

CN et Air Canada

muler? Ce bill peut sembler de peu d'importance. Je ne suis pas fort en arithmétique, mais j'ai additionné les chiffres et j'ai abouti à environ 486 millions pour le CN et 270 millions pour Air Canada, soit environ un demi-milliard de dollars pour le CN et un quart de milliard pour Air Canada. D'après la façon dont un gouvernement libéral sait jouer avec les chiffres, c'est une somme minime, mais on ne nous a rien dit de ce qu'il est advenu de la dette l'année dernière. Elle s'élevait à 70 millions de dollars. Nous ne l'avons pas payée.

La raison pour laquelle moi-même et d'autres députés s'intéressent à cette question est qu'on dit au public canadien qu'il possède le CN depuis l'époque du Grand Tronc et de la faillite d'autres compagnies ferroviaires. Cela s'est produit bien avant moi. Mais nous ne l'avons jamais payé. C'est comme acheter une voiture et n'en devenir jamais propriétaire. Vous payez les intérêts de votre dette, la voiture s'use et vous finissez par ne plus rien posséder. Nous ne possédons encore rien en ce qui concerne les dépenses en immobilisations du Canadian National. On n'a pas besoin d'étudier tout le rapport financier pour comprendre cela. La plupart des députés n'ont pas la compétence voulue pour comprendre le rapport financier, et j'avoue humblement que j'en suis, bien que j'aie examiné le rapport du CN depuis un certain nombre d'années et que j'aie certaines connaissances en la matière.

Je sais par exemple qu'en 1970 nous avons payé 75 millions et demi d'intérêt sur la dette, et qu'avant de faire ce paiement, la société a réalisé un bénéfice net de 45,8 millions. En réalité, on n'a pas diminué du tout la dette. Une partie de la dette est sans doute due à des gens qui sont morts depuis longtemps. Et une partie de la dette porte un taux d'intérêt de 3 p. 100 à perpétuité. Des obligations sont encore détenues par des gens en Angleterre et portent toujours un taux d'intérêt non différent du taux précédent. Cette année, le Canadien National qui a réalisé un profit de 44,2 millions de dollars, aurait donc pu acheter les wagons-trémies, établir des lignes d'embranchement ou une ligne dans l'Arctique si c'était souhaitable. Toutefois, il n'a pu faire aucune de ces choses parce que, cette année, il y a un paiement de 68½ millions de dollars sur la dette. En temps de guerre ou en d'autre temps quand nous trouvons que nous ne pouvons pas rembourser le principal des obligations nous insérons ce montant dans la dette nationale et payons à même les recettes nationales le montant requis pour acquitter cette dette. La dette est destinée à payer le chemin de fer, non à l'exploiter. N'est-il pas temps que nous décidions d'acquitter la dette pour enfin voir ce que le chemin de fer est censé faire?

● (1600)

Ce bill révèle que le prêt consenti à Air Canada ne sera pas limité à 1 milliard de dollars. Nous allons prêter 270 millions de dollars au Canadien National, mais ceci se mélange à ce qui était originalement les achats d'établissement de la part du chemin de fer et ce qui est les dépenses d'exploitation courantes. Une étude de la structure financière révélera qui détient les actions du CN et les taux d'intérêt exacts qui sont payés, mais il y a une division entre les dépenses d'établissement aux fins d'exploitation courantes et la capitalisation originalement prévue pour acheter le chemin de fer sur lequel nous payons ce montant énorme d'intérêt.

Certains députés ont mentionné des problèmes dans leurs régions respectives. Dans ma circonscription de Timiskaming, il y a le Northern Ontario Railway détenu à

100 p. 100, le Canadien National et le Canadien Pacifique. La plupart d'entre nous savent que les chemins de fer ne sont pas exploités à l'avantage de beaucoup de régions de notre pays. Ils ne font pas le travail qu'ils devraient dans les Maritimes ou dans le nord de l'Ontario. De fait, je crois qu'ils ne font pas le travail qu'ils devraient dans aucune région du Canada.

Une question a été posée aujourd'hui au sujet de la fusion des services Regina et de Saskatoon, et cela m'a fait sourire. De nombreux députés de l'Ontario se demandent quelles améliorations le nouveau service comporterait et si les centres de service supprimeraient les emplois des personnes qui travaillent dans les gares. Apparemment, il serait possible de commander ou d'affréter un wagon grâce à un service téléphonique. Tout peut se faire par un appel téléphonique au centre de service. Cela n'a pas été à notre avantage—les tarifs continuent à augmenter et la qualité du service à diminuer.

Hier, j'ai pris un avion à 6 heures et je suis arrivé à Ottawa un peu après 11 heures. Voilà le genre de service qui nous est offert dans le nord de l'Ontario. Cela n'aurait pris seulement deux heures de plus pour faire le même trajet en voiture. Je voyage surtout en Ontario. Il y a des années, je pouvais prendre un train, m'endormir, et me réveiller dans l'une des grandes villes de notre pays. L'autre jour, j'ai voulu réserver une couchette et je me suis aperçu que cela coûte \$28. A quoi a-t-on droit pour ce prix? Il est évident qu'un porteur ne m'intéresse pas et il n'y a même pas d'hôtesse dans les trains. Je ne sais pas ce que j'obtiens pour les \$28, mais je sais que je me fais escroquer. Le prix des couchettes est une honte lorsqu'on considère qu'il n'y a rien de plus qu'à l'époque où cela coûtait \$12. Les compagnies de chemin de fer perdent leur clientèle à cause de leurs prix.

Le rapport annuel stipule que le Canadien National a demandé à abandonner une grande partie du service-voyageurs au Canada. Ce n'est pas parce que la compagnie ne veut plus assurer le service-voyageurs mais parce que la Commission canadienne des transports a déclaré que si elle ne fait pas cette demande la compagnie n'aura pas droit à la subvention de 80 p. 100 qu'offrira le gouvernement. Monsieur l'Orateur, nous pouvons faire quelque chose pour donner aux Chemins de fer Nationaux des moyens financiers sûrs. Nous pouvons rembourser cette dette afin de savoir ce que fait la compagnie. Les Chemins de fer font un bénéfice de 44 millions de dollars, mais leurs dettes d'établissement s'élevaient à 68 millions, ce qui représente un déficit de 25 millions. Il me semble que nous devrions apporter certaines modifications.

Nous avons fait d'autres folies dans le domaine des transports, monsieur l'Orateur. Dans le bill, on parle de l'achat d'un aéronef en livres sterling. On songe manifestement aux avions supersoniques que nous songions à acheter il y a quelques années. A-t-on réfléchi à la construction d'un aéroport qui puisse recevoir ce genre d'avion qui file à trois fois la vitesse du son? Nous n'avons pas fait d'efforts pour assurer un transport convenable sur terre, vu les problèmes de notre société moderne. Nous en sommes encore à l'époque des diligences—nous avons peut-être fait un pas de l'avant, car nous ne chauffons plus les chaudières avec du charbon: nous avons des engins diésels, mais c'est tout le progrès que nous avons fait. Je suis sûr que le CN a encore du roulant qui remonte au temps des locomotives à vapeur, et qu'il n'a pas remplacé. J'ai bien peur qu'il s'en trouve beaucoup au service-voyageurs.

Nous allons acheter des aéronefs ADAC pour le trajet Ottawa-Montréal. Si nous avions un système de transport