

*Les subsides*

Je voudrais tout d'abord remercier le député d'Annapolis Valley-Hants (M. Nowlan) d'avoir invoqué l'article 62(11) du Règlement pour saisir de ce sujet la Chambre des communes. Cela a permis aux députés des trois partis d'exprimer leur point de vue. J'ai toujours considéré le représentant comme un homme honnête à la Chambre. Je l'ai trouvé très juste au comité et à la Chambre, mais je regrette de ne pas pouvoir en dire autant de la motion à l'étude.

On croirait, à la lire, que le pays tout entier est en train de s'effondrer. Le député vient de baisser dans mon estime. Pour être bref, je veux faire remarquer que les sociétés de la Couronne sont très surveillées, peut-être même trop si faire se peut. Elles rendent des comptes et font preuve de leadership. Le portefeuille des Transports regroupe quelque 22 sociétés de la Couronne. Elles se répartissent en gros en deux catégories dont nous avons parlé cet après-midi. La première catégorie se compose des sociétés commerciales de la Couronne comme le CN, Air Canada, la Société des transports du Nord Ltée et les Administrations de pilotage. La seconde catégorie se compose de sociétés de la Couronne à orientation commerciale qui dépendent des crédits budgétaires comme VIA Rail, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Malgré toute la publicité entourant les activités des sociétés de la Couronne en général et les critiques qu'elles s'attirent de la part du Vérificateur général et d'autres, les sociétés de la Couronne relevant du ministère des Transports fonctionnent très bien généralement parlant. Je crois tout à fait juste de dire que toutes les sociétés de la Couronne servent bien le pays et que les sociétés elles-mêmes ainsi que le gouvernement prennent constamment des mesures en vue d'améliorer leurs activités, leur structure et la qualité des services pour le bien-être général des Canadiens sans que cela coûte pour autant trop cher aux contribuables lorsqu'elles reçoivent des crédits budgétaires.

Le gouvernement a, pour sa part, entrepris d'améliorer la situation des deux grandes sociétés ferroviaires canadiennes et, partant, celle des expéditeurs d'une grande variété de denrées, en proposant des modifications au tarif du Nid-de-Corbeau, dont je ne parlerai pas pour l'instant.

Il a récemment entrepris de moderniser les activités des principaux ports en mettant en œuvre une organisation portuaire restructurée avec la Société canadienne des ports. Lorsque j'ai été nommé secrétaire parlementaire, on m'a notamment donné pour tâche de diriger l'étude du projet de loi relatif à la Société canadienne des ports au comité et à la Chambre. Le gouvernement a présenté le projet de loi C-153, auparavant C-123, afin d'accroître l'efficacité de ses pouvoirs d'approbation dans le cas des entreprises des sociétés de la Couronne et de renforcer les mécanismes d'imputabilité existant en vertu des nombreuses lois constituant des sociétés de la Couronne.

Les sociétés elles-mêmes améliorent constamment leur gestion et leur organisation pour satisfaire aux exigences du moment. Et le CN et Air Canada ont accusé des pertes en 1982, comme bien des sociétés privées, et toutes deux ont entrepris d'effectuer des rajustements qui tiennent compte des réalités actuelles et les replacent dans une situation avantageuse. Ces rajustements ont souvent été faits malgré la vive opposition des localités touchées et, dans certains cas, les

pertes continuent d'être absorbées par les sociétés qui assument cette responsabilité sociale.

● (1650)

Le CN, par exemple, est en train de rationaliser ses activités de messageries qui sont déficitaires et de consolider ses services de transport par camion qu'il offre à titre gracieux. Il continue en même temps à offrir des services qui lui font perdre de l'argent, tel Terra Transport, par obligation sociale. Air Canada réduit légèrement l'ensemble de ses activités et a récemment rationalisé et restreint son organisme de direction. Elle continue de chercher des sources de financement, telles des ventes ou locations de ses appareils excédentaires. Elle a récemment reçu l'autorisation de réduire sa participation dans une filiale et cela, à son très grand avantage.

Air Canada cherche en même temps des moyens d'accroître ses liquidités à long terme. Cela exige parfois des dépenses immédiates de capital, tel l'investissement dans la construction d'un nouveau siège social à Montréal qui, quoique d'aucuns aient prétendu le contraire, constitue pour la société la meilleure affaire à long et à court termes, et dans d'autres activités comme l'adaptation d'avions-cargos aux normes canadiennes et américaines anti-bruit pour 1985, et cela, en 1984 au lieu de 1985.

La Société des transports du Nord Ltée continue d'assurer un service excellent, fiable, sûr et efficace le long du bassin du Mackenzie, dans la mer de Beaufort et sur la côte ouest de la baie d'Hudson, tout en réalisant des profits. En 1983, elle absorbe aussi des pertes considérables à la demande du ministre des Transports (M. Pepin) pour continuer de desservir le bassin de l'Athabasca.

Les autres sociétés de transport continuent de bien fonctionner sans susciter en général de controverse; elles comprennent notamment le Conseil des ports et les quinze ports, les commissions des neufs ports, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et les administrations de pilotage et des ponts.

La motion laisse entendre que le gouvernement a perdu la maîtrise des sociétés de la Couronne. Permettez-moi de démontrer, monsieur le Président, qu'un large éventail de dispositifs de contrôle est déjà assuré par diverses lois de portée générale ou particulière. D'une extrême importance pour toutes les sociétés de transport, y compris les sociétés de la Couronne, sont les lois de portée générale comme la loi nationale sur les transports, la loi sur l'aéronautique, la loi sur les chemins de fer et la loi sur les corporations commerciales canadiennes. Une autre loi qui a aussi une portée générale, mais qui s'applique aux seules sociétés de la Couronne plutôt qu'à toutes les entreprises, est la loi sur l'administration financière.

Enfin, de nombreuses sociétés de la Couronne sont les créateurs des lois mêmes qui les constituent; ainsi, relèvent de Transports Canada, la loi constituant Air Canada, la loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, la loi sur la Société canadienne des ports nationaux et la loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. La loi sur l'administration financière et, le cas échéant, les lois constitutives et la loi sur les corporations commerciales canadiennes prévoient de nombreux moyens de circonscrire la liberté qu'ont les sociétés d'État d'agir sans informer le gouvernement ou lui demander son approbation, et de nombreuses méthodes, pour le gouver-