

*CN et Air Canada*

réseau ferroviaire du CN et d'Air Canada, mais également pour couvrir les déficits du CN.

Avec les gouvernements à l'ancienne mode qui se sont succédés, la tradition depuis 1923 a été de créer une société publique qu'ils payaient de paroles, puis refusaient de laisser fonctionner comme elle l'aurait dû. Ils l'ont handicapée par une dette financière qui l'a rendue incapable de réussir à fournir des services au public. Le député de Calgary-Nord s'étonne et s'inquiète des insuffisances concernant la capacité du terminus, la manutention des bagages, etc, dans sa ville. Je le défie de me nommer une société privée qui pourrait ou voudrait fonctionner avec les handicaps financiers que le CN connaît depuis 1923.

Nous nous trouvons en présence d'une société—qu'elle soit privée ou publique est sans importance—qui a débuté sans un seul atout en main. Au début, elle a endossé les dettes des chemins de fer en faillite que les entreprises privées ne pouvaient faire fonctionner. Nous payons toujours ces dettes. Tout en endossant les dettes de cinq ou six chemins de fer en faillite qui ont été intégrés dans le système du CN, dont le Grand Trunk Northern, le Grand Trunk et le Grand Trunk Pacific, et en plus d'avoir leur capitalisation annuelle, la compagnie a toujours dû endosser la dette d'origine de ces compagnies en faillite.

Je ne prétends pas être un expert en ce domaine mais il me semble que la dette de 1.9 milliard de dollars figurant encore dans les livres du CN devrait être assumée par le gouvernement du Canada en échange d'actions qui pourraient ou non rapporter trois ou quatre pour cent par an. Il devrait, à jamais, retirer le handicap de notre système public de transport aérien et ferroviaire, en particulier le CN.

Nous revenons là-dessus chaque année. Au cours des années précédentes, j'ai entendu le député de Témiscamingue (M. Caouette) chanter la gloire du CP parce qu'il fait des bénéfices. Lui-même et certains députés de l'opposition officielle semblent oublier qu'au cours de la plupart des années, le CN a fait un profit d'exploitation. Je crois que le dernier rapport indique un profit net d'environ 50 millions de dollars. Cependant, l'intérêt de la dette, qui remonte à 1923, est de 72 millions. Le Parlement a dû voter 22 ou 23 millions de dollars additionnels, car l'intérêt de cette dette mangeait les fonds nets d'exploitation, plus un subside du Parlement.

• (2140)

En 1923, les chemins de fer de l'époque, qui étaient tous à capital privé, faisaient face à des difficultés financières. Ils allaient tous vers la faillite. C'était le problème auquel nous faisons face. Mais pourquoi passer ce fardeau à un autre chemin de fer qui appartient aux Canadiens et est exploité en leur nom? Si nous croyons qu'en tant que pays nous avons une certaine obligation financière à payer les obligations de chemins de fer en faillite—et je n'en suis pas du tout convaincu—pourquoi imposer ce passif à un autre chemin de fer à capital public?

Croyez-le ou non, il reste encore 4 millions de dollars d'obligations dans les livres du CN qui ne pourront jamais être payées à moins qu'une loi spéciale du Parlement soit adoptée, parce qu'elles sont détenues à perpétuité—3 p. 100 d'intérêt à perpétuité. C'est long. C'est même plus long que jamais. Mais ces obligations sont encore une charge pour le CN.

Aucune corporation, publique ou privée, ne peut fonctionner en dehors des limites de la politique du gouvernement. Elle ne peut fonctionner que dans les limites de cette politique. Bien que nous ayons tous des plaintes à

formuler au sujet des services de chemins de fer, de l'abandon d'embranchements, des agences de gare, des terminus d'aéroport ou des horaires de vol, ce ne sont qu'une petite partie de l'ensemble. A moins que le Parlement ne soit prêt à apporter des changements fondamentaux à la direction et au but de la politique nationale des transports, nous continuerons à refaire la même chose année après année, nous voterons 20 ou 30 millions de dollars de plus pour combler les déficits du réseau du CN pour payer les dettes dont le chemin de fer a hérité, presque 2 milliards de dollars, en 1923.

Un autre aspect de la tragédie que me rappelle l'étude annuelle du bill de financement du CN est le suivant. Le CN, qui est à capital public, est une victime commode pour toutes les attaques et plaintes des députés et du public. Le CP n'a pas encore eu à répondre de certains des actes qu'il a perpétrés au détriment du public. Nous ne pouvons rejoindre le CP. J'espère qu'au cours de la présente législature, avec l'aide de l'excellent et respecté président du comité des transports, les représentants du Canadian Pacific viendront comparaître devant le comité des transports et des communications pour la première fois en sept ans parce que nous avons des questions à poser à ces messieurs. C'est totalement injuste. Je dois avouer que j'ai moi-même certains remords à ce sujet. Nous avons tendance à en mettre trop sur le dos du CN à cause de l'occasion que nous fournit son bill annuel de financement. Trop souvent, c'est le Canadien Pacifique qui a tracé la voie de l'abandon des embranchements ou des demandes d'autorisation de fermer les gares.

Nous avons été très heureux, je pense, d'avoir les services d'employés et d'administrateurs tels que ceux qu'on trouve au Canadian National et à Air Canada. Nous sommes chanceux qu'ils ne nous aient pas quittés. A l'heure actuelle dans notre politique aérienne à l'égard de CP Air, nous traitons Air Canada précisément comme nous avons toujours traité les Chemins de fer nationaux par rapport au CP.

Air Canada est censé avoir exclusivement accès à l'Europe, aux Antilles et aux routes de l'Atlantique, et CP Air est censé, suivant la politique d'Orwell et de Pickersgill, avoir des droits exclusifs dans l'océan Pacifique et en Amérique du Sud. Mais depuis les années 50, le tableau a changé. CP Air a obtenu des droits pour les routes de Lisbonne et de Madrid. Fichtre, nous apprendrons la prochaine fois que la compagnie a obtenu des droits pour le trajet d'Amsterdam! Le ministre des Transports (M. Marchand) recommandera probablement au cabinet que la compagnie obtienne le trajet de Milan, en Italie. De fait, je serais prêt à gager une bouteille que le ministre le fera. Je serais heureux de perdre mon pari.

Air Canada devrait obtenir les nouvelles routes en direction de l'Italie, les nouveaux droits d'atterrissage en Allemagne, le prolongement des routes vers la Grèce, le Moyen-Orient et l'Asie que le gouvernement est en train de négocier. Je doute que la société les obtienne. Je soupçonne qu'elle pourrait obtenir un échange de routes avec les Russes vers Moscou et peut-être la Sibérie, mais ce droit d'atterrissage en Italie ira à CP, j'en gagerais cinq cents. Je ferai aussi ce pari avec le ministre. Mais lorsque la Société Air Canada demande une part des droits dans l'océan Pacifique, la réponse est: Oh non, cela est réservé à CP Air; après tout, c'est la politique aérienne adoptée par le pays depuis 15 ans. Toutefois, s'il est logique de laisser CP Air ruiner les chances de vie et de rentabilité d'Air Canada dans l'Atlantique et sur les routes européennes, Air Canada a certainement droit de son côté à des routes