

Chemins de fer—Loi

culte que les partis favorables à la libre entreprise promulguent et perpétuent encore, s'est révélée fautive bien souvent non seulement au Canada, mais dans tous les pays industrialisés.

Quand allons-nous regarder la réalité en face, la réalité du fait qu'au Canada, étant donné le climat que nous avons, aucune société de transport, qu'il s'agisse de transport par camions, par autocar, par train ou par avion, ne peut être totalement autonome, posséder sa propre infrastructure et ses propres installations et servir la population de sa région tout en réalisant des bénéfices? Cela n'est jamais arrivé et cela n'arrivera jamais. Même dans les pays beaucoup moins vastes que le nôtre et beaucoup plus peuplés, les sociétés de transport sont subventionnées par le secteur public. Toutefois, c'est l'État qui en a la propriété et le contrôle, sauf au Canada et aux États-Unis.

● (2052)

Même si nous appuyons le principe du refinancement de la dette du Canadien National, nous sommes terrifiés par le motif dont s'inspire ce refinancement. En janvier de l'année dernière, le ministre des Transports (M. Lang) fit parvenir une lettre, qui ne contenait rien d'autre que des directives, au président du conseil d'administration du Canadien National. Il y disait, par exemple:

Bien qu'il soit généralement admis que les sociétés de chemin de fer devraient être exploitées comme une entreprise commerciale...

Je me demande où il a pris ce consensus général.

... le fait est qu'on a toujours eu l'impression que le Canadien National devrait servir d'instrument pour l'application des politiques gouvernementales, même au risque de compromettre la rentabilité de cette société...

C'est tout à fait vrai. Le ministre admet donc que depuis la création du Canadien National jusqu'à maintenant, le gouvernement du Canada a induit la population en erreur. Le ministre dit qu'il ne s'agit là que d'une impression qui a persisté. Je puis lui assurer que depuis mon enfance, ce n'est pas l'impression qu'on a dans les Prairies. Nous avons toujours cru que les réseaux ferroviaires tant publics que privés existaient pour rendre service à la population et non pas pour réaliser des profits. Leur but est de fournir un service public, quelque chose dont nous pouvons tous nous servir. La vérité se fait jour dans la lettre du ministre qui ajoutait:

... le gouvernement estime que le Canadien National devrait tenter par tous les moyens de diriger ses affaires comme une entreprise commerciale.

En somme, cela signifie donner du moins bon service, supprimer des milliers d'emplois pour permettre au CN de réaliser des économies considérables. Dans sa lettre, le ministre invitait le conseil d'administration à rendre le Canadien National plus rentable et, partant, plus attrayant pour le secteur privé.

Nous du parti néo-démocrate nous retrouvons dans une situation plutôt embarrassante. Nous sommes d'accord sur le principe du refinancement et de la recapitalisation de la dette du CN. En fait, je suis même d'avis que ce bill ne va pas assez loin. C'est au moins un montant supplémentaire de deux milliards de dollars qui devrait être transféré sous forme de capital souscrit et d'actions détenues par les Canadiens. Si cette proposition est acceptée et adoptée par le Parlement, cela rendra le Canadien National très attrayant pour les investisseurs privés.

Le Canadien National comprend déjà six ou sept secteurs rentables tels que CN Marine, CN Hôtels, CN Express et CN Rail. Chaque type d'activités a été régionalisé et rendu semi-autonome en principe. Ce faisant, on a donné la priorité à la

viabilité commerciale et à la rentabilité. Il en est résulté des réductions de service et des milliers de licenciements. Ceux qui n'habitent pas dans les grands centres métropolitains rentables n'ont qu'à couler ou bien surnager...

Quelles que soient leurs idées politiques, la plupart des Canadiens estiment que ce genre d'entreprise est précisément celle où la concurrence et la rentabilité n'ont pas leur place. De nombreux types d'entreprises devraient rester aux mains des entrepreneurs privés mais dans le cas des transports, il n'est que logique, normal et civilisé, que ce soit le public qui soit propriétaire et exerce le contrôle du système.

Lorsqu'on exploite une société de transport au Canada, il y a des secteurs qui sont très rentables à cause de la densité démographique et du volume des biens transportés, qu'il y ait ou non de la concurrence. La seule façon de fournir des services satisfaisants aux autres parties du pays est de se servir des profits réalisés dans ces secteurs pour subventionner les services que ne sont pas rentables dans les autres parties du pays.

Ce mythe de la libre entreprise que remonte au XIX^e siècle et qu'entretient encore le ministre des Transports (M. Lang) auquel fait d'ailleurs écho le député de Vegreville (M. Mazankowski) s'est si souvent révélé désastreux que je m'interroge sur leur intelligence en tant qu'adeptes de la libre entreprise et hommes d'affaires avisés. S'ils devaient exploiter leurs propres affaires de cette façon, ils se retrouveraient bientôt devant le Parlement pour lui demander de venir à leur secours de la même façon que nous sommes venus à l'aide des actionnaires des compagnies ferroviaires entre 1850 et 1923.

Pourquoi nous contenter de demi-mesures? La dette à long terme du Canadien National devrait être convertie en capital, en actions ordinaires inscrites au nom de la nation. Je reconnais avec le député de Vegreville que le Canadien National devrait rendre compte intégralement de sa gestion. La loi devrait exiger non seulement que son rapport annuel soit déposé en Chambre, mais que sa direction comparaisse devant le comité permanent compétent. Et cela devrait s'appliquer à toutes les sociétés de la Couronne.

Les sociétés privées concessionnaires d'un service public devraient elles aussi rendre compte au Parlement. On peut être certain que les actionnaires du Canadien Pacifique ne sont pas mis au courant de tout aux réunions de l'assemblée générale. Ces sociétés agissent comme bon leur semble. Et, pourtant, elles sont concessionnaires de services publics. Le détail de leur activité et de leur gestion reste en grande partie ignoré de leurs actionnaires.

Ayant moi-même participé pendant quelques années à cette activité, je me rappelle encore certaines énormités qui s'y passaient. Les actionnaires n'en ont jamais rien su. Donc il faudrait aussi que le Canadien Pacifique rende des comptes. Comme d'ailleurs toute autre société privée assurant un service public. Dans le secteur des réseaux de distribution aussi bien que dans celui du transport.

Les virements dont je parle—808 millions dans le cas de l'amortissement, et 1.5 milliard pour la conversion des actions privilégiées à 4 p. 100 en actions ordinaires sans valeur au pair—ne constituent qu'un simple jeu d'écritures. Il n'y aura pas de transfert de fonds. Le but premier de ce bill est de rendre le Canadien National plus intéressant pour les capitaux privés. Le ministre, le président de la société et certains de ses