

*Chemins de fer—Loi*

● (2022)

Je ferai remarquer que la dette du CN demeure à 1.4 milliard de dollars. Dans les cas précédents, quand on cherchait à obtenir une remise de dette du Parlement, on disait que la compagnie avait hérité de dettes massives, qu'elle avait été tenue par le gouvernement à des choses qu'une société privée n'aurait pas eu à faire et qu'il fallait donc demander un peu plus d'argent au Parlement pour remettre la société en état d'affronter la concurrence. Mais la dette historique a été plus que remise, monsieur l'Orateur. La dette actuelle du CN est probablement comparable à celle d'autres sociétés opérant au Canada. On dit que la compagnie n'a pas de capital-actions. Mais pourquoi en aurait-elle besoin, puisque le gouvernement versera dans ses coffres le moindre sou qu'elle aura perdu dans ses activités de l'année? Pourquoi aurait-elle besoin d'un capital-actions puisque le gouvernement est toujours disposé à acheter des actions privilégiées pour lesquelles on ne paie jamais d'intérêts—les intérêts peuvent s'accumuler mais ne sont jamais payés. Je prétends qu'elle a semé la confusion dans l'esprit des Canadiens en n'adoptant pas, au fil des années, des méthodes comptables convenables. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il jamais insisté pour savoir, chaque année, à quel point la compagnie gérait mal ses affaires comparativement aux sociétés privées comparables?

Le pays s'est fait tromper par le gouvernement et l'administration du CN au point de croire que la compagnie était presque rentable alors que les contribuables y versaient des centaines de millions par année, pour assurer sa survivance. Et maintenant, on nous demande de passer l'éponge sur 808 millions de dollars de plus ce qui fera 6.7 milliards en tout.

En lisant les divers commentaires sur le CN, on constate qu'il est souvent question des extravagances de la société en matière d'immobilisations. Pour ma part, je n'en ai pas à citer. Tous les expéditeurs de produits agricoles, de la côte est comme de la côte ouest, savent que, pour ce qui est des wagons, la situation est critique depuis des années. Le gouvernement du Canada, en sus des 6.7 milliards de dollars, a dû acheter des wagons pour le transport des céréales bien qu'il ait refusé de le faire pour les denrées périssables. C'est bien triste à dire.

Pour ma part, monsieur l'Orateur, j'estime que pendant l'étude de ce bill, personne, à votre droite ne devrait nous exhorter à brûler les étapes pour remettre le CN en meilleure posture. Ne vous pressez pas cette fois-ci. Nous voulons une étude de comptabilité précise qui nous montrera la véritable situation du CN en regard de celle de son principal concurrent, le CP. Quelle est la position concurrentielle du CN dans le domaine du transport routier? Quelle est sa position concurrentielle dans le domaine du transport maritime? Tant que le ministre ne sera pas prêt à nous donner des chiffres authentiques comme ceux-là, je ne crois pas qu'il serait juste pour les contribuables que quelqu'un siégeant à la droite de Votre Honneur vienne dire à un moment donné qu'un député de l'opposition retarde ce bill. Il est grand temps que le gouvernement et son rejeton, le CN, jouent cartes sur table avec la population du Canada. Il nous faut apprendre ces faits de la bouche d'experts qui savent de quoi il retourne, je veux dire de sources extérieures au gouvernement.

Une autre mesure législative que nous étudions, la loi sur l'aéronautique, nous montre que le ministère des Transports

n'a aucune idée de ce qui se passe. Jetez un coup d'œil sur le rapport. Vous constaterez que nous avons perçu certaines sommes des opérations aériennes que nous avons ensuite remboursées. Nous essayons maintenant de les percevoir de nouveau, et nous ne pouvons probablement pas y parvenir, selon l'avis reçu par le ministère de la Justice, parce qu'un règlement n'a peut-être pas été formulé correctement ou parce qu'une loi a été mal conçue. Il est certain, en tout cas, qu'elle a été mal appliquée. Ce qui arrive, c'est que depuis dix ans, le ministère voulait faire adopter une modification, mais le gouvernement n'a jamais trouvé le moyen d'insérer dans son ordre du jour la présentation d'un nouveau bill sur l'aéronautique. A cette égard, c'est donc la confusion la plus totale qui règne, et si l'administration du CN et du ministère des Transports est aussi consternante que celle d'Air Canada, alors le Canada a besoin de le savoir. Il a besoin de savoir quelle est la position du CN sur le marché.

Nous savons que le CN sera appelé à fournir des wagons pour le transport de biens périssables, de produits congelés et de produits en tout genre. Quelle sera l'ampleur probable de la demande prévue? Quels seront environ les besoins en capitaux du CN? La société sera-t-elle en mesure de se procurer ces wagons et d'assurer le transport de biens d'un bout du Canada à l'autre à un prix raisonnable? Quelle influence cela aura-t-il sur les tarifs-marchandises? Comme je suis des Maritimes, je m'inquiète de cet aspect de l'affaire.

Lors de notre dernière discussion sur le coût du transport dans la région atlantique, j'ai comparé les tarifs en vigueur pour le transport de produits du bois dans les Maritimes, et particulièrement au Nouveau-Brunswick, à celui en vigueur en Colombie-Britannique. J'ai montré que le CN demandait aux producteurs de bois du Nouveau-Brunswick de 25 à 100 p. 100 plus cher que le British Columbia Railroad ne demande à ceux de Colombie-Britannique.

A cette époque, le British Columbia Railroad faisait des profits. J'avoue que la province était alors dirigée par un prétendu gouvernement gauchissant qui a presque réussi à ruiner cette entreprise. Et les deux seuls gouvernements qu'on pourrait comparer en termes de gestion financière, seraient celui-là et celui qui siège à votre droite, monsieur l'Orateur. Nous sommes maintenant rendus au point où les producteurs de bois, de pulpe et de papier du Nouveau-Brunswick jettent un œil envieux aux tarifs-marchandises concurrentiels de l'État du Maine. Il s'avère que la différence du prix du transport des produits du bois entre le Nouveau-Brunswick et le Maine est encore plus considérable qu'entre le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique. La comparaison est encore plus défavorable.

Le CN fait piètre figure, monsieur l'Orateur, et je ne vois aucune raison de lui accorder 808 millions de dollars si le ministre des Transports et son ministère ne garantissent pas à la Chambre que la société aura à sa tête, dans un avenir prévisible, une direction suffisamment compétente pour qu'on ne nous redemande pas d'absoudre la compagnie d'avoir manqué à une grande partie de ses obligations. L'Évangile nous prescrit de tendre l'autre joue. Monsieur l'Orateur, nous l'avons tendue à maintes reprises, et à chaque fois, nous avons été giflés. Le ministre de Restigouche peut sourire, mais dans sa circonscription, des producteurs de pommes de terre ne peuvent faire concurrence aux producteurs du centre du