

Chaque fois que ces questions se posent, le ministre prend la parole et parle d'un endroit qu'on appelle le port de Vancouver, comme si c'était la seule agglomération existant en Colombie-Britannique. Il est président de la Commission canadienne du blé. Il est député d'un gouvernement fédéral qui, en 1926, a construit, et il y a quelques années doublé la capacité d'un élévateur terminal de Prince Rupert qu'il possède et exploite, élévateur qui est sous-employé, qui est doté d'une capacité partiellement inutilisée, qui fonctionne au ralenti, et pour lequel à certaines époques on ne trouve ni bateaux, ni wagons, ni grain pendant qu'à Vancouver, dans la baie English, plus d'une douzaine de bateaux céréaliers attendent qu'on trouve une quantité suffisante de blé ou d'avoir accès aux élévateurs. Et ce même gouvernement, qui prétend que Vancouver est le seul port d'où il pense pouvoir expédier du grain, qui, au nom de nos concitoyens, exploite une ligne ferroviaire qui dessert directement Prince Rupert et possède aussi un élévateur, se désintéresse de leur exploitation. Cela n'est pas être Canadien. Ce n'est pas aider notre économie. Ce n'est pas essayer de faire, de construire. En fait, c'est faire obstacle au progrès et à toute utilisation valable de ces installations.

Il a fallu des efforts énormes, pendant deux gouvernements successifs et Dieu sait combien de ministres de l'Agriculture ces douze dernières années, pour obtenir du gouvernement qu'il double la capacité de l'élévateur de Prince Rupert. Si le gouvernement désirait vraiment faire quelque chose de valable et de constructif pour le transport et le transit du grain, ce qui aiderait par ricochet les Prairies et les cultivateurs, améliorerait notre position sur les marchés mondiaux, et aiderait les chemins de fer—le CN, qui transporterait le grain—qui serait utile à Prince Rupert et à ses habitants qui travailleraient à la manutention du grain, le gouvernement lui-même aurait construit depuis trois ou quatre ans des élévateurs supplémentaires à Prince Rupert pour soulager Vancouver si c'est bien là que se produit l'embouteillage. Je le répète, monsieur l'Orateur, le Canadien National et le gouvernement semblent avoir un esprit très étroit quand il s'agit de faire quelque chose de valable et d'utile.

J'aimerais maintenant parler en termes plus vagues d'un problème d'envergure nationale qui nous préoccupe et qui nous a préoccupés auparavant, la structure financière des chemins de fer nationaux. Quand la compagnie a été créée, je crois qu'elle regroupait un certain nombre d'entreprises privées de chemins de fer qui avaient fait faillite. Le gouvernement canadien, au moment de la création du Canadien National, a dit à ceux qui avaient investi dans ces chemins de fer en faillite: «Ne craignez rien, nous vous en sortirons. Nous allons exploiter vos lignes. Nous vous garantissons vos investissements, même si la société privée dans laquelle vous avez investi n'a plus d'argent ou a fait faillite, et, dans certains cas, vous a probablement plumés en tant qu'investisseurs. Nous, au nom des contribuables canadiens, allons prendre vos affaires en main, les regrouper toutes en un seul chemin de fer et garantir vos investissements, vous garantir le paiement des intérêts sur les obligations et vous garantir que vous ne perdrez pas d'argent.»

Je crois savoir qu'un des principes fondamentaux du système capitaliste est la question du capital de risque. Vous placez votre argent dans des entreprises privées. Vous l'investissez, naturellement dans l'espoir d'en retirer davantage, mais vous courez le risque de perdre votre argent, si la société dans laquelle vous l'investissez fait faillite. Toutefois, le gouvernement canadien d'alors et les

gouvernements qui lui ont succédé, n'y croyaient pas vraiment parce qu'ils avaient des amis parmi ces investisseurs, et les gouvernements d'alors et d'ensuite ont dit à ces vieux investisseurs: «Ne craignez rien. Nous allons fouiller dans les poches des contribuables et vous garantir vos investissements. Nous vous garantissons de vous payer l'intérêt sur l'argent que vous avez investi dans ces chemins de fer abandonnés et en faillite.» Nous en avons donc assumé l'exploitation, et depuis lors le Canadien National assume ce fardeau qui grève si lourdement sa structure financière.

Au cours des années, ces créances originales ont été refinancées et d'autres obligations délivrées à tel point qu'il est presque impossible, sans une armée d'experts-comptables pour vérifier les livres, de déterminer la valeur de l'investissement original et combien d'argent on a soutiré aux contribuables qui, par ce système de garantie du gouvernement à ces actionnaires—dont la plupart, si je comprends bien, étaient alors en Angleterre—leur ont garanti, bien qu'ils aient perdu leur argent dans une mauvaise affaire, que le contribuable canadien le leur rendrait. Nous avons revu tout cela, il y a deux ans, en essayant d'établir la position financière du Canadien National lors de l'étude d'un bill semblable, et nous avons aussi par la même occasion fait une étude approfondie du régime de pension du Canadien National, et du fait que la caisse de pension contient des millions de dollars en contributions d'employés mais qu'elle est contrôlée par le Canadien National. Cette caisse contient l'argent que les employés y ont versé, mais c'est le Canadien National qui décide de la disposition de cette caisse.

Un de nos comités a formulé des recommandations sur deux de ces questions, il y a quelques années. Certains députés peuvent se demander comment cela s'est produit. Une des causes prochaines fut un bill sur le financement du CN, pour lui donner une appellation approximative, dont la Chambre était alors saisie. On y trouvait un échéancier et une date-limite qui, si ma mémoire est fidèle, était le 31 décembre 1969. Ceux d'entre nous qui se préoccupaient de ce déni de justice aux employés du CN quant à leurs droits et à leurs cotisations de pension, et des opérations de la Commission, et d'autres parmi nous qui se préoccupaient de la structure financière du CN, qui le déséquilibre et le rend toujours déficitaire, voulaient que des mesures soient prises pour remédier à cet état de choses. Nous avons fait de l'obstruction systématique puisque c'était la seule façon de faire entendre raison au gouvernement de l'époque.

• (2140)

Comme suite à nos efforts ininterrompus, et notamment à cause de la date limite de fin d'année, le gouvernement accepta, le 10 décembre 1969, de renvoyer la question de la structure financière du CN et celle de la gestion de son fonds de pension à un comité parlementaire. Le comité permanent des transports et des communications les a étudiées de façon assez détaillée. Son rapport, daté du 8 septembre 1970, a examiné un certain nombre de questions parmi lesquelles celle de la nomination par le CN du président, du secrétaire et de l'administrateur du fonds de pension et le fait que sur les sept membres du Conseil d'administration de ce fonds, quatre étaient des directeurs du CN et trois autres étaient élus par les employés. Après avoir examiné minutieusement tout cela, le comité a fait des recommandations. Voici ce qu'on peut lire au début du rapport au sujet du fonds de pension et du Conseil d'administration: