

Administration financière—Loi

Monsieur le Président, je voudrais maintenant parler de l'obligation, pour le vérificateur général, de vérifier une société. Je n'ai aucune objection à ce que cela figure ici, mais je serais très surpris, en fait il paraît très improbable, que le vérificateur général veuille exercer ce droit pour chaque société d'État. Il pourrait en choisir deux, trois ou quatre par année et peut-être des sociétés différentes chaque année. S'il devait, légalement, vérifier chaque société d'État, il lui faudrait un personnel supplémentaire de 2,000, 3,000 ou 4,000 personnes. Alors, il s'attirerait les foudres de l'Institut canadien des comptables agréés. De toute façon, je ne vois pas pourquoi le vérificateur général ne pourrait pas—s'il estime qu'un comité permanent n'est pas en mesure de réunir suffisamment de renseignements ou ne peut pas effectuer correctement son travail—choisir un certain nombre de sociétés d'État et les vérifier. Pourquoi ne pourrait-il pas? Ensuite, le comité permanent approprié pourrait s'en occuper, lors de la publication du rapport annuel suivant de la même société d'État.

Lorsqu'on parle de sociétés d'État, il est beaucoup question de pertes et de profits. Tout dépend de la société et de son objectif. S'il s'agit d'un service destiné au public, quelque chose que le public utilise, dont il a besoin et qu'il accepte, qu'il perde de l'argent certaines années, qu'il équilibre son budget certaines autres ou qu'il fasse parfois des pertes, ce n'est pas son critère d'existence en tant que société d'État. Si la société fournit un service public essentiel et que la plupart du temps elle perd de l'argent, alors la nation dans son ensemble partage ces pertes. Pour fournir un service public essentiel qu'il soit d'ampleur nationale, régionale ou locale, on ne peut pas avoir une société d'État dont la seule raison d'être soit le profit.

Monsieur le Président, considérons Canadair, de Havilland, Chrysler et d'autres. Les gouvernements, peu importe leur allégeance, doivent décider s'ils feront de ces entreprises des sociétés de la Couronne. Faut-il leur prêter de l'argent, garantir leurs emprunts? Quel que soit le moyen choisi pour assurer la rentabilité financière de ces entreprises ou leur viabilité à long terme, les gouvernements cherchent à protéger des emplois et à garder au Canada une technologie ainsi que des spécialistes ayant reçu une longue formation. Voilà des décisions légitimes à prendre. Il ne s'agit pas de savoir combien de Havilland et Canadair ont perdu mais bien quels sont les risques futurs. Y a-t-il actuellement suffisamment de perspectives et de bénéfices à court et à long terme pour justifier en tout point les pertes actuelles? Nous aurons parfois des conjectures pour toute réponse mais, dans l'ensemble, pour tout gouvernement cet effort vaut la peine d'être tenté.

Il a également été question que chaque société d'État ait sa loi habilitante ce qui, d'après moi, est une bonne idée. Nous nous employons, mais en vain, depuis 1975 à obtenir de la présente législature une loi concernant VIA Rail. Cette société fonctionne grâce à un crédit de \$1 provenant du budget des dépenses de 1975. Les activités de VIA Rail Canada sont tout à fait assujetties au bon vouloir du ministre des Transports en fonction. Il est libre de faire absolument tout ce qu'il veut. Même s'il avait le consentement de la Chambre dans toutes ses

démarches, serait-ce bien pour autant? Il convient que chaque société de la Couronne doive son existence à un texte de loi faisant d'elle une entité juridique à part entière et la rendant responsable devant le Parlement.

A propos de responsabilité, nous nous accordons pour en demander le plus possible aux sociétés d'État. Si seulement il en existait autant dans le secteur privé. Dans la vaste majorité des cas, les actionnaires des entreprises privées ignorent à quoi servent leurs investissements et n'ont pas les moyens de l'apprendre. On leur cache les erreurs et les gaffes. Absolument, monsieur le Président. Vous ne pourrez pas vous renseigner sur la moindre erreur lors de l'assemblée annuelle de la société Canadien Pacifique Limitée. Je voudrais une loi qui exige autant de responsabilité de la part du secteur privé que celle que nous demandons au Parlement à l'endroit des sociétés d'État. Continuons, monsieur le Président, de considérer les sociétés d'État dans divers secteurs de l'économie comme des éléments essentiels d'une nation occidentale industrialisée. Les sociétés d'État devraient fonctionner de concert avec une économie mixte, le mouvement coopératif et le secteur privé et non seulement être tenues entièrement responsables, mais également pouvoir s'engager dans des coentreprises et retirer le maximum d'avantages, économiques, financiers ou sociaux, au profit des bailleurs de fonds, c'est-à-dire les citoyens du pays. C'est tout ce qu'il faut, mais c'est déjà beaucoup. Certes, c'est ce que le Parlement devrait faire.

● (1640)

M. Blenkarn: Monsieur le Président, le député pourrait-il nous dire si le NPD préconise toujours la nationalisation du CP? Étant donné le nombre de sociétés d'État qui perdent de l'argent, est-ce bien le type de mesures qu'il faut continuer de prendre, selon lui?

M. Benjamin: Monsieur le Président, je remercie le député de sa question. J'avais peur qu'il ne la pose pas. Trop souvent, et cela s'est produit avec des gouvernements libéraux, conservateurs et néo-démocrates, nous avons acquis des sociétés en difficulté financière. Il s'agit ici d'une société prospère que nous aurions avantage à nationaliser.

M. Gamble: Afin qu'elle péréclite.

M. Benjamin: Si je suis de cet avis, c'est que, pour des raisons d'ordre historique et économique, afin que notre économie nationale se porte bien, il n'est pas logique au point de vue économique dans le secteur privé que des sociétés ferroviaires se fassent concurrence. Ce sont des entreprises de service public qui desservent tous les citoyens, directement ou indirectement, que cela leur plaise ou non. S'il était logique que des chemins de fer se fassent concurrence, il serait tout aussi logique qu'il y ait concurrence entre les services routiers, les canalisations d'égout et d'eau, les lignes de transmission d'électricité et téléphoniques. Toutefois, si quelqu'un osait proposer cela, on l'enfermerait immédiatement.