

Chemins de fer—Loi

Regina-Lake Centre (M. Benjamin), s'intéresse véritablement aux chemins de fer étant donné son expérience d'autrefois. Je ne rivaliserai pas avec lui sur ce plan, mais quand il essaie de me raconter l'histoire du refinancement du CN en faisant croire que ses problèmes d'aujourd'hui s'expliquent parce qu'il porte encore le fardeau du Grand-Tronc, du Canadien-Nord et de tous les programmes d'unification des chemins de fer des années 1920 et 1930, je soutiens que c'est de la bouillie pour les chats.

L'appellation simple, concise, qui conviendrait à ce bill serait celle de «troisième vol du rail». On pourrait même dire qu'il s'agit du quatrième vol du rail. Le premier consistait dans le financement de tous les embranchements déficitaires dans les années 1970. Mes amis ont raison: ces chemins de fer ont fait faillite et le CN est né des problèmes créés par la multiplication des chemins de fer et des systèmes chaotiques. On a fini par mettre de l'ordre dans ce méli-mélo, mais pas complètement, bien sûr.

On a remis des dettes en 1933. D'après les renseignements du député de Vegreville (M. Mazankowski), on a remis alors 1.2 milliard de dollars. Une première remise de dettes, pour le réseau exploitant, avait lieu en 1937; en vertu de la loi sur la révision du capital on remettait 1.8 milliard de dettes environ; c'est alors que commençait vraiment le vol du rail.

Une voix: Attention: Horner est de retour.

M. Nowlan: Le Vieux Crowfoot ne me trouble pas. J'ai fait affaire avec lui dans des circonstances bien plus intimes que dans le cadre plus strict de la Chambre. Qu'il se soit agi de contacts intimes, officiels ou parlementaires, mes cicatrices ne m'inquiètent pas. Avant d'aborder la question du paiement par l'usager, j'aimerais demander à mon ex-vénéré collègue, le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Horner), ce qu'il en pense et comment il peut être d'accord avec le ministre des Transports (M. Lang).

Revenons-en au vol du rail, monsieur l'Orateur, car l'affaire est grave. La version donnée par certains députés néo-démocrates est surprenante. Il faudrait contrôler les cours d'études sociales et envoyer quelques parlementaires à la bibliothèque pour qu'ils sachent ce qu'il en est.

En 1952, un bill a été présenté à la Chambre; certains députés étaient déjà là. Je dois dire que je ne saisis pas très bien le système de la dette et je ne tiens pas à m'embarquer là-dedans. J'éprouve cependant un profond respect pour M. Bandeen. C'est un homme d'affaires dynamique qui veut faire du Canadien National une entreprise rentable mais lorsque pour justifier l'existence de ce bill, il vient dire que c'est la première fois que le CN se trouve dans une situation comparable à celle du Canadien Pacifique et qu'il aura la possibilité d'être concurrentiel, je prétends qu'il nous raconte des histoires.

En 1952, la Chambre a été saisie d'un bill sur la capitalisation de la dette; le CN a alors bénéficié, grâce au Parlement, d'une remise de dette de 2 milliards de dollars et le rapport dette-capital-actions du CN était alors presque identique à celui du CP. Comme le disait le député de Vegreville dans son discours, mardi dernier, le président du CN de l'époque, M. Donald Gordon, aurait dit dans un discours à ses employés et à ses cadres que la dette avait été remise, que la société se trouvait maintenant sur pied d'égalité avec le CP, mais que cela comportait évidemment l'obligation de lui faire concurren-

ce, et qu'ils ne pouvaient maintenant plus invoquer l'intérêt à payer sur la dette comme excuse de ne pouvoir lui faire concurrence.

Pour cette raison, je crois qu'il s'agit de la deuxième ou troisième grande escroquerie que connaît le monde ferroviaire. Je conviens avec le député de Yorkton-Melville (M. Nystrom) et surtout avec le député de Carleton-Charlotte (M. McCain) que nous ne pouvons continuer dans cette voie—en 1952 on parlait d'un plan décennal, et l'année suivante il y avait de nouveau endettement—il va falloir en finir. Et cette fois-ci, la dette est de près de 800 millions dollars.

J'espère que le projet de loi ira au comité, monsieur l'Orateur, et que les dirigeants du CN pourront nous dire comment ils administreront le chemin de fer pour que dans cinq ou dix ans, nous n'ayons pas à procéder à une nouvelle révision du capital. Nous l'avons déjà fait par trois fois en 1933, en 1937 et en 1952. La première fois, ce fut une mise de fonds, de sorte qu'il y a eu vraiment deux autres révisions de capital depuis le début. On nous propose maintenant de refinancer la dette capitalisée plusieurs fois d'une entreprise en faillite.

Le député de Surrey-White Rock (M. Friesen) a parlé des problèmes des camionneurs et de l'industrie du camionnage, ce qui est fort à propos. La société est un organisme national et le Parlement du Canada, autre organisme national, doit la renflouer. A un moment donné, il faut se demander pourquoi. Le député de Carleton-Charlotte a dit que nous pardonnerons encore cette fois-ci. Une vieille chanson dit qu'il faut pardonner et oublier, mais je pense que les parlementaires feraient bien ne pas oublier. On nous demande aujourd'hui de refaire ce qu'on nous a demandé de faire en 1952 et en 1937. Nous voulons savoir quels moyens l'on prendra pour que cela ne se reproduise plus.

En 1952, après une capitalisation de la dette à raison de 2.8 milliards de dollars, le président du CN, Donald Gordon, a entrepris subitement un vaste programme de diésélisation. En l'espace d'un an, presque toutes les anciennes locomotives à vapeur ont été mises au rancart. Où est l'entreprise privée qui bénéficie de toutes les largesses dont on a parlé aujourd'hui? Ils savaient qu'ils ne pourraient réussir, et ils ne voulaient pas s'en charger du jour au lendemain. Il leur fallait instituer le programme par étapes.

● (2152)

En outre, après 1952, d'après ce que j'ai appris, à la suite de la refonte du capital, on donna carte blanche au CN qui s'est lancé dans l'industrie du camionnage. Voilà pourquoi la question du député de Surrey-White Rock est si à propos. Le CN s'est donc lancé dans le camionnage, et a acheté des entreprises, parfois à des prix exorbitants, car il savait qu'il pouvait s'appuyer sur l'Hôtel de la rue Sussex. Même si je pouvais dire comme dans la chanson "je pardonne", avec réserves, mais je ne peux toujours oublier, et nous ne devrions pas oublier, d'ailleurs.

Il y a des choses graves à considérer. Par exemple, il y a le service-voyageurs qui doit être changé ou éliminé; les taux du Pas du Nid-de-Corbeau doivent être changés, et il y a d'autres choses, au dire du président du CN, qui surviendront à la suite de ce bill. Avec tous les autres députés qui ont pris la parole, quelle que soit leur couleur politique, j'admettrai qu'en agissant ainsi, nous effaçons la dette d'une part, mais que les services en souffrent d'autre part. Voilà ce qui se passe quand