

Ceci m'a amené à étudier quelque peu le rapport du Canadien National pour l'année 1969.

La dette du Canadien-National se chiffre actuellement à \$1,898,801,641. Voilà une dette assez considérable pour une compagnie de la Couronne. Je reconnais que le Canadien National doit desservir un territoire immense, soit le Canada tout entier, et entretenir des milliers de milles de voies, ce qui ne se retrouve pratiquement nulle part ailleurs au monde.

Il n'en demeure pas moins qu'une dette aussi considérable, à l'égard de laquelle on doit payer chaque année un intérêt exorbitant, ne peut être entraînée que par une mauvaise gestion des deniers publics. Il nous faudra, par exemple, effectuer, le 16 janvier 1971, un remboursement d'emprunt de 40 millions de dollars et, en décembre 1971, un autre de \$184,643,000 dollars. Dans le bill présentement à l'étude, on demande de voter des crédits pour rembourser cette dette. Où le gouvernement prendra-t-il les fonds nécessaires pour accorder ces crédits au Canadien National? Il sera contraint d'avoir recours à la vente d'obligations sur les marchés publics ou américains, afin de pouvoir honorer ses engagements financiers.

C'est à peu près comme un jardinier qui, pour remplir un trou dans son jardin, creuserait un autre trou pour en extraire la terre nécessaire. A la fin, on se trouve en face d'un autre déficit. Rien n'a été amélioré.

La situation dans laquelle on se trouve est exactement la même en ce qui a trait au Canadien National et à Air Canada qu'en ce qui a trait à l'administration du pays.

Lorsqu'on veut rembourser des dettes à échéance, on emprunte. Ainsi, la situation se détériore d'année en année. Je constate que les deux échéances que le Canadien National aura à rencontrer au cours de l'année 1971 se rapportent à des emprunts contractés à des taux d'intérêt de 2½ p. 100 dans un cas et de 5½ p. 100 dans un autre.

Il est certain, que les emprunts que le gouvernement canadien devra contracter cette année ou en 1971 seront consentis à des taux d'intérêt beaucoup plus élevés que ceux que nous avons connus il y a 12 ou 21 ans.

La situation ne s'améliore pas et, jusqu'ici, le gouvernement n'a pris aucune mesure pour l'améliorer. Le Ralliement créditiste offre une solution. Il demande au gouvernement de financer le domaine public et de se servir de la Banque du Canada pour ce faire. En effet, de nombreuses sociétés de la Couronne devraient être financées de cette façon.

Que s'est-il produit depuis 25 ans? Si l'on examine un tableau du rapport pour l'année 1969, on remarque qu'au cours des 25 dernières années, le Canadien National a payé \$1,265,721,000 en intérêt, soit presque le montant de sa dette.

Il est évident que quelqu'un, quelque part, a profité de ce milliard et quart de dollars. Il est également évident que des contribuables canadiens, des ouvriers, des employés des chemins de fer Nationaux du Canada ont dû payer l'intérêt versé aux financiers. On peut donc comprendre pourquoi je demande que la Banque du Canada finance, sans intérêt, ces dépenses publiques.

En consultant le même tableau, on remarque que les profits du Canadien National, pour l'année 1969, se sont élevés à \$49,500,000.

On ne peut pas dire que les administrateurs ou les employés de cette société ne sont pas de bons administrateurs, puisqu'ils ont réussi à réaliser des bénéfices de

l'ordre de \$49,500,000. Il va sans dire que nous n'avons rien à reprocher à l'administration des chemins de fer Nationaux.

Toutefois, on remarque aussi qu'il en a coûté, pour la même année, \$74,205,000 en intérêt. Voilà où l'administration est mauvaise. Cela signifie qu'un profit de \$49,500,000, à cause de l'intérêt sur la dette, a été transformé en un déficit de \$24,500,000. Le Canadien National accuse donc un déficit de \$24,500,000 et, aujourd'hui, nous demande encore de voter les crédits nécessaires pour le combler.

Monsieur l'Orateur, il est certain que le gouvernement canadien ne progresse pas, en administrant ainsi la chose publique. Je ne blâme pas les administrateurs des sociétés de la Couronne, mais le gouvernement de n'avoir pas su administrer de façon à réaliser un profit, au moins en ce qui a trait au Canadien National.

Monsieur l'Orateur, avant de terminer mes remarques, j'aimerais signaler qu'un profit de \$49,500,000 aurait permis au Canadien National d'améliorer ses services à l'égard du «public-voyageur», par exemple, ou du transport des marchandises. Le Canadien National aurait également pu prévoir, à même ses recettes, les développements nécessaires à son industrie de transport, soit par la construction d'embranchements, soit par l'amélioration de ses divers services de télécommunication et d'hôtellerie. Le Canadien National aurait dû donner de meilleures conditions de travail à ses employés, car celles-ci pourraient être encore considérablement améliorées.

Ces choses auraient pu être possibles si le gouvernement avait voulu administrer sagement le Canadien National.

• (12.20 p.m.)

[Traduction]

M. J. H. Horner (Crowfoot): Monsieur l'Orateur, quand le ministre a fait son bref discours inaugural à l'occasion de la présentation de ce bill, je fut appelé au téléphone et je n'ai donc pas entendu tout ce qu'il a dit. Il s'agit d'un bill annuel. Quand nous examinons le budget du CN et d'Air Canada nous devrions vraiment nous demander si cet examen financier est fait aussi minutieusement qu'il le faudrait ou s'il s'agit simplement d'un bill annuel étudié rapidement. Qui vérifie les comptes du CN et d'Air Canada? Certes, ce travail est effectué par des contrôleurs engagés par Air Canada et le CN. Cependant, quand nous considérons quelles sont les fonctions de l'auditeur général, il s'agit là d'une question qui mériterait à coup sûr de retenir notre attention. L'auditeur général a pour tâche d'examiner minutieusement les dépenses du gouvernement. Il me semble qu'étant donné le déficit du CN et le déficit qui est en train de s'aggraver à Air Canada, il serait grandement temps que l'auditeur général se voie confier la mission de vérifier de près les comptes des sociétés de la Couronne ainsi que ceux des différents ministères.

Le CN continue d'accumuler les déficits et de dépenser de plus en plus d'argent pour accroître ses services alors que diminuent le trafic-voyageurs et le trafic-marchandises. Pour sa part, Air Canada achète des avions peut-être même avant le temps. Air Canada se propose de mettre en service en 1971 des jets géants, et on aura beaucoup de difficulté à les remplir même pour les vols internationaux et les vols à grande distance à l'intérieur du pays. Quand on regarde de près ce bill de finance-