

si le CN avait profité des amortissements prévus dans ses structures de capital, comme le signalait mon collègue, le député de Vegreville, il aurait pu disposer de 110 à 115 millions de dollars environ pour ses dépenses en immobilisations. Il n'aurait donc pas eu à emprunter 110 millions de dollars pour accroître son capital. Mais il ne faut pas oublier que la loi sur la révision du capital, adoptée en 1952, supprimait en fait tous les frais d'intérêts. Comme on l'a dit, elle a éliminé tous les intérêts imputés à l'égard de la participation du gouvernement.

● (2122)

Des quelques 857 millions de dollars que le CN dev. it au gouvernement, 736 millions ont été transformés en actions privilégiées, 100 millions ont été transformés en obligations sans intérêts, ce qui laissait un solde de 21 millions. On l'a déjà signalé, mais je tiens à le redire. Il y a lieu de supposer que le gouvernement était le créancier du CN. S'il avait exigé le taux d'intérêt bien inférieur en 1951-1952, en raison de l'amortissement sur les structures, le montant des actions privilégiées aurait été bien moindre, mais il est difficile de voir comment le plus fort amortissement accumulé avant l'entrée en vigueur de la loi de 1952 sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada aurait pu influencer sur le niveau actuel des intérêts exigibles.

Cela continue de nous inquiéter car, au cours de la période de quatre ans entre 1952 et 1955-1956, l'amortissement sur ses installations au Canada aurait dû fournir au CN 42 millions de dollars pour ses dépenses d'immobilisations ou autres fins.

Mon collègue a déjà signalé que la dette consolidée du CN est plus élevée d'à peu près ce montant parce qu'il ne calcule pas ses amortissements comme le fait le CP. Cela me semble évident, car c'est ce que donne en frais d'intérêt supplémentaire pour cette période de temps, 8 p. 100 d'environ 4 millions de dollars pendant un an. Même au mieux, l'argument voulant que la situation résulte d'un amortissement trop faible est inacceptable et doit être vu d'un œil sceptique. Le montant qu'il représenterait à ce jour serait d'importance mineure pour ce qui est d'annuler la dette et ne serait rien comparativement aux 808 millions de dollars dont il est question dans le bill à l'étude.

On pourrait continuer à donner des exemples, et probablement trouver une douzaine d'arguments, mais tous nous forcent à conclure que l'administration du CN et le gouvernement nous présentent un argument peu convaincant quand ils essaient de faire croire aux Canadiens que ces 800 millions de dollars ne sont en réalité qu'un transfert sur papier sans conséquence. J'ai presque employé le mot «fausse» pour décrire cette méthode de gestion et l'attitude du gouvernement. C'est comme si l'administration du CN nous demandait de renoncer à ces méthodes de comptabilité surannées. On ne laisse aucunement entendre qu'elles étaient immorales, mais simplement qu'elles sont périmées et inadaptées à la situation des dernières années 1970 et des années 1980. L'administration nous conseille de ramener le rapport dettes/capital au même niveau que celui du Canadien Pacifique. Je ne sais pas ce que le CP a de magique, mais on y revient toujours. Pour moi, tout cela n'est que de la bouillie pour les chats, surtout si on considère

Chemins de fer—Loi

les pratiques antérieures. Nous avons eu trois mesures portant révision du capital et amortissement des dettes des chemins de fer nationaux, toutes trois sont survenues pratiquement depuis que je suis au monde, et toutes les trois ont échoué.

Le député de Vegreville (M. Mazankowski) a soulevé un point très valable. Il a demandé s'il y avait dans cette mesure une quelconque assurance que lorsque nous aurons effacé ces 808 millions de dollars, ce qui n'est pas une bagatelle, la législature actuelle ou une autre ne reviendra pas à la charge, dans dix ou quinze ans, pour faire la même chose. Cette question, la Chambre doit se la poser ce soir et le comité devra se la poser au cours de prochains jours. Les députés doivent aborder cette question d'une manière qui, je l'espère, tiendra compte des assurances souhaitées par le peuple canadien. J'espère qu'il existe quelque assurance que nous ne reviendrons en cette Chambre littéralement à longueur de mois et à longueur d'année pour chercher à effacer des dettes de cette envergure contractées par des rouages de notre système économique et social.

Le gouvernement se glorifie d'avoir épongé la dette d'Air Canada, celle de la Voie maritime du Saint-Laurent et maintenant celle du Canadien National. Qu'on n'essaie pas de me faire croire que la remise de dette de la Voie maritime du Saint-Laurent n'a rien coûté aux contribuables canadiens. Voyons d'abord ce qui s'est passé pour les ports de Halifax et de Saint-Jean. Qui a payé? Je dis que ce sont les gens des provinces atlantiques.

Une voix: Allons donc!

M. Forrestall: C'est la vérité.

Une voix: Et l'expansion économique?

M. Forrestall: Quelle expansion? Je ne parlerais que de l'augmentation de 115 p. 100 du transport des marchandises par containers au départ d'Halifax, depuis 1969, et de la nouvelle augmentation de 6 p. 100 qui est prévue dans deux ou trois mois. Le Conseil des premiers ministres des provinces maritimes et le premier ministre de la Nouvelle-Écosse pensaient avoir réponse à tout mais ils ont poussé de hauts cris lorsque le CN a annoncé qu'il voulait augmenter ses tarifs. La direction du CN a dit qu'on avait fait beaucoup de bruit autour de cela, mais qu'il y aurait seulement une augmentation de 4 p. 100 au 1^{er} janvier, au lieu de l'augmentation prévue de 9 p. 100. Mais savez-vous ce qu'ils vont faire le 1^{er} juin? Ils vont non seulement imposer une nouvelle augmentation de 5 p. 100 cette fois, mais en plus récupérer l'argent qu'ils ont perdu pendant les mois où ils ont dû se contenter d'une augmentation de 4 p. 100. En réalité, ce n'est pas 9 p. 100 mais plutôt 10.5 p. 100 que les habitants des provinces atlantiques paieront de plus en 1978 en raison de la hausse des tarifs pour le transport des marchandises. Qu'on ne vienne surtout pas me parler d'expansion, ni des bienfaits que le CN nous a apportés.

Parlons un peu du port de Halifax.

Une voix: Pourquoi ne vous contentez-vous pas de mentionner les avantages que vous avez obtenus par l'entremise du MEER?

M. Forrestall: Quels avantages?