

Chemins de fer—Loi

On trouve plus loin dans les recommandations soumises par l'Association la déclaration suivante:

Pouvoir à l'achat de matériel et aux installations de transport, wagons, locomotives, camions, conteneurs pour bateaux, en période de pointe et/ou pour les services essentiels.

11. Subventionner le service de chemins de fer interurbain, quand c'est dans l'intérêt du public, pour décongestionner les autoroutes, améliorer la qualité de vie et régler le problème de la pollution causée par d'autres formes de transport public et privé, sous réserve que le matériel, les installations, les itinéraires et la fréquence du service de chemins de fer seront soumis à des normes approuvées par un organisme approprié et garantiront la protection de tous les employés concernés.

Comparez cela, monsieur l'Orateur, avec le nombre de mises à pied et vous verrez qu'il y a loin de ces recommandations à la réalité.

Je tiens à appuyer les propositions soumises par l'Association des syndicats de cheminots canadiens. Je suis d'accord avec eux, et ils ont raison de penser que le transport constitue une nécessité dans un pays aussi étendu que le Canada. Le transport doit répondre aux besoins du public. Si nous nous en tenons à ce principe, nous devons renoncer à l'idée que le CN en tant que corporation, doit être bénéficiaire, car ce bénéfice, elle l'aura. Elle les a réalisés ces bénéfices, aux dépens du public canadien, aux dépens de ses employés qui ont été mis au chômage et aux dépens du public qui reçoit maintenant moins de services que jamais.

Après avoir passé la plus grande partie de mon temps à critiquer la politique du gouvernement, la politique de M. Bandeen, la politique du ministre des Transports et la politique que nous avons suivie jusqu'ici, je reviens maintenant à la seule question sur laquelle nous devons nous prononcer, la disposition du bill à l'étude qui vise à capitaliser environ 800 millions de dollars de la dette du CN.

Nous approuvons cette proposition pour les raisons que j'ai invoquées plus tôt. Cependant, nous avons des raisons de soupçonner les motifs du ministre et nous nous demandons ce qu'il fera du CN, s'il est autorisé à améliorer sa situation financière et réussit à le faire. Nous espérons que le CN améliorera sa situation financière et que les services du CN satisferont les besoins réels des Canadiens, mais nous ne voulons pas pour autant permettre aux investisseurs du secteur privé de réaliser des bénéfices en exploitant à leur profit un réseau que le peuple canadien a déjà payé non pas une fois, non pas deux fois, mais probablement dix fois.

M. Stan Schellenberger (Wetaskiwin): Monsieur l'Orateur, il y a quelques années, quand j'ai lu l'histoire du CN, je pense que c'était à l'université, j'ai lu ce qui s'est passé quand il a capitalisé sa dette en 1937 et en 1952. A ce moment-là, je ne savais pas que j'aurais un jour l'occasion de parler moi-même de la capitalisation de la dette du CN. Pourtant, nous sommes en train d'étudier le bill à la Chambre des communes. Encore une fois, on nous demande d'amortir la dette de notre grand chemin de fer national, le CN, afin de lui permettre de survivre et de faire face à la concurrence.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les plaintes formulées par certains députés, surtout ceux à ma gauche, au sujet de la dette importante dont le CN a hérité et dont il est incapable de se libérer depuis 50 ou 60 ans. En même temps, je me suis penché sur le cas de l'autre société ferroviaire qui dessert le Canada. Je me suis souvent demandé pourquoi cette société ferroviaire a réussi à rembourser une dette à peu près équivalente sans qu'aucune partie de celle-ci soit capitalisée. Bien

entendu, elle a profité de la dépréciation permise au cours des années et, dans la plupart des cas, elle a pu verser des dividendes à ses actionnaires.

Tandis que je préparais mon discours, je suis tombé sur une critique faite en 1935 de la gestion du Canadien National. Je n'ai pas été tellement surpris de lire la remarque suivante: «Le problème financier le plus sérieux du Canadien National réside dans l'énorme fardeau de sa dette par rapport aux possibilités de revenu de la société elle-même». Cet argument a été utilisé à maintes reprises au fil des années. Cette déclaration était valable en 1935 et je suppose qu'elle pourrait être tout aussi bien faite aujourd'hui. Nous retrouvons encore aujourd'hui le CN en position de débiteur alors que nous allons essayer de le décharger d'une dette de près de 810 millions de dollars.

Je le répète, tout au long de son histoire, le CN a été incapable de se débarrasser de son fardeau financier. Étant donné que d'autres députés ont tracé l'historique de la dette du CN, je me contenterai seulement d'épiloguer rapidement à ce sujet. Plusieurs tentatives de remise de dette ont été faites. En 1936, la dette totale à long terme du CN s'élevait à 2,3 milliards de dollars. Dans un effort visant à la réduire, une loi de réorganisation de son capital a été présentée en 1937 et ce bill a eu pour effet d'effacer presque la moitié de la dette. En 1952, une nouvelle loi de révision du capital a été adoptée.

● (1752)

Ainsi la loi sur la révision du capital, qui convertissait en actions privilégiées à 4 p. 100 non-cumulatif une nouvelle tranche de 736 millions de la dette historique, a différé le versement des intérêts sur une autre tranche de 100 millions de la dette et accordé une subvention directe de neuf ans, par voie d'achat chaque année d'une nouvelle tranche de capital égale à 3 p. 100 de la recette du réseau national. Les lois de 1937 et 1952 ont voulu interrompre l'accroissement de la dette révélée chaque année par les comptes; celle de 1952 a eu pour effet de ramener le coefficient d'endettement du CN à un chiffre voisin de celui du CPR.

Malgré cette intervention de l'État, il a fallu encore remanier le bilan du CN en 1962 et nous voici en 1978 avec le bill C-17, qui va encore une fois autoriser le CN à réaménager son bilan en escamotant 808 millions de dette, dette que M. Bandeen attribue au fait que le CN n'a pas pris en compte, dans les années antérieures, certaines dotations aux comptes d'amortissement. Je soupçonne que cela concerne en particulier la fin des années 50, époque où le CN est passé au diesel. Voilà l'origine d'une grande part de sa dette, et aussi la raison de son incapacité à réaliser des bénéfices durant les années 60.

M. Bandeen a dit que cette opération allait donner au CN un coefficient d'endettement de 38 p. 100. Il faut voir encore une fois que ce pourcentage est voisin de celui du CP. Il y a un chiffre qu'il importe de faire connaître à la Chambre. Toutes ces lois adoptées au fil des années auront eu pour effet, avec le bill que nous allons voter ici sous peu, de remettre au CN 6,7 milliards de dette environ. C'est un chiffre astronomique. Le Comité se demande périodiquement pour quelles raisons il faut accorder d'aussi importantes remises de dette pour que le chemin de fer puisse continuer à assurer le service.

Avec une pareille épopée, il est compréhensible que nous ayions la souris quand on nous dit que c'est la dernière fois que le CN vient demander une remise de dette. J'espère que cette fois-ci c'est vraiment la dernière. J'espère que je ne serai