

Les crédits

M. Caron: Monsieur le Président, mon collègue a très bien résumé. Un pays, c'est plus qu'un compte de banque, c'est plus qu'un rapport de comptabilité. C'est ce qu'on veut faire nous au Québec. On espère avoir l'occasion de le faire prochainement. À ce moment-là, on va pouvoir dire aux gens du Parti réformiste que ça peut très bien fonctionner, même avec des gens comme nous qui ont l'air un peu rêveur, mais quand on n'a pas de rêves, on meurt, monsieur le Président.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Monsieur le Président, il est bien beau de vouloir démembrer un pays, mais en même temps démembrer le système de voies ferrées au Canada, c'est quelque chose qui serait trop facile à faire.

Les Canadiens et Canadiennes ont été amenés à croire que le Canadien National est une compagnie qui n'est pas efficace et qui ne répond pas aux besoins des Canadiens. En faisant un peu de recherche, on se rend compte que le Canadien National, avec les lois du gouvernement du Canada qui lui sont imposées, qui l'empêche de devenir compétitif, qui l'empêche d'aller vendre des parts lorsqu'il est temps d'avoir un peu d'actifs, le Canadien National, lorsqu'il a besoin d'argent, il faut qu'il aille emprunter de la banque ou emprunter de différents individus, alors que le Canadien Pacifique peut vendre des parts.

Même avec ce terrain de jeu qui n'est pas compatible, qui n'est pas semblable, le Canadien National est venu à bout de prendre des décisions qui ont été très importantes. Il a été critiqué lorsqu'il a pris la décision de bâtir le tunnel pour raccourcir de 12 heures le trajet Montréal—Chicago. Les premiers à le critiquer étaient leurs compétiteurs.

Alors aujourd'hui, il est facile de se lever en Chambre et dire que l'on est contre toute démarche pour essayer de sauver le Canadien National, juste pour être contre. Il faut faire face au fait qu'au Canada, les brouettes d'argent qui viennent des contribuables, pour les sociétés de la Couronne, lorsqu'elles ont des difficultés, c'est fini. Il faut devenir efficace, il faut devenir innovateur, et puis on sait déjà que le Canadien National est une compagnie qui peut faire compétition de front commun avec Canadien Pacifique sans aucune difficulté. Je suis même convaincu qu'il est encore plus capable.

• (1700)

[Traduction]

Un autre point important est que, tandis que le CN investissait largement dans son infrastructure, le CP n'en faisait rien. Il est donc normal que maintenant, devant la nécessité d'investir lui aussi dans son infrastructure, le CP veuille faire ce qui s'est fait autrefois et demande au gouvernement: «Vendez-nous cette société pour un montant symbolique, et nous vous garantissons que vous ne perdrez plus d'argent.» Cette époque est révolue. Le CN est une société de grande valeur, malgré les pressions qu'exerce le gouvernement. Elle est efficace. Ses employés sont les meilleurs en Amérique du Nord. Ils veulent que le CN soit une entreprise qui marche bien.

Dans ma circonscription, Nickel Belt, nous avons formé un comité qui s'appelle Capreol Save Our Rail Committee. Sur la

ligne du nord, nous avons dû repousser les offensives du CP qui, au départ, voulait fusionner avec le CN. C'est une quasi impossibilité quand on sait que les deux concurrents n'ont pas été des amis très proches pendant de longues années.

L'autre possibilité était d'acheter le CN pour une bouchée de pain, comme le système de transport à Québec a été acheté par un éminent Canadien, un concitoyen de Sudbury, je dois préciser. Il aurait dit: «Vendez-moi la compagnie pour un dollar, et je vous promets que nous ne perdrez plus un sou.»

Je suis un retraité d'Air Canada, une victime de la privatisation. Mais je suis maintenant le meilleur porte-parole que cette société puisse trouver, et je ne lui coûte rien. Cette entreprise était menottée, entravée par les lois fédérales, mais elle a connu une période de croissance.

[Français]

Lorsque je travaillais pour Air Canada, nous avions un programme qui permettait aux employés de faire des suggestions. Si ces suggestions permettaient de faire des économies on recevait 10 p. 100. On avait de très bonnes idées comme employés. Malheureusement, chaque fois qu'on avait une idée qui avait du bon sens pour rendre la compagnie rentable, la réponse était: Oui, mais la loi du Canada empêche les corporations de la Couronne de pouvoir faire cela.

Comment une telle compagnie peut-elle être concurrentielle sur le marché international? On le sait maintenant, nos compétiteurs ne sont pas à l'intérieur du Canada, ils sont un peu partout dans le monde. La compétition mondiale veut que le Canadien National puisse être compétitif sur un pied d'égalité avec CP.

[Traduction]

Dans ma circonscription, avec le concours du Capreol Save Our Rail Committee, nous avons organisé une campagne qui prendra de l'ampleur. Nous voulons faire connaître aux Canadiens les faits réels sur la situation du CN. Ce n'est pas une société inefficace. C'est une excellente société, et ses employés sont hors pair. Elle a un bon rendement et réalise des bénéfices malgré les lois auxquelles elle est assujettie.

Nous ne devons pas oublier que le secteur ferroviaire passe maintenant par où sont déjà passés les transports aériens. N'oublions pas que CP Air a été achetée par une société plus petite qu'elle, Pacific Western. À l'époque, la société souhaitait fusionner avec Air Canada, et ensuite elle a voulu l'acheter. L'histoire se répète.

Qu'ont dit les Canadiens? Qu'il nous faut de la concurrence. Nous ne pouvons nous permettre d'avoir une seule compagnie aérienne ou une seule compagnie ferroviaire parce que les expéditeurs seront à leur merci.

Ce que demandent les Canadiens du Capreol Save Our Rail Committee, c'est la privatisation du CN. Les employés signent des cartes disant qu'ils veulent participer à cette transformation. S'ils le veulent, c'est parce qu'ils savent que, tant que le CN sera une société d'État, les autres sociétés chercheront à profiter de sa position favorable. Ceux qui sont le plus à même de profiter de la bonne position qu'occupe le CN, ce sont les employés. Nous