

Au risque de me répéter, il convient de souligner que les divers gouvernements qu'a eus le Canada ont choisi, à quatre reprises et avec une grande sagesse, de remettre au CN ses dettes dans la mesure qui lui permettrait de concurrencer les autres modes de transport. Les trois tentatives qui ont précédé celle-ci se sont soldées par des échecs lamentables. Par exemple, en 1933, nous avons remis au CN, sous un prétexte quelconque, une dette de 1 230 millions de dollars. A cette époque-là, le CN était censé être concurrentiel.

En 1937, nous avons remis une dette de \$1,000,825. C'était un morceau difficile à avaler, surtout qu'il ne s'était écoulé que quatre années depuis que nous avons épongé une dette de 1 230 millions de dollars. En 1937, nous avons absorbé près de trois milliards de dollars en dettes contractées par une société de la Couronne. Voilà qui devrait faire comprendre à ceux qui préconisent la prise en charge des entreprises par l'État qu'elles n'ont aucune vision, ni aucune efficacité.

En 1952, nous avons encore fait une remise de dettes et d'intérêts totalisant 2 845 millions de dollars. En 1978, nous sommes en train de passer l'éponge sur une autre tranche de 808 millions de dollars, ce qui fera en tout 6 708 millions.

Je connais une autre société de la Couronne qui a une structure de dettes comparable et que le gouvernement a dû éponger également. C'est la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est là un autre exemple d'une société de la Couronne qu'il a fallu renflouer à même les deniers publics. J'en ai par-dessus la tête des sociétés de la Couronne. Je prétends qu'il existe une meilleure solution.

Il y a trente ans, les tarifs-marchandises causaient des difficultés à la région de l'Atlantique de deux façons. Ils augmentaient à un rythme tel que les producteurs avaient du mal à expédier leurs produits à l'ouest vers les marchés canadiens. A l'époque, la région de l'Atlantique ne se développait pas. Depuis trente ans, les tarifs-marchandises ont augmenté dans des proportions si fantastiques que le revenu des producteurs de la région de l'Atlantique a encore baissé. La position concurrentielle qu'ils occupaient, notamment dans le domaine de l'agriculture, ils l'ont à peu près perdue. Ils ont également perdu les avantages dont ils jouissaient en agriculture de par leurs connaissances, la qualité du sol, le rendement et le climat. Ils se trouvent maintenant désavantagés. Les agriculteurs qui occupaient naguère une position avantageuse se trouvent maintenant désavantagés du fait que la société de la Couronne a été la première à hausser les tarifs pour les marchandises que la région de l'Atlantique expédie vers les marchés.

Voilà que nous remettons au CN encore 800 millions de dollars de dettes, ce qui porte à 6.7 milliards de dollars le montant total de la dette que le gouvernement lui a remise avec l'argent des contribuables. Malgré cela, les producteurs de la région de l'Atlantique n'occupent toujours pas de position concurrentielle.

Il y a un autre problème. Non seulement nos revenus se sont amenuisés à cause des hausses de tarif des chemins de fer, mais le coût de la vie a progressé pour la bonne raison que toutes les sociétés de la Couronne ont augmenté l'une après l'autre leurs tarifs de transport des marchandises de l'ouest vers l'est. Nous perdons donc dans les deux sens. D'une part, nous gagnons moins sur les marchandises que nous expédions, d'autre part, nos revenus diminuent et le coût de la vie

Chemins de fer—Loi

augmente parce que le prix des marchandises que nous recevons d'ailleurs augmente à cause des hausses de tarifs qui se produisent à peu près tous les six mois. Voilà ce que nous vaut cette société de la Couronne. En tant qu'habitant des Maritimes qui est mis à contribution dans les deux sens, l'idée de remettre une fois de plus 800 millions de dollars de dette à la société ne me sourit guère.

Ce qui m'inquiète surtout, c'est que le bilan du Canadien National accuse une dette à longue échéance de 2,238 millions de dollars. Nous allons faire une remise de dette de 808 millions de dollars et il restera encore au Canadien National une dette de 1.4 milliard de dollars.

Ce qui me refroidit encore plus, ce sont les remarques qui ont été faites à l'occasion d'une de ces remises de dettes. Un certain Donald Gordon que bien des députés connaissent a dit, dans un message adressé aux employés du Canadien National après la remise de dette de 1952, qu'il n'y avait plus d'obstacle pour la société et que la voie du succès était libre. Il ajouta que la société avait encore certaines chances de se tirer d'affaire et qu'elle devait bon an mal an pouvoir payer tous ses frais d'exploitation, les intérêts fixes et l'impôt sur le revenu, tout en versant des dividendes aux actionnaires privilégiés.

Au cours des 25 années qui ont suivi ces heureuses prévisions, la société Canadien National a accumulé des dettes totalisant 670 millions de dollars, payées par le gouvernement, et cela malgré un apport de capital de 768 millions de dollars sous forme d'actions privilégiées achetées par le gouvernement, augmentant ainsi de plus de un milliard de dollars la dette à long terme, cela sans compter le financement d'Air Canada. Entre 1952 et 1957, les charges fixes du CN sont passées de 25 à 132 millions de dollars.

Je me souviens d'un débat très animé au sujet d'une mesure législative sur l'édification de la tour du CN à Toronto. Lorsqu'il a été question d'édifier cette tour et tout le temps qu'a duré sa construction, on disait que c'était gaspiller de l'argent dont on avait grandement besoin pour entretenir ou moderniser le matériel roulant ou autre équipement du CN. Que cette tour ait été une affaire rentable ou non, je n'ai pas les moyens de le dire, à part certaines déclarations que le gouvernement et quelques administrateurs des chemins de fer ont pu faire à ce sujet. De toute façon, on ne sait pas encore exactement si elle est rentable.

Ce que l'on sait, par contre, c'est que le CN a touché à bien d'autres domaines autres que les transports. Alors que la société n'était même pas capable de gérer comme il faut sa principale activité, on lui a permis de se lancer dans toutes sortes d'autres entreprises telles que l'immobilier, les tours, les avions, les hôtels et une multitude de services divers. Le CN se lance là-dedans alors qu'il n'a même pas été capable de bien administrer son service ferroviaire. Le gouvernement a autorisé et encouragé cette société de la Couronne à diversifier ses activités bien qu'elle soit déjà dépassée par celles qu'elle avait. Elle s'est révélée incompétente dès qu'elle fut constituée en société. Je prédis que ce ne sera probablement pas la dernière fois que les députés à la Chambre seront invités à discuter du refinancement du CN et à fournir d'autres fonds à la compagnie.