

M. Don Mazankowski (Vegreville): Monsieur l'Orateur, je suis d'accord avec le ministre des Transports (M. Lang) lorsqu'il dit que ce projet de loi n'est pas sans importance. Tout bill visant à recouvrer des dettes se chiffant à 808 millions de dollars est important voire même primordial. Toute mesure législative visant à modifier la structure financière d'une société de la taille du CN ne peut qu'être le produit d'une loi d'importance majeure. Ce bill, me semble-t-il, impose à la direction une lourde tâche financière en lui confiant la responsabilité de cette société tant sur le plan de ses transactions financières que sur le plan du service ferroviaire.

Tout d'abord, je dois dire que je suis un peu surpris que le projet de loi n'ait pas été présenté par le premier ministre (M. Trudeau) qui avec grande irritation en décembre a mis l'opposition au défi de présenter un bill semblable, car cela ferait économiser 100 millions de dollars aux contribuables. Nous n'avons pas oublié cette déclaration et pourtant ce n'étaient que vaines paroles comme tous les discours creux qu'il a faits sur l'économie. Je suis persuadé que c'est cette façon désinvolte de donner le change qui empêche les Canadiens d'éprouver la confiance qu'ils devraient avoir en ceux qui dirigent le pays. Il faut se demander sérieusement si un chef de gouvernement qui cherche à donner le change avec autant de désinvolture est vraiment digne de confiance.

Amortir une dette de 808 millions de dollars est une chose, perdre 65 millions en intérêts à la suite de cet amortissement en est une autre. Aux termes de ce bill, le gouvernement n'aura pas à acheter les actions privilégiées du CN à 4 p. 100 qui s'élèvent actuellement à 100 millions de dollars, mais cela ne signifie pas pour autant qu'on économisera 100 millions des deniers publics. Ces 100 millions de dollars sont en fait une combinaison de la dette courante du présent exercice, plus celle de l'année prochaine.

Le bill non seulement amortit une dette de 808 millions de dollars pour la convertir en actions, mais il permet au gouvernement de ne pas acheter les actions privilégiées à 4 p. 100 représentant 3 p. 100 des gains bruts du CN. Comme je le signalais tout à l'heure, le bill a également pour but de réviser la composition du capital en convertissant en actions ordinaires les actions privilégiées d'une valeur de un milliard et demi que le gouvernement détient actuellement. Il prévoit également que le CN versera des dividendes annuels représentant 20 p. 100 de son revenu net après paiement de l'intérêt, l'amortissement et des impôts. Il stipule, en outre, que le CN empruntera l'argent nécessaire pour combler ses déficits. On ne demandera donc plus au Parlement d'absorber ces déficits grâce aux crédits votés par le Parlement.

Les 808 millions de dollars proviennent d'un changement de méthode de comptabilisation des amortissements, méthode instaurée par étapes, en 1940, 1954 et 1956. On en parle à la page 21 du rapport annuel du CN dans un renvoi expliquant l'état financier consolidé. J'aimerais citer la rubrique en question puisqu'elle explique la dette de 808 millions de dollars. Je voudrais vous citer l'extrait suivant de la page 21 du rapport annuel de 1976 du Canadien National:

● (1652)

La comptabilité d'amortissement est utilisée pour le matériel depuis 1940, pour les hôtels depuis 1954, et pour les voies, les installations fixes et les autres

biens, à l'exception des terrains, depuis 1956, dans le cas des immobilisations canadiennes. La comptabilité d'amortissement a été adoptée en 1976 pour les traverses, les rails, les autres matériaux de voie et le ballast, dans le cas des immobilisations des États-Unis.

Chemins de fer—Loi

Étant donné qu'il n'y a pratiquement pas eu de profits, l'amortissement n'a pas été calculé durant ces périodes. S'il l'avait été, comme il aurait probablement dû l'être, les déficits auraient été plus élevés ou les profits inférieurs, selon le cas. Comme le savent tous les députés, les profits ne sont consignés que depuis quelques années. La théorie qui a cours actuellement est que les déficits auraient été plus élevés et que le Parlement aurait été invité à compenser cette insuffisance. Dans ce cas, le Canadien National aurait reçu des fonds supplémentaires pour accroître son capital. Cela ne s'étant pas produit, le chemin de fer s'estime aujourd'hui en droit de se présenter devant le Parlement pour lui demander ce rajustement ainsi qu'une annulation du montant de 808 millions de dollars provenant de l'accumulation de l'amortissement dont on n'a pas tenu compte dans le passé. Cet argument se fonde sur l'hypothèse que dans sa sagesse, le Parlement aurait jugé bon de fournir ces fonds au cours des années passées, et que la somme ainsi allouée se serait reflétée dans le montant du déficit enregistré par le CN.

L'actuel président du CN, M. Robert Bandeen, l'a bel et bien expliqué lorsqu'il a comparu devant le comité permanent des transports et des communications, le 29 mars 1977. M. Bandeen a déclaré:

Nous prétendons que l'amortissement approprié n'ayant pas été déduit au cours des années—approprié à ce moment-là, et je ne devrais pas utiliser ce mot, je ne veux pas dire que cet amortissement allait à l'encontre des principes de la comptabilité, mais qu'on le déduisait selon un autre théorie—que les déficits auraient été plus élevés ou que les profits auraient été plus bas au cours des années, et, en fait, nous aurions disposé de fonds suffisants pour financer l'expansion. Comme nous ne les avions pas, il nous a fallu aller sur le marché et emprunter ces fonds ou les emprunter du gouvernement. Nous faisons donc valoir que l'on devrait en tenir compte et que l'on devrait nous permettre de faire ce changement.

En fait, le CN prétend que l'amortissement de son actif représente une capacité de financement pour la compagnie. Je crois que c'est une conception plutôt étrange, car cela n'est pas nécessairement le cas dans le secteur privé. On peut raisonnablement supposer que dans le secteur privé les frais d'amortissement doivent être couverts, et que ces fonds doivent être disponibles pour profiter de cet amortissement. Il semble que le CN n'en tient absolument aucun compte.

On laisse maintenant entendre que les déficits couverts par des paiements comptants du Trésor ont été sous-estimés parce que l'on n'a pas tenu compte de l'amortissement qui aurait pu être imputé au cours des années. De cette façon, de 1923 à 1955—et j'utilise l'année 1955 parce que c'est en 1956 que l'on a modifié la formule d'amortissement pour les routes, les voies ferrées et les biens matériels—il y aurait eu un déficit supplémentaire moyen de plus de 24 millions de dollars par année au cours de ces 33 années. Ainsi, on pourrait se demander sérieusement si le Parlement aurait de bon gré fourni les fonds nécessaires compte tenu des engagements et de ce qui a transpiré au cours de la recapitalisation de 1937, et en particulier de la recapitalisation de 1952 qui a placé le CN en bonne posture, posture peut-être même meilleure que celle de ses concurrents.