

● (2042)

Le Grand-Tronc-Pacifique, une société privée, dut son succès financier au développement rapide de l'Ouest. Mais quelques reculs économiques viennent paralyser son expansion en 1912, et ces difficultés réapparurent à l'époque de la première guerre mondiale. Le Grand-Tronc-Pacifique connut alors des difficultés financières et dut se tourner vers le gouvernement pour obtenir encore de l'aide. C'était là des sociétés privées, monsieur l'Orateur. Le gouvernement canadien refusa d'accorder encore une fois son aide financière; il lui en avait déjà accordé une bonne mesure et, pour assurer la poursuite des activités de cette société, il en prit le contrôle en 1919 à titre de liquidateur.

Le Canadien-Nord fut à l'origine un consortium de petites entreprises de chemin de fer dans l'Ouest du Canada et devint par la suite la troisième plus importante société ferroviaire du pays. Au moment où le gouvernement canadien prit le contrôle, elle exploitait un réseau complet s'étendant depuis Montréal jusqu'à Vancouver et comportant de nombreux embranchements. Des difficultés financières forcèrent encore une fois le gouvernement canadien à prendre en 1918 le contrôle des activités d'une société ferroviaire privée jadis prospère.

En 1914, le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien-Nord éprouvaient tous les deux des difficultés financières. Le gouvernement du Dominion leur accorda alors des prêts pour leur permettre d'effectuer les réparations nécessaires à leurs lignes et de continuer à fonctionner.

En 1916, ils réclamèrent d'autres prêts. Le gouvernement se rendit compte alors qu'il fallait étudier la situation et adopter une politique définie. Il avait le choix entre plusieurs solutions: suspendre son aide et les laisser faire faillite; les prendre en charge et les exploiter comme des propriétés de l'État ou continuer à leur accorder une aide temporaire. Il opta pour cette dernière solution.

En 1923, le gouvernement prit en charge tous ces chemins de fer qui tous, sauf un, appartenaient à des particuliers et les fusionna pour constituer le CN. Lors de son établissement, le CN assumait toutes les dettes de ces chemins de fer. Les contribuables canadiens ne cessent de payer depuis cette époque. A l'occasion de certains refinancements successifs, le député de Vegreville (M. Mazankowski) a demandé que nous remboursions une plus grande partie de ces dettes. Je croyais que selon un principe fondamental de l'entreprise privée, on tente sa chance quand on investit dans une entreprise. S'il y a profit, c'est vous qui en bénéficiez, s'il y a faillite, c'est vous qui perdez. Mais dans ce cas, tous les investisseurs du secteur privé, dont les opérations devaient se faire sur le marché, ont tous été payés. Je n'entends pas le député de Vegreville ni personne d'autre se plaindre de la mauvaise administration et de l'inefficacité de ces sociétés ferroviaires dont le gouvernement s'est vu forcer, en 1923, d'assumer toute la dette garantie.

Il est futile qu'un gouvernement qui se fait le défenseur de l'entreprise privée tente de mener une société d'État. Premièrement, il n'y croit pas. Deuxièmement, il ne se porte à son secours qu'en dernier ressort, en désespoir de cause, pour tenter de sauver ses amis de l'entreprise privée qui sont dans le pétrin.

Chemins de fer—Loi

Compte tenu de l'étendue géographique du Canada, de son climat et de sa population clairsemée, aucun réseau de transport, dans toute l'histoire du pays, n'a jamais pu réaliser un profit sans bénéficier d'une aide substantielle des contribuables. Le député de Vegreville a parlé de la rentabilité du CP. Je lui conseillerais de retourner à son bureau lire les bilans financiers du CP pour la période de 1960 à 1969. Il constatera que durant toute cette période, sauf deux ans, le chemin de fer aurait été déficitaire s'il n'avait pu bénéficier des subventions provenant des contribuables canadiens. J'en ai marre que l'on mette le CP sur un piédestal pour sa rentabilité et l'efficacité de son exploitation, parce que sans l'apport financier des citoyens, le CP aurait été déficitaire huit ans sur dix au cours de la dernière décennie.

Le Nouveau parti démocratique est d'accord pour refinancer le réseau ferroviaire du Canadien National, mais nous craignons que cette décision cache des motifs plus ou moins avouables. Si c'est une si bonne idée maintenant, pourquoi ne pas l'avoir fait il y a 10, 20, 30 ou 40 ans? Le refinancement qu'on a effectué les années précédentes—le dernier a eu lieu en 1952-1953—était non seulement une mesure futile, mais consistait tout au plus à arrondir les angles pour que certaines dettes du CN parmi les plus criantes ne sautent pas trop aux yeux.

Dans des cas comme celui-là, il n'est pas question d'être à moitié propriétaire. C'est inconcevable. Ou on possède tout ou rien du tout dans l'entreprise. Si on avait été franc dans le passé et si l'on était maintenant, on dirait que les Canadiens possèdent toute l'entreprise—tout le Canadien National. Les Canadiens sont les seuls et uniques actionnaires de cette société.

On est en train de transférer une dette de 808 millions de dollars parce qu'on n'a pas comptabilisé l'amortissement des années précédentes. Dieu seul sait pourquoi, car toutes les entreprises privées ont le droit de réclamer l'amortissement. Ils en obtiennent évidemment des avantages fiscaux. Il y a encore 1,500 millions de dollars qu'on va prendre à même les actions privilégiées à 4 p. 100 pour les transférer aux actions ordinaires sans valeur nominale. Donc, on voit 2.3 milliards de la dette du CN transformés en actions ordinaires par les Canadiens.

Je suis d'accord là-dessus, mais nous ne faisons que la moitié du chemin. Je vous pose la question—et je la poserai certainement au comité—«Pourquoi n'allons-nous pas jusqu'au bout?» Le CN doit encore au gouvernement 271 millions de dollars que celui-ci lui a consenti sous forme de prêts à long terme qui arriveront à échéance d'ici à 1983, je crois—je peux me tromper de date. La société doit en outre 991 millions de dollars en prêts qui lui ont été consentis en vertu de la loi de remboursement de 1955 et qui arrivent à échéance cette année. Pourquoi cette somme n'est-elle pas transférée en actions ordinaires sans valeur nominale dont les Canadiens seraient les détenteurs par l'intermédiaire de leur gouvernement fédéral, de manière que nous puissions en libérer le Canadien National et la transformer en un capital-actions d'une valeur nette qui serait encore plus avantageux que dans le cas du Canadien Pacifique ou de toute autre société privée? Après tout, il s'agit de notre société ferroviaire. Elle appartient aux Canadiens. Ils l'ont payée et repayée bien des fois depuis 1850. La mythologie qui entoure l'entreprise privée et le transport au Canada, un