

L'ajournement

La direction de la Société nous a approchés il y a longtemps pour nous informer que les pertes encourues quant au service de l'Athabasca étaient trop élevées. Cette information nous fut transmise longtemps avant l'étude sérieuse faite par le gouvernement quant à la privatisation de cette Société.

En tout cas, comme le député le sait, l'allocation des dépenses aux composantes d'une société n'est pas un exercice arbitraire. Au contraire, un tel exercice est gouverné par des principes de comptabilité. Nous sommes convaincus que la Société des Transports du Nord Limitée a suivi des principes de comptabilité généralement reconnus en fixant les coûts du service de l'Athabasca.

Le député a plaidé pour la vente des équipements qui ne sont plus requis pour le service de l'Athabasca. Pour les remorqueurs et les chalands, je peux rassurer la Chambre à l'effet que tous ces équipements seront utilisés de façon appropriée. La Société des Transports du Nord Limitée négocie un bail selon lequel certains remorqueurs et chalands seront loués à d'autres entrepreneurs offrant un service sur l'Athabasca. Le reste de l'équipement sera déplacé du système de l'Athabasca, et aucun équipement excédentaire n'y sera retenu.

La vente des remorqueurs et des chalands est compliquée par la privatisation de cette société. Nous croyons qu'il serait préférable de laisser de telles décisions au nouveau propriétaire de la Société.

Au sujet du terrain de la Société des Transports du Nord à Fort McMurray, celui-ci sera vendu de la même façon que les autres actifs de la Société. Actuellement, le gouvernement, comme actionnaire, désire vendre la Société des Transports du Nord intacte, au lieu de vendre séparément ses composantes. Néanmoins, on pourrait peut-être considérer la vente, à valeur marchande, de quelques actifs non requis par la Société des Transports du Nord pour ses opérations, dépendant de l'effet sur la privatisation de la société entière.

Dans ce contexte, la ville de Fort McMurray serait libre de présenter une offre à la Société des Transports du Nord Limitée pour le terrain qui se situe dans les limites de la ville, et une telle offre serait certainement prise en considération en même temps que des offres d'achat de la Société entière.

[Traduction]

LE CANADIEN NATIONAL—ON DEMANDE LA PRIVATISATION
DES SERVICES AUXILIAIRES. B) LA POLITIQUE DU
GOUVERNEMENT

M. Don Blenkarn (Mississauga-Sud): Monsieur le Président, le 17 avril dernier j'ai posé au ministre des Transports (M. Axworthy) une question au sujet de certains services auxiliaires du Canadien National qui font concurrence au secteur privé. Il s'agit du service de camionnage du CN, qui est en compétition avec le secteur du camionnage dans tout le pays, et les services d'hôtel et de restaurant qui concurrencent la petite entreprise du Canada dans ce secteur. Dans tous ces services, un petit homme d'affaires fait des bénéfices et paie des impôts, alors qu'il n'en est rien du conglomérat administré par le CN. Franchement, les résultats des services hôteliers, administrés par l'État par l'intermédiaire des chemins de fer, sont un désastre depuis plus d'une quinzaine d'années.

• (1810)

A l'origine, les chemins de fer sont entrés dans le secteur hôtelier pour promouvoir le transport ferroviaire des passagers. Nous savons que depuis quelque temps maintenant, le transport des passagers a été confié à VIA Rail et que le CN n'y participe plus. Il semblerait donc que la société devrait essayer de se débarrasser du service hôtelier pour le confier à des entrepreneurs privés qui pourraient l'exploiter. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire en matière de transport et d'entretien ni dans l'intérêt public que le gouvernement du Canada devienne propriétaire hôtelier.

Toutefois, la lecture du rapport annuel de cette société d'État donne à entendre qu'elle souhaite étendre son activité dans ce domaine. A titre d'exemple, elle est en voie de construire un hôtel de 600 chambres à Toronto, à côté de sa tour. Nous savons que cette tour n'a coûté qu'environ 60 millions de dollars, en sus du prix du terrain sur lequel elle se trouve. Elle n'a pas rapporté un sou vaillant depuis qu'on l'a construite, et ce n'est pas un succès. Et l'on voudrait à présent ériger un hôtel à ses côtés. La ville de Toronto compte de nombreux hôtels et on y trouve des entrepreneurs en construction dans le secteur privé qui en construisent de bons. Il est ridicule que, sous les auspices de cette société ferroviaire, le gouvernement du Canada se mette à construire un hôtel.

Il se servira également des deniers publics pour rénover l'hôtel MacDonald à Edmonton. Nous n'y verrions pas d'inconvénient si cet hôtel était rentable, mais globalement les hôtels appartenant à cette société dans le pays ont subi une dépréciation de 124.5 millions de dollars. Cela signifie que, cette année, après la déduction pour amortissement, l'hôtel en question a accusé une perte de 2.7 millions. Il a aussi été déficitaire l'an dernier, et l'année d'avant. Le léger bénéfice de l'année précédente n'efface pas tous les déficits des années antérieures.

Au fil des ans nous dépensons dans les activités hôtelières de plus en plus d'argent qui disparaît sous forme de déduction pour amortissement ou qui se déprécie. Par le biais du chemin de fer, le gouvernement canadien s'engage progressivement davantage dans une activité qui ne lui réussit pas, ainsi qu'il l'a prouvé, et qu'il devrait abandonner.

Pourquoi le ministre ne remet-il tout simplement pas hôtels et restaurants entre les mains de personnes capables de bien les gérer? Que le gouvernement les vende à de bons gestionnaires et qu'il abandonne ce commerce. Il devrait également se retirer des entreprises de camionnage.

Voici quelques-unes des sociétés qui font du camionnage par l'intermédiaire du chemin de fer. Il y a CNM Incorporated. Je ne suis pas sûr qu'il s'agisse de camionnage, mais il y a Domestic Four Leasing, Domestic Three Leasing et Domestic Two Leasing. Il y a aussi Royal Transportation Company et les Transports Husband du Québec, de même que Transport Route Canada Incorporated. Il y a Empire Freightways. La liste continue, et elle est incomplète. Le gouvernement perd de l'argent dans le camionnage. Le camionnage représente un investissement d'environ 30.4 millions de dollars. L'année dernière, cela a coûté 8 millions. En trois ans et demi, les pertes représentent autant que l'investissement, ce qui ne se justifie pas.