

CN demande au Parlement de refinancer la dette. L'argent qu'il reçoit ne sert pas à la capitalisation mais simplement à maintenir le statu quo. C'est sans doute le bon moment de savoir exactement ce qui se passe dans notre régime de transport et quel est le rôle du CN au Canada. Les divers services qui s'efforcent de venir en aide aux régions du pays, hormis les grandes villes, aimeront bien découvrir à quoi peuvent servir les chemins de fer et combien coûte leur exploitation.

Si nous examinons les profits des chemins de fer aux États-Unis, en Europe et dans le monde entier, nous constaterions qu'ils sont remarquablement bas. Dans le cas du CN, nous constatons que malgré ses 41 millions de dollars de profit, il s'est retrouvé avec un déficit de 29 millions de dollars simplement parce qu'il doit s'acquitter d'une dette à long terme dont l'intérêt s'élève à 70 millions de dollars.

A mon avis, le ministre des Finances (M. Benson) ne devrait plus essayer de mystifier les gens. J'ai peut-être tort d'employer le mot mystifier, car je doute qu'il le fasse exprès. Mais il est certainement trop paresseux pour nettoyer un gâchis qui existe depuis 40 ou 50 ans. Il n'aurait qu'à transférer la dette à long terme du CN à notre dette nationale. Nous pourrions ainsi examiner comme il convient la situation financière du CN. Je crois que personne ne sait exactement comment le CN est financé. L'avocat le plus retors aurait du mal à le comprendre. Cependant, si le ministre transférait la dette du CN à la dette nationale, les paiements resteraient les mêmes, mais il s'agirait d'une dette contractée par les Canadiens pour l'achat d'un chemin de fer il y a un demi-siècle. Le CN s'acquitterait, lui, d'une dette pour un incident qui a eu lieu hier sur la ligne de Prince Albert, mettons, ou sur celle de Cochrane. Il ne pourrait donc attribuer ces pertes à n'importe quoi, pas même le mauvais fonctionnement des chemins de fer.

Soyons honnêtes envers nous-mêmes et avec la direction du CN. Commençons par établir la gestion sur une base annuelle. Je ne m'oppose pas à ce que le CN s'adresse au gouvernement pour lui demander de financer le chemin de fer du Grand lac des Esclaves ou un prolongement dans l'Ungava ou dans les Maritimes. Je ne m'oppose pas à sa demande de capitalisation, qu'il devra sans doute justifier auprès du Parlement. Mais comment le Parlement peut-il justifier auprès des Canadiens le paiement de 70 millions de dollars d'intérêt sur une dette qu'aucun Canadien, j'en suis sûr, ne se souvient d'avoir contractée?

La dette du Canadien National augmente tous les ans. L'an prochain, elle sera de deux milliards et, dans deux ans, de 2,200 millions de dollars. Dette et intérêt vont continuer de s'accroître. D'année en année, la compagnie va présenter une demande de refinancement au Parlement.

J'ai suivi attentivement, l'autre jour, le discours du député de Cochrane (M. Stewart). Comme il l'avait deviné, je suis d'accord avec lui, en ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer. Mais ce serait loin d'être juste de sa part ou de celle des autres députés de l'Ouest—et je pourrais en dire autant de tous les gens des Maritimes—de ne pas appuyer ma motion qui vise à couler le bill de financement, afin que le gouvernement se voie obligé de présenter au Parlement une proposition réaliste et honnête.

Mon collègue dit que nous devrions songer aux pensions également. Les députés qui se soucient des pensions des employés du Canadien National devraient savoir que le gouvernement ne pourra entreprendre quoi que ce soit dans ce domaine tant que le chemin de fer présentera aux Canadiens une dette de 29 millions de dollars, alors que ses bénéfices annuels s'élèvent à 41 millions. Tant que dureront cette dette du Canadien National et l'intérêt annuel de 70 millions de dollars, les pensionnés de la Compagnie vont en pâtir ainsi que les voyageurs et tous les usagers de ce chemin de fer.

Il y a ici des gens calés en matière de finance, mais moi je ne le suis pas trop. J'ai quand même assez de jugement pour savoir si cela nous coûte moins cher de prendre cette dette à charge comme une partie de la dette nationale ou de la mettre au compte du Canadien National. Je suis assez intelligent pour savoir que si le chemin de fer ne couvre que les déficits et les prêts de capitalisation ordinaires, bref ne prend à sa charge que sa dette courante, il nous sera plus facile de savoir si le service-voyageurs du Canadien National est rentable ou non.

Des députés ont prétendu que cette situation permettrait au Canadien National, et plus encore au Canadien Pacifique, de prendre prétexte de la dette pour obtenir des subventions dans divers domaines et pour en justifier la nécessité. J'estime, pareillement, que nous ne devons pas entreprendre ce financement à long terme d'Air Canada. Nous devrions trouver un meilleur système pour financer l'expansion considérable d'Air Canada et le nombre accru de lignes et de transporteurs secondaires qui alimentent ses