

*Canadien National et Air Canada*

**M. Clark (Rocky Mountain):** Merci monsieur. Étant donné la promesse faite dans le discours du trône au sujet de l'établissement d'une politique de concurrence, puis-je demander au premier ministre d'expliquer à la Chambre pourquoi on n'a rien présenté de ce genre jusqu'ici au Parlement et peut-il nous dire quand un projet de loi nous sera présenté sur la politique de concurrence?

**Le très hon. P. E. Trudeau (premier ministre):** Nous avons l'intention de présenter à la Chambre, en première lecture, un bill en ce sens d'ici une ou deux semaines.

**M. Clark (Rocky Mountain):** J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur. Je m'excuse de le faire à ce moment-ci. Il s'agit de la réponse à une question inscrite au *Feuilleton*, réponse donnée au cours de la période des questions. C'était la question n° 2509, où l'on demandait si les filiales et les succursales du CP étaient exonérées de contributions ou de règlements imposés par le gouvernement fédéral ou tout autre gouvernement, et quelle était la nature de cette exonération. On a répondu que les filiales ne relevaient pas de la Commission canadienne des transports. Naturellement, ce semblant de réponse provenait du ministre des Transports. J'ai l'intention de poser de nouveau la question, mais par ce rappel au Règlement, je veux porter à l'attention de la Chambre les tentatives répétées du gouvernement d'éviter de répondre à des questions valables et importantes comme celle-ci.

## ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

### CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET AIR CANADA

#### PRESTATION DE FONDS POUR CERTAINES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT ET LA GARANTIE DE VALEURS ET DE DÉBENTURES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le jeudi 18 octobre, de la motion de M. Turner (Ottawa-Carleton): Que le bill C-164, tendant à autoriser la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

**M. Don Blenkarn (Peel-Sud):** Monsieur l'Orateur, j'ai déjà abordé ce sujet jeudi dernier et j'ai livré une partie de mes commentaires. A cette occasion, j'ai fait état des bilans des chemins de fer Nationaux et du Canadien Pacifique pour démontrer l'absurdité de l'excuse présentée par le passé pour expliquer les piètres réalisations financières du CN, à savoir que son endettement était responsable de sa non-rentabilité. Si on confronte les frais de la dette du CP et du CN avec leurs recettes d'exploitation, on constate que l'endettement du CP est plus considérable proportionnellement à ses recettes d'exploitation que celui du CN. Cette constatation expliquerait la réticence que manifestent certains députés et les Canadiens en général, quand

[M. l'Orateur.]

on leur demande fréquemment d'affecter toujours plus d'argent aux Chemins de fer nationaux.

Comme je le disais l'autre soir, il est très difficile, étant donné la nature même du bilan, d'être certain d'y puiser des chiffres exacts, mais je suis assuré de l'exactitude de ceux que je cite—j'ai passé pas mal de temps à les extraire. Les recettes brutes de la seule exploitation ferroviaire du CP pour le dernier exercice financier se sont élevées à 709 millions de dollars. Les recettes du réseau ferroviaire du CN se sont élevées elles à 1,257 millions de dollars. Après avoir soustrait tous les frais d'endettement, le CP affiche des bénéfices de 44.6 millions pour ses activités ferroviaires. Le CN, abstraction faite de ses frais d'endettement, accuse des bénéfices de 23 millions au titre de son exploitation ferroviaire. Les deux sociétés ferroviaires possèdent d'autres sources de revenus—les télégraphes, les hôtels et autres activités. Déduction faite des frais de service de sa dette, le Canadien Pacifique a enregistré un bénéfice de 70.4 millions de dollars. Le Canadien National a supprimé une autre somme de 24 millions de ses opérations auxiliaires, mais déduction faite des frais de service de sa dette, il a perdu 17 millions, mais il était tout de même très fier de cette performance. De toute évidence, dans le seul domaine des opérations ferroviaires, le Canadien Pacifique peut réaliser des bénéfices importants. Par contre, le Canadien National, compte tenu de sa dette, ne peut faire aucun bénéfice. Mais la déclaration rédigée par le CN cherche à dissimuler ce fait. A mon avis, tous les députés devraient s'en inquiéter.

Le réseau des chemins de fer nationaux a été un facteur important dans l'édification du pays. Pour le Parlement, les chemins de fer constituaient un élément clé d'unité nationale. Les événements du siècle dernier auxquels les chemins de fer furent associés—l'union des diverses provinces, l'entrée de la Colombie-Britannique au sein de la confédération, pour ne nommer que ceux-là—n'ont cessé de préoccuper le Parlement tant que n'a pas été enfoncée la dernière cheville. Nul doute que le Canadien Pacifique a reçu du Parlement fédéral et du Conseil du Trésor des concessions foncières très importantes ainsi que des sommes d'argent considérables pour l'époque. Je signalerai toutefois qu'à l'exception de certaines subventions à l'égard de l'exploitation de voies d'importance nationale, le CP n'a depuis rien reçu du gouvernement fédéral. Je rappelle aussi à la Chambre que le réseau du CN a été achevé effectivement avant la première guerre mondiale, il y a environ 60 ans. Toutefois, depuis que la population du Canada a acquis le CN, d'énormes sommes ont été avancées à cette société en plus des premières concessions de terrain accordées au cours des premières années de ce réseau. Il est grand temps, je crois, de se livrer à une analyse sérieuse de la rentabilité de cette société de la Couronne et de la compétence de sa direction. Comme je l'ai souligné l'autre jour, en nous fondant sur des valeurs établies, nous ne devrions pas être constamment harcelés de demandes de fonds de roulement pour satisfaire aux besoins de cette société ferroviaire.

Je voudrais signaler à la Chambre certains chiffres qui figurent au bilan du CN. Les nouveaux investissements nets de cette société pour la dernière année financière se chiffrent à 102 millions de dollars. L'amortissement de coût en capital aux fins de l'impôt pour le matériel de la compagnie s'élève à 126 millions de dollars. Ainsi le CN avait-il à sa disposition plus de fonds qu'il ne lui en fallait vraiment pour renouveler son matériel et procéder à des dépenses complémentaires d'établissement, la différence entre l'amortissement de coût en capital et les nouveaux