

Puis, devant le comité des transports, il a déclaré:

Si nous faisons adopter ce bill ce sera la fin de tous les micmacs, si je puis dire, à l'égard de la comptabilité et le Canadien National pourra être jugé sur ses actes, d'après ce que l'on peut raisonnablement en attendre.

Selon le *Star* de Montréal, M. Gordon aurait déclaré:

Je tiens à le dire, même maintenant, je suis tout à fait certain que notre proposition évitera qu'on n'ait encore à faire ce genre de révision et nous soulage définitivement du poids d'un lourd héritage. Je suis certain qu'après ce dernier coup de balai, le Canadien National pourra démontrer qu'il est efficace et bien organisé.

Il y a de nombreuses similitudes entre ces paroles enthousiastes et celles que nous avons entendues lors de la présentation du bill ainsi que les commentaires des représentants du CN. S'il en est qui craignent que la chose puisse se reproduire, c'est certainement les députés de ce côté-ci de la Chambre.

Dans la loi de révision de 1952, il était non seulement question de la dette du CN mais aussi de l'amélioration de sa structure financière puisqu'on fournissait à la compagnie une nouvelle source de financement. La loi prévoyait que le CN augmenterait chaque année son capital à raison de trois p. 100 des recettes annuelles brutes du réseau national. Elle prévoyait également de l'exempter d'intérêt pendant 10 ans, ce qui représentait une centaine de millions de dollars.

En ce qui concerne le capital-actions de 736 millions de dollars prévu dans la loi, il n'y a pas eu une seule année où le plein montant des 4 p. 100 de dividendes ait été versé à l'État. En fait, ce ne fut que trois années seulement au cours de cette période que le gouvernement a perçu un dividende, et le montant le plus élevé qu'il ait reçu a été de l'ordre de 3.1 p. 100. Il faut également remarquer qu'à la suite de la loi de 1952 sur la recapitalisation, le CN a eu l'avantage de pouvoir utiliser un capital s'élevant à 1,504 millions de dollars en 1976, sans qu'il lui en coûte rien.

Cela dit, il nous est très difficile d'en tirer une autre conclusion si ce n'est que le résultat de la première et de la seconde loi de recapitalisation a été de donner au CN l'occasion de se livrer à des immobilisations tout à fait colossales. Il est très intéressant de constater que les politiques du CN en matière d'immobilisations ont été pour le moins extravagantes. De 1952 jusqu'à la fin de l'année 1976, le CN a dépensé 4.8 milliards de dollars, soit un montant égal à 80 p. 100 de tous ses biens d'investissement à la fin de 1976, aux fins d'amélioration, d'ajouts et de remplacement de ses biens. Sur cette somme, environ 2.8 milliards de dollars ont été fournis par le biais de l'amortissement et d'opérations de récupération, et 768 millions de dollars provenaient d'achats d'actions privilégiées par le gouvernement, ce qui laisse plus d'un million de dollars dont le financement a dû se faire par des emprunts.

De la dette à long terme du CN à laquelle vient s'ajouter ce montant, on nous propose dans ce bill d'annuler quelque 800 millions de dollars, soit grosso modo les deux tiers. On ne peut voir là qu'un aveu du fait que les immobilisations que représente ce montant ne font pas leurs frais et n'étaient donc pas justifiées sur le plan économique. Ce qui est plus important encore, c'est que cela comporte de très sérieuses conséquences pour toutes les sociétés privées qui viennent en concurrence avec les entreprises de transport ou autres du CN, étant donné qu'il est de nouveau en mesure de faire des dépenses sans avoir à en supporter les coûts. Encore une fois, les concurrents du CN découvrent que le jeu de la concurrence est radicalement modifié à leur désavantage par le fait que le CN a pu accroître

Chemins de fer—Loi

et améliorer son exploitation par le biais d'immobilisations sur lesquelles il n'est pas tenu de réaliser des profits.

On ne peut donc qu'en conclure, devant cette performance et la réalité, que le CN a été très mal géré. Lorsque j'avance cette affirmation, je ne critique pas la direction actuelle. Je pense qu'elle essaye très sincèrement et désespérément de redresser la situation, mais la gestion et la performance du CN au cours des années sur le plan financier laissent beaucoup à désirer. Je dois dire que le CN ne diffère pas d'un grand nombre d'autres sociétés de la Couronne soumises à l'examen du Parlement quand le Parlement en a eu l'occasion.

On doit noter, pour ce qui est du rapport dette-capital-actions, qu'en 1952, quand le bill sur la recapitalisation a été adopté, le CN avait un rapport dette-capital-actions d'environ 32 ou 33 p. 100, et celui du CP se situait à peu près au même niveau. On peut sérieusement se demander comment il se fait que le CP a pu réaliser des bénéfices chaque année, verser des dividendes et profiter de l'amortissement qui lui revenait, tandis que le CN s'est endetté avec insouciance. Je pose la question, même si je crois savoir que le CP verse des salaires plutôt extraordinaires à ses fonctionnaires supérieurs, ce qui suscite certaines critiques et est un secret bien gardé. Je ne sais pas si le CP rémunère son directeur général, M. Sinclair, à la livre ou selon sa compétence, mais il reçoit probablement plus qu'il ne mérite, quelle que soit la formule utilisée. Je me le demande surtout en pensant aux raisons absurdes qu'il a invoquées pour ne pas divulguer les salaires des agents du CP à la Commission des valeurs et des changes. Il n'est que logique, à mon avis, que nous proposons la même loi que celle qui a été proposée aux États-Unis. Selon la loi américaine, toutes les sociétés d'affaires ou de financement doivent divulguer les salaires de leurs administrateurs ou de leurs directeurs, quand ces salaires dépassent \$40,000.

Je le répète, nous craignons qu'il n'y ait pas suffisamment de garanties et de lignes directrices dans cette loi pour éviter que l'histoire ne se répète. Comme jamais une seule année le CN n'a respecté son obligation de verser au gouvernement un dividende de 4 p. 100 sur ses actions privilégiées non cumulatives, qu'y a-t-il de si différent dans cette loi aux termes de laquelle le CN est obligé, selon l'article 10, de verser 20 p. 100 de ses revenus nets au gouvernement? A moins que la direction n'ait des objectifs et des responsabilités clairement définis—et clairement précisés dans la loi—à moins que les conséquences auxquelles elle s'expose en se soustrayant à ses responsabilités ne soient clairement définies, si désagréables soient-elles, et à moins que des garanties convenables ne soient prévues pour arriver à cette fin et pour forcer le CN à rendre des comptes à la Chambre, il n'y a rien, selon nous, qui puisse l'empêcher de récidiver.

● (2032)

Cette mesure doit prévoir des sanctions pour garantir que l'on ne fera pas appel au Parlement pour continuer à combler les futurs déficits, sans que la direction ait de comptes à rendre. La direction doit être à même d'obtenir des résultats et de répondre de ces actes. En d'autres termes, elle doit donner satisfaction ou en supporter les conséquences, sans plus se retrancher derrière des excuses. Nous voici amenés à évaluer le coût des services de transport. En vertu de cette politique, le gouvernement est disposé à payer des services de transport qui peuvent ne pas être rentables mais qui doivent être maintenus