

Le bilan financier des chemins de fer paraît dans le rapport que l'auditeur général a présenté au Parlement pour l'année se terminant le 31 décembre 1970. D'après ce rapport, il semble que les intérêts de la dette, en 1961, aient augmenté au montant total à \$62.5 millions mais qu'en 1970 il était passé à \$75.5. Il semble donc que nous ne payons pas de principal mais seulement des intérêts. En 1970, le déficit total du CN était de \$29.7, quoique, de fait, la compagnie a fait un profit de quelque 40 millions de dollars—si mes chiffres ne sont pas exacts, mes collègues me corrigeront. Si nous devions acheter un nouvel avion pour les Forces armées ou des fusils, le coût s'ajouterait à la dette nationale à défaut de l'argent nécessaire pour les payer comptant. Puis, quand des fonds seraient disponibles, comme cela est arrivé une ou deux fois à ma connaissance, le gouvernement pourrait payer une partie de cette dette et la réduire. Mais, la plupart du temps, les dettes ont tendance à augmenter plutôt qu'à diminuer.

Dans le cas qui nous occupe, la dette n'est pas celle du chemin de fer, mais celle des Canadiens qui en sont propriétaires. C'est pourquoi nous devrions rembourser la dette. Payons ces gens qui détenaient les obligations originales ou leurs successeurs et faisons entrer le déficit dans la dette consolidée.

M. O'Connell: Le député me permettrait-il une question?

M. Peters: Sûrement.

M. O'Connell: Peut-il nous dire si le montant principal de la dette du CN a effectivement augmenté ou diminué et nous expliquer le rapport entre les actions privilégiées, qui augmentent, et la dette? Je n'ai pas lu le rapport, mais il me semble que la dette devrait diminuer. La méthode à employer pour ne plus avoir de dettes c'est d'émettre des actions privilégiées pour lesquelles on ne paie pas de dividendes. Ce n'est pas comme l'intérêt.

M. Peters: J'avoue fort volontiers au ministre qu'il m'a perdu. Je n'ai certes pas cette compétence en matière de finance. Tout ce que je sais, c'est que le comité devrait examiner tous ces facteurs et conclure, je crois, que cette dette n'est pas celle du Canadien National. Il faut reconnaître aussi que nous avons accumulé des dettes en émettant des obligations pour les achats effectués par la compagnie elle-même. Nous les avons probablement ajoutées aussi, et avons recouru à la vente d'obligations pour recueillir également des fonds. A mon avis, sur cette dette qui s'accumule depuis un certain nombre d'années, nous avons payé beaucoup d'intérêt. Nous avons perdu depuis longtemps tout avantage réalisé par l'emprunt de l'argent.

• (1750)

Les fonds tout d'abord dépensés pour l'achat de tous les chemins de fer qui font partie des Chemins de fer Nationaux ont été imputés au compte de la dette nationale. Il est possible d'exploiter ce chemin de fer de façon bien plus ordonnée. Si les Canadiens le jugent nécessaire, ils devraient accepter de le payer soit en l'ajoutant à notre dette nationale soit par tout autre moyen comme en augmentant le nombre des actions. Nous devrions éliminer du régime financier du Canadien National l'énorme paiement de l'intérêt parce qu'il déforme toute la structure des tarifs des chemins de fer. Chaque fois que nous examinons une demande du Canadien National, nous regardons le montant des dépenses, les paiements à faire et le montant d'argent que le Parlement doit réunir pour acquitter ces dépenses d'exploitation. De la sorte, le CN peut se

[M. Peters.]

présenter devant la Commission canadienne des transports et justifier presque n'importe quoi. Le Canadien National s'occupe de la justification et le Canadien Pacifique dont la structure est différente, obtient les bénéfices vu la nécessité du maintien de la structure uniforme des tarifs entre les deux compagnies.

Je partage l'avis du ministre des Affaires des anciens combattants (M. Laing) qui, ces dernières années, a manifesté un très vif intérêt pour le grand Nord. Il l'a manifesté en achetant des actions dans les entreprises de l'Arctique et en impliquant le contribuable canadien. Alors qu'il détenait un autre portefeuille, il a pu établir la Pan-Arctic, société dans laquelle 45 p. 100 des actions appartiennent à des Canadiens. Le pétrole n'est pas l'unique ressource de l'Arctique. Il s'y trouve de nombreuses variétés de minéraux. Lorsqu'il a comparu devant le comité des Transports l'autre jour, le ministre a émis l'opinion que la région du Canada au nord du 69° parallèle contenait une richesse de minéraux supérieure à celle du reste du pays. Il peut bien avoir raison.

En ce cas, il nous faudra dans un avenir très proche envisager de quel mode de transports nous allons doter le haut Arctique. Je pense que nous en envisagerons plusieurs. Le plus économique serait celui qui apporterait tous les matériaux nécessaires et emporterait le minerai et les produits finis en provenance de la région arctique. A cette fin, il nous faudra mobiliser des fonds considérables qui feront probablement paraître insignifiant le montant accordé au Canadien Pacifique, la plus grande largesse du Parlement canadien. J'espère qu'on accordera ces fonds au Canadien National pour installer un réseau allant au haut Arctique afin d'aménager la région dans l'intérêt des Canadiens, selon les méthodes compatibles avec l'écologie de la région et capables de faire face aux besoins de la population nordique.

Les pipelines pourront servir à expédier le produit, mais non à transporter les matériaux nécessaires à la production. Je suppose qu'il faudra songer au transport par chemins de fer. La construction de lignes nécessitera des mises de fonds considérables. J'espère que certains ministres du Cabinet en profiteront pour comparaître devant le comité et proposer des solutions à ce problème qui nous hante depuis 50 ans.

Le CN prétend que le problème est insoluble. J'en ai parlé à des hauts fonctionnaires. Ils estiment que nous n'avons ni le cran ni les connaissances techniques nécessaires pour arriver à le surmonter. Je ne suis pas ce cet avis. Nous le pouvons si nous le voulons. Pour une bonne part, il s'agit d'effectuer une opération comptable, de porter certains montants à une autre colonne. Il faudra évidemment payer l'intérêt sur la dette, mais au moins ce sera le public canadien qui le paiera et non les chemins de fer. Le transport par chemins de fer entraînera des pertes, c'est certain.

Il faut songer à de nouveaux modes de transport. A ce chapitre, il convient de rendre hommage au CN. C'est la seule compagnie de chemins de fer d'Amérique du Nord qui ait essayé d'innover dans le domaine du transport des passagers et des marchandises. On peut dire sans peur de se tromper que le CN est en avance sur tous les autres chemins de fer d'Amérique du Nord.

Je sais très bien que le Rapide du CN a été un échec. Il y a cependant plusieurs facteurs dont il faut tenir compte. Un de ces facteurs est notre incapacité de concevoir des éléments adéquats, pouvant répondre aux besoins des trains modernes dans les conditions auxquelles nous devons faire face. Impossible d'importer les éléments de