comité des transports. Bien qu'un certain temps se soit écoulé depuis lors, je me souviens très bien des intéressantes observations que le représentant de cette région de la Saskatchewan a formulées au cours de ce débat. Quiconque procède à une lecture attentive de son exposé se rend compte de toute la peine que doivent se donner les députés de son parti, et des tours de force idéologiques qu'ils doivent également effectuer, surtout lorsqu'un mot comme «profitable» figure dans un débat comme celui-ci.

En somme, le député de Regina-Lake Centre déclare qu'il appuie le bill, mais que l'idée de rendre, si possible, l'exploitation du CN rentable ne lui sourit guère. Nombreux sont ceux d'entre nous qui, à la Chambre, ne comprennent pas cette attitude du député, d'autant plus que le bill vise précisément, comme le mentionne le communiqué du ministère des Transports, à obliger le CN à gérer l'entreprise financièrement rentable et autonome qui est la sienne en faisant preuve de sérieux et d'imputabilité.

● (2032)

Le député de Regina-Lake Centre reconnaît la difficulté à ce sujet. J'aimerais me reporter à son discours, tel qu'en fait foi le hansard à la page 2637. Voici:

J'aimerais tout autant voter contre que pour ce bill.

Ailleurs dans son discours, à la page 2636 du hansard, le député déclare:

[M. Murta.]

Nous du parti néo-démocrate nous retrouvons dans une situation plutôt embarrassante. Nous sommes d'accord sur le principe du refinancement et de la recapitalisation de la dette du CN.

Cela semble définir clairement la position de ce parti; et pourtant, il y a un «mais». Il y a toujours un «mais» avec ce parti. Quoi qu'il en soit, ce «mais» on le trouve à la page 2636 du hansard où on lit ceci:

Le but premier de ce bill est de rendre le Canadien National plus intéressant pour les capitaux privés.

Il est certain qu'un apport de capitaux privés contribuerait à accroître l'imputabilité et la rentabilité du CN. C'est cela qui fend le cœur des députés assis à ma gauche.

Le dilemme devant lequel se trouve le député est en fait très significatif. C'est le dilemme traditionnel auquel les députés de ce parti font face. C'est d'ailleurs pour cela qu'ils se maintiennent péniblement au pouvoir dans une seule province sur dix et qu'ils sont de moins en moins nombreux à la Chambre. Tant que les membres de ce parti ne parviendront pas à surmonter leur aversion absurde pour le mot «profit», ils ne joueront jamais un rôle important dans les affaires du pays. Toutefois, exception faite peut-être des députés à ma gauche, je crois pouvoir dire au nom de la plupart des députés que l'objet de cette mesure est compatible avec l'intérêt public et les traditions d'honneur de la Chambre. Néanmoins, les intentions avouées du gouvernement et celles que nous trouvons dans le bill ne vont pas toujours de pair.

Quand il a présenté le projet de loi, le ministre des Transports a répété à maintes reprises que la politique du gouvernement était d'encourager une gestion financière saine et efficace des sociétés de la Couronne. J'appuie sur le mot «encourager». Je signale au ministre que cette politique d'encouragement représente un recul sensible par rapport à la position qu'enonçait son ministère dans son communiqué du 19 décembre. J'ai déjà cité le passage pertinent de ce document, mais il est bon de le répéter pour la gouverne des députés. On trouve ce qui suit au paragraphe 5 de ce document:

... impose au CN l'obligation, dont il devra rendre compte, de respecter dans sa gestion les règles de la rentabilité et de l'équilibre financier.

J'ai lu très attentivement les sept articles du bill C-17 et n'ai rien trouvé qui impose à la direction du CN une contrainte quelconque de cette nature. L'article 1^{er} du bill traite de la conversion des actions et de la remise de 808 millions de dollars de dette. L'article 2 autorise la société à conserver par devers elle ses bénéfices annuels après impôts et intérêts sur ses dettes privées et publiques. L'article 3 abroge l'article 37(4) de la loi du CN. L'article 4 y substitue une disposition autorisant le cabinet à désigner les vérificateurs comptables de la société, ainsi que l'obligation de présenter un rapport annuel. L'article 5 abroge le paragraphe 72(5) de la loi sur les chemins de fer, qui plafonnait à 6 p. 100 le taux des intérêts créditeurs des titres émis par les chemins de fer. Les articles 6 et 7 abrogent les lois de 1941 et 1942 sur les chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie). Nulle part il n'y a la moindre suggestion d'une obligation d'efficacité et de rentabilité. En fait, le bill ne comporte même pas d'énoncé général d'intentions; il se contente de remettre sur la dette due à la nation et à l'État, la somme de 808 millions de dollars.