

• (1550)

M. Stan Schellenberger (Wetaskiwin): Monsieur le Président, avant de commencer mon discours, je voudrais féliciter les députés de Calgary-Sud (M. Thomson) et de Mississauga-Sud (M. Blenkarn), qui ont exposé avec beaucoup de compétence certaines réserves que nous entretenons au sujet de ce projet de loi. Ce sont des points que le gouvernement devrait prendre très au sérieux, et je voudrais expliquer pourquoi.

Au cours du temps dont je dispose, je voudrais traiter de deux préoccupations principales. La première a trait aux directives sur les conflits d'intérêts énoncées dans le bill. Elles ne permettent pas de déterminer si le premier dirigeant d'une société veille à les faire respecter. La deuxième préoccupation concerne l'obligation de rendre des comptes.

La question des conflits d'intérêt est de la plus haute importance dans le secteur privé. Les employés et les dirigeants d'une entreprise ne peuvent posséder des actions d'une entreprise concurrente. Il faut même éviter à tout prix qu'il y ait apparence de conflit d'intérêts. C'est pourquoi le gouvernement a inscrit dans la loi des directives sur les conflits d'intérêts qui s'appliquent à la Fonction publique et même aux membres du cabinet. Pourtant, quand on lit attentivement la mesure à l'étude, particulièrement les parties I et II de l'Annexe C, on constate que les directives sur les conflits d'intérêts ne sont pas clairement énoncées. Les responsabilités des principaux dirigeants, qui sont nommés par le conseil d'administration à des postes vitaux et qui s'acquittent de tâches essentielles à la prospérité générale de l'entreprise, ne sont pas clairement définies.

Ces derniers mois, je me suis intéressé de près à la Société des transports du Nord et, ces dernières années, j'ai assumé des responsabilités dans le domaine des affaires indiennes et du Nord. Or, en examinant les affaires de la société d'État appelée Société des transports du Nord Limitée, dont le champ d'action comprend l'Alberta, la Saskatchewan et les Territoires du Nord-Ouest, j'ai constaté l'existence de certaines situations intéressantes qui résultent de directives insuffisamment précises concernant l'exploitation des sociétés d'État. Je veux parler plus précisément des conflits d'intérêts, monsieur le Président.

La société Arctic Cruise Lines Limitée a été créée en 1969 comme entreprise privée et elle a été fusionnée à la Société des transports du Nord en 1974. Quatre de ses huit administrateurs étaient des actionnaires. Douze des trente actionnaires originaux étaient des employés de la Société des transports du Nord Limitée. Des trois administrateurs originaux qui faisaient toujours partie du conseil en 1974, deux étaient des employés de la Société des transports du Nord. Il n'y a là aucun problème, car la société Arctic Cruise Lines avait été créée en vue d'assurer le service voyageurs dans la vallée du Mackenzie. Quant à la Société des transports du Nord Limitée, elle assure le transport des marchandises par barges sur le Mackenzie et le long du littoral de la Mer de Beaufort et de l'Océan arctique. Par conséquent, en 1976, quand la Société des transports du Nord Limitée a demandé à tous ses employés permanents de divulguer toute situation qui pourrait donner lieu à un conflit d'intérêts, on n'en a pas trouvé trace. Je me suis procuré un exemplaire des directives de cette société sur les conflits d'intérêts et j'ai trouvé que ce sont d'excellentes

Administration financière—Loi

directives, qui s'inspirent de cas qui ont été exposés à la Chambre des communes. Je vais les décrire brièvement.

On lit dans ce document, monsieur le Président, que les employés ne doivent poser aucun geste qui pourrait donner lieu ou sembler donner lieu à l'utilisation des locaux ou des installations de la société pour en tirer un avantage personnel, à l'octroi d'un traitement de faveur à quiconque, à la perte de l'indépendance ou de l'impartialité totale ou à la perte de confiance du public dans l'intégrité de la société. Nul employé ne doit se livrer, directement ou indirectement, à une transaction personnelle ou privée visant à obtenir un avantage personnel grâce aux fonctions qu'il exerce ou à l'autorité qu'il détient ou à des renseignements dont il a eu connaissance dans l'exercice de ses fonctions. Des fonctionnaires ne doivent pas se mêler d'une affaire officielle où leur intérêt personnel risquerait de les empêcher de prendre une décision impartiale, ni participer directement ou indirectement à une affaire ou à des opérations financières qui entrent ou semblent entrer en conflit avec leurs fonctions et leurs responsabilités officielles.

Ces employés ont envoyé des lettres à leurs actionnaires respectifs, laissant entendre que rien ne semblait s'opposer à ce que des employés de la STNL détiennent des actions d'une petite société de transports-voyageurs. La société Arctic Cruise Lines n'a pas été une réussite financière. La demande d'un service voyageurs sur le fleuve n'était pas assez grande. En 1979, donc, la société Arctic Cruise Lines a été rebaptisée Arctic Offshore Limited et s'est tournée vers le marché extérieur du transport de marchandises. Elle en est venue ainsi à concurrencer une autre société privée du même genre, l'Arctic Transportation Limited et, bien sûr, la société de la Couronne ou STNL.

Depuis 1980, cette société est très prospère. Elle a accru son volume d'affaires de 168 p. 100 alors que la STNL a vu le sien diminuer en même temps de 30 p. 100. Le président de la STNL et le président de l'Arctic Offshore nient tous les deux qu'il y ait concurrence dans le secteur. Toutefois, leur principal concurrent, l'Arctic Transportation Limited, soutient qu'il vise les mêmes contrats que l'Arctic Offshore et la STNL. Il y a évidemment là quelque chose qui cloche.

Maintenant, monsieur le Président, quatre employés de la STNL sont actionnaires de l'Arctic Offshore. L'un d'entre eux occupe un poste-clé à l'examen des contrats d'entretien du matériel maritime et un autre était jusqu'à tout récemment, soit jusqu'à ce que je soulève cette question, membre du conseil d'administration de l'Arctic Offshore.

Où est le problème, monsieur le Président? Le problème, c'est que les lignes directrices ne sont pas claires, les administrateurs mal informés et les gestionnaires peu scrupuleux. Cette situation dure depuis 1979. Le gérant des ventes et des contrats à la STNL était tout ce temps-là un actionnaire de l'Arctic Offshore, société concurrente contre laquelle il devait soumissionner. Il semble y avoir ici conflit d'intérêts. Par manque de vigilance, rien n'a été fait pour résoudre ce conflit d'intérêts avant qu'un député s'intéresse aux affaires de cette société. Évidemment, le directeur général a maintenant demandé à ces gens de se départir de leurs actions et cela, près de cinq ans après qu'eurent paru les premiers signes d'un conflit d'intérêts.

Qu'est-ce que cela signifie? Cette société n'a pas été priée de comparaître devant un comité permanent de la Chambre depuis six ans. Les députés et les personnes qui sont censées