

Canadien National et Air Canada

transport qui exigent des capitaux trop considérables pour être laissés uniquement entre les mains des individus qui ne peuvent disposer de capitaux suffisants.

Voilà pourquoi, étant donné les circonstances, nous devons voter des crédits afin d'assurer le développement du Canadien National et d'Air Canada. En principe, monsieur le président, je ne puis que souscrire à l'octroi de ces fonds par le gouvernement ou à la garantie que le gouvernement doit donner aux valeurs ou aux obligations qui doivent être émises pour assurer ces développements du Canadien National et d'Air Canada.

Sans entrer dans tous les détails, je remarque que le Canadien National est autorisé, en 1973, à faire des dépenses d'établissement, y compris des placements en valeurs de sociétés affiliées n'excédant pas dans l'ensemble \$225,500,000, à permettre au réseau ferroviaire national de faire des dépenses d'établissement de 75 millions de dollars au cours des premiers six mois de l'année civile 1974, en vue de s'acquitter d'obligations contractées avant le 1^{er} janvier 1974, et à conclure, avant le 1^{er} juillet 1974, pour des montants n'excédant pas \$167,500,000 des contrats de matériel, d'addition et de transformation exigeant des paiements après l'année civile 1973.

Je fais grâce à la Chambre de certains détails pour économiser du temps. Mais on voit aussi, dans cette énumération, que nous devons recommander l'octroi à Air Canada de prêts ou de garanties de valeurs, pour des montants n'excédant pas 140 millions de dollars, en vue de permettre à cette société aérienne de s'acquitter d'obligations devenues échues et payables au cours de la période allant du 1^{er} janvier 1973 ou 30 juin 1974.

J'en saute encore un peu pour en arriver au paragraphe qui termine toute l'affaire, et qui est à l'effet d'autoriser Sa Majesté à consentir des prêts à la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et à Air Canada, afin de pallier toute insuffisance de recettes d'exploitation jusqu'au 30 juin 1974, ces prêts devant être remboursés sur les revenus du Canadien National et ceux d'Air Canada, ou, si les revenus se révèlent insuffisants, au moyen de crédits subséquemment votés par le Parlement.

Monsieur le président, au paragraphe 15, on lit que l'article 3 de la loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des chemins de fer Nationaux du Canada est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«Sous réserve des dispositions de la présente loi, la Compagnie du National peut émettre des billets, obligations, bons ou autres valeurs mobilières (dans la présente loi appelés «titres substitués») à l'égard de tout remboursement prévu par la présente loi, pour un principal global n'excédant pas un milliard de dollars, et le gouverneur en conseil peut autoriser la garantie par Sa Majesté, au nom du Canada, du principal et de l'intérêt des titres substitués.»

Monsieur le président, on nous demande d'accorder aux administrateurs du Canadien National et d'Air Canada un espèce de chèque en blanc, pour la somme d'un milliard de dollars, qu'ils peuvent emprunter aux conditions qu'ils voudront, au taux d'intérêt qu'ils détermineront, tant pour des objets déjà mentionnés que pour des objets à déterminer.

Encore une fois, monsieur le président, comme nouveau député, je suis étonné de cette façon de donner carte blanche à des employés, et je ne puis m'empêcher de le noter devant tous les ministres et députés, qui se demandent pourquoi les sociétés de la Couronne accusent toujours des déficits, alors que le Canadien Pacifique réalise des profits.

[M. Allard.]

On entend souvent dire qu'il ne faut pas administrer les petites entreprises privées comme on administre le gouvernement ou les entreprises gouvernementales, car on serait bientôt en faillite. Les exemples mentionnés ci-haut le font bien voir.

Au sujet du Canadien National, le fait le plus important qui rend cette grande entreprise presque impossible à administrer à profit, c'est l'accumulation des énormes capitaux qui ont contribué à la création de cette entreprise, à la construction des voies ferrées, de ce ruban de fer et de bois qui sillonne le Canada de l'Est à l'Ouest, et du Pacifique à l'Atlantique.

Je ne voudrais pas que mes remarques soient interprétées comme un blâme général, car il faut reconnaître que ces chemins de fer étaient nécessaires et que, dans l'ensemble, les sociétés ferroviaires ont contribué au développement du Canada. Notre pays ne serait pas le même aujourd'hui si ces chemins de fer n'avaient pas été construits.

En examinant aujourd'hui le bilan annuel fourni par la Compagnie elle-même, pour l'année 1972, on constate par exemple que l'administration se fait à profit, de façon autonome, mais que ces profits administratifs sont très grandement rognés par les seuls intérêts sur la dette accumulée depuis les débuts de l'entreprise, dette éternelle qui ne sera jamais payée, et qui comporte des taux d'intérêt de plus en plus élevés à chaque renouvellement des échéances des obligations échues et qui ne peuvent être remboursées par l'administration courante des revenus et des dépenses.

En considérant les grandes lignes du bilan de 1972, on constate que le Canadien National a réalisé près de 24 millions de dollars de profits nets sur l'administration des chemins de fer, mais que ce sont les intérêts sur la dette qui rognent ce profit et qui, de plus, creusent un déficit supplémentaire de près de 18 millions de dollars, qu'il faut payer en finançant un nouvel emprunt qui contribue à augmenter la dette totale et éternelle du Canadien National, dette sur laquelle il faudra payer de nouveaux intérêts à des taux encore plus élevés, d'année en année, tant que l'on n'aura pas décidé de faire des réformes dans le domaine particulier de l'intérêt sur les capitaux.

Il est important, étant donné les circonstances, de voir clair dans ce qui se passe, sans avoir l'intention de n'y rien changer. Si l'on voit bien clair, on verra où se trouve ce qui est à changer, car l'intelligence humaine n'a pas de limite, sauf celle qu'elle veut bien s'imposer. Laisser aller les choses comme elles vont, cela est bien plus facile que de changer nos méthodes, et c'est aussi plus payant pour certains.

Il ne reste donc qu'une question à se poser si l'on veut bien voir les choses comme elles sont, et si l'on veut bien les changer avec le moins d'ennuis possible: A qui cela rapporte-t-il? Qui profite des intérêts sur les capitaux? Qui fournit ces capitaux? Comment s'y prend-on pour créer ces capitaux? Et, enfin, si des hommes peuvent nous fournir indéfiniment ces capitaux, pourquoi ne pourrions-nous pas nous les donner nous-mêmes, au Canada?

Je vais peut-être un peu loin dans mes remarques au sujet des capitaux et des intérêts que nous sommes à étudier en ce qui a trait au Canadien National, mais ce qui est vrai à ce sujet l'est aussi dans tous les autres cas d'émissions de capitaux, à coups de millions et de milliards de dollars. On pourrait peut-être voir un peu plus clair dans ces problèmes financiers si l'on voulait s'attarder un peu à scruter ce phénomène des dettes éternelles qui viennent encombrer nos administrations annuelles. En 1973, nous devons encore autoriser le Canadien National et