

La direction du CN se doit d'agir mieux qu'elle ne l'a fait; elle se doit même de donner l'exemple aux employeurs privés de l'industrie du transport.

Cette attitude cavalière du CN vis-à-vis du Parlement, le gouvernement et le Parlement doivent en faire leur affaire. J'espère que tous les députés en conviendront, tant que le gouvernement n'aura pas exigé du CN qu'il donne suite aux recommandations du rapport du comité des transports et communications au sujet des pensions de ses employés. Si le CN refuse d'agir selon les règles, le Parlement devra l'y obliger ou agir lui-même à sa place. Il n'est pas trop tard pour le Parlement d'apporter des changements fondamentaux dans nos politiques du transport afin d'accorder une plus grande priorité au service et aux besoins publics dans le domaine du transport et une priorité moindre au financement et aux besoins des financiers.

Lorsque le Canadien National est entré en activité, le 21 janvier 1923, sa dette dépassait deux milliards de dollars. Depuis, elle a augmenté de 1.8 milliard. La nation canadienne possède presque toutes les actions de la compagnie. J'aimerais savoir qui détient toujours les quatre millions de dollars en capital social. Qui et depuis combien de temps? Dans quelles filiales se trouvent ces titres? Je n'ai pas réussi à l'apprendre par mes propres moyens. J'espère que ces renseignements seront fournis à la Chambre. Ils seront sûrement demandés au comité permanent.

Une autre petite chose que je tiens à signaler montre bien ce qu'on a laissé se produire dans les finances de notre réseau ferroviaire. Une dette de plus de deux millions de dollars pour laquelle le public est responsable est une dette perpétuelle qui porte 5½ p. 100 d'intérêt. Je croyais que les obligations perpétuelles étaient disparues à l'époque de la reine Victoria. C'est peut-être à ce moment-là que ces obligations ont été émises. Je n'en sais rien. Si oui, il est temps d'éliminer ces derniers vestiges de l'ère victorienne. Je voudrais savoir quels sont les détenteurs de ces obligations. Qui sont-ils? Sont-ce des filiales du CN? S'agit-il encore d'obligations perpétuelles de l'ancien Grand-Tronc-Pacifique, du Grand-Tronc-Nord, du Canadien-Nord ou des chemins de fer Nationaux? La somme en cause n'est que de 2 millions de dollars, mais la perpétuité représente une longue période. Recevoir 5½ p. 100 d'intérêt à perpétuité est assez avantageux, si on peut vivre aussi longtemps. Je doute que ces obligations soient entre les mains de particuliers. Si c'est le cas, ces particuliers ne pourront percevoir les intérêts à perpétuité.

Si ces obligations sont entre les mains d'institutions, celles-ci ne tomberaient pas en faillite ni ne devraient dépendre de l'assistance sociale si le Parlement adoptait une mesure qui les rayerait des livres. Si elles ont été émises il y a 50 ou 75 ans, nous devrions calculer la somme globale des intérêts versés. Si cette somme dépasse le principal, cela veut dire un assez bon rendement sur le placement, et ces obligations devraient être rachetées. C'est sur ces points que je voudrais qu'on me réponde. J'espère obtenir des réponses à la Chambre ou au comité permanent.

[M. Benjamin.]

Je recommande à tous les députés de lire un document qu'a publié le Bureau fédéral de la statistique au mois de septembre 1970 et qui figure au catalogue sous le n° 52201. Il est intitulé «Les chemins de fer Nationaux, de 1923 à 1969». J'en recommande la lecture à tous les députés. Étant donné mon ignorance des méthodes de comptabilité et de la terminologie, j'ai passé une semaine à essayer de comprendre le document. Je puis avoir mal lu ou mal compris parfois. S'il en est ainsi, je souhaite que quelqu'un me reprendra. J'espère que tous les députés auront un exemplaire de cette brochure lors de la présentation du rapport annuel de la direction du CN, au printemps prochain. Il faut que la direction du CN sache bien que tous les députés veulent se rendre utiles en ce qui concerne ses obligations financières et ses dettes. Je suis sincère en m'exprimant ainsi. Il est temps que la direction du CN nous dise ce qui, à son avis, devrait être fait pour régulariser sa situation financière. Nous pourrions utiliser les renseignements qu'elle nous donnerait.

**M. l'Orateur suppléant:** A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député mais son temps est expiré, et il ne peut poursuivre son discours qu'avec le consentement unanime de la Chambre. Y a-t-il consentement unanime?

**Des voix:** D'accord.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur l'Orateur. Pendant le débat sur les subventions annuelles du Canadien National, je demande aux députés des deux côtés de la Chambre d'accorder la plus grande attention au financement de cette compagnie. Cela sera très utile au comité lorsqu'il examinera ce bill et le rapport annuel du Canadien National. Ce sera également très utile pour ce dernier. Nous avons besoin de renseignements beaucoup plus complets et plus poussés que ceux fournis par ce document très détaillé. J'espère que la direction du Canadien National fera tout son possible pour nous fournir les renseignements que nous demandons. Sur ce sujet et à propos du rapport sur les pensions du Canadien National qui a réuni l'unanimité du comité, j'espère que tous les députés tâcheront d'exposer clairement leurs vues au Canadien National et au gouvernement.

**M. l'Orateur suppléant:** Le député de Wellington-Grey-Dufferin-Simcoe a la parole.

**M. W. M. Howe (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo):** Même l'Orateur suppléant ne connaît pas le nom exact de ma circonscription. C'est Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo. J'aimerais qu'on utilise la dénomination exacte.

J'accueille avec plaisir aujourd'hui le dépôt par le gouvernement du Livre blanc sur la sécurité de revenu au Canada dont on a tant parlé. Nous espérons bien qu'on donnera suite à ce document et que le rapport détaillé du comité permanent des transports et des communications sur les besoins des employés retraités du Canadien National a été pris en ligne de compte lors de l'élaboration de ce Livre blanc. Bien que je n'aie jamais été employé par un chemin de fer, j'ai passé plusieurs années dans une ville où les chemins de fer constituaient un mode de vie. Bon nombre des employés du Canadien National qui ont