

Chemins de fer—Loi

CONTRE

Messieurs

Alexander	Hamilton	Marshall
Andre (Calgary-Centre)	(Qu'Appelle-Moose Mountain)	Mazankowski
Baker (Grenville-Carleton)	Hamilton (Swift Current- Maple Creek)	McCain
Balfour	Hnatyshyn	McGrath
Bawden	Holmes	McKenzie
Beatty	Howie	McKinnon
Benjamin	Huntington	Mitges
Broadbent	Hurlburt	Muir
Cadieu	Jarvis	Munro (Esquimalt-Saanich)
Coates	Jelinek	Murta
Cossitt	Kemping	Neil
Crosbie	Knowles (Winnipeg- Nord-Centre)	Nielsen
Crouse	Knowles (Norfolk-Haldimand)	Nowlan
Darling	Lambert (Edmonton-Ouest)	Nystrom
Dick	La Salle	Oberle
Diefenbaker	Lawrence	Orlikow
Dinsdale	Leggatt	Paproski
Douglas (Nanaimo-Cowichan- Les Îles)	MacDonald (Egmont)	Patterson
Firth	MacDonald (M ^{lle}) (Kingston et les Îles)	Peters
Forrestall		Ritchie
Fraser		Rynard
Friesen		Schumacher
Gilbert		Scott
Gillies		Stevens
Halliday		Symes
		Towers
		Whiteway
		Whittaker
		Wooliams—72.

● (1632)

[Et le greffier s'apprêtant à annoncer le résultat du vote:]

M. l'Orateur: J'aimerais signaler une chose à la Chambre avant d'annoncer le résultat. Lorsque M. Anderson a voté, on l'a nommé à tort comme étant M. Robinson; mais lorsque M. Robinson s'est levé, on l'a bien appelé par son nom, M. Robinson. Le vote a donc été rectifié pour indiquer que M. Anderson était bien M. Anderson.

[Et après l'annonce du résultat du vote:]

M. l'Orateur: Je déclare la motion adoptée.
(Le bill est lu pour la 3^e fois et adopté.)

* * *

LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

MESURE PRÉVOYANT LA MODIFICATION ET L'ABROGATION DE CERTAINES LOIS

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports) propose: Que le bill C-17, tendant à modifier la loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la loi sur les chemins de fer et à modifier ou à abroger en conséquence certaines autres lois, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur l'Orateur, je suis très heureux de proposer aujourd'hui la deuxième lecture du bill C-17, tendant à modifier la loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la loi sur les chemins de fer et à modifier ou à abroger en conséquence certaines autres lois.

Le bill apparaîtra peut-être aux yeux de certains comme un bill insignifiant d'ordre administratif; il s'agit en effet d'un court bill traitant de questions plutôt terre-à-terre concernant l'une de nos sociétés de la Couronne. Il s'agit cependant en

réalité d'un bill plutôt important. Il a en effet pour objet d'établir une structure financière pour la plus importante société de la Couronne du Canada qui convienne à une société parvenue à maturité, d'établir un rapport rationnel entre la dette et les capitaux engagés, de consolider l'investissement du gouvernement du Canada dans le CN et de supprimer la nécessité de voter régulièrement des crédits pour venir en aide au CN.

D'après les dispositions législatives et autres qui régissent actuellement le financement des chemins de fer nationaux du Canada et qui sont pratiquement immuables depuis 25 ans, le gouvernement achète chaque année des actions privilégiées non cumulatives des chemins de fer nationaux pour un montant équivalant à 3 p. 100 des recettes brutes de notre compagnie nationale. En 1978, il aurait fallu que le gouvernement prévoie dans le budget principal des dépenses une somme de l'ordre de 80 millions de dollars à cet effet; or, ce ne serait plus nécessaire si l'on adopte la solution que je préconise; d'ailleurs, ce poste n'est pas prévu dans le budget que l'on est en train d'établir pour 1978-1979. Voilà qui est très important si l'on songe que l'on harcèle le gouvernement pour qu'il essaie d'enrayer la progression des dépenses publiques et qu'il est bien décidé à le faire.

Les dispositions actuelles forcent également le gouvernement à faire voter des fonds pour éponger les déficits de la compagnie. On a d'ailleurs dû prévoir une somme de 22 millions de dollars à cet effet dans le budget supplémentaire de l'automne dernier. Toutes les parties en cause se sont cependant mises d'accord pour obtenir, dans le cadre de ce projet de recapitalisation, le pouvoir de déduire un montant qui soit équivalent à la somme déjà prévue pour l'achat d'actions privilégiées dans l'exercice financier en cours. Cette mesure permettrait en réalité au trésor d'économiser 22 millions de dollars en liquidités, ce qui est également important étant donné les difficultés que l'on rencontre dans la gestion de caisse en général. Les dispositions de ce bill devraient permettre à la compagnie de réaliser des bénéfices suffisants pour qu'on ne soit pas obligé de voter des fonds pour combler ses déficits.

En ce qui concerne le financement, le bill prévoit que le CN se procurera les capitaux dont il a besoin par des emprunts contractés auprès du ministre des Finances ou du secteur privé. Depuis quelques années, on a encouragé la compagnie à ne pas compter sur le ministre des Finances pour assurer son financement. Nous devons dire qu'elle a fait des efforts dans ce sens et qu'elle a obtenu de bons résultats sur les marchés financiers. Mais le fait que la compagnie ait été obligée pendant si longtemps de contracter des emprunts pour assurer son financement fait que son taux d'endettement est aujourd'hui d'environ 62 p. 100, alors que le taux moyen d'endettement pour les chemins de fer en Amérique du Nord est environ de 35 p. 100, ce qui est précisément le cas pour le CP.

La transformation prévue de 800 millions de dollars de cette dette en mise de fond ramènera le taux d'endettement du CN à 42 p. 100, ce qui permettra au gouvernement et à la population de juger sur des bases plus réalistes la rentabilité de la compagnie et le travail de ses administrateurs, en comparant avec ses concurrents. Cela constituera aussi un important encouragement moral pour la direction du CN qui, je puis vous l'assurer, est composée de gens fort dévoués, qui font de