

Chemins de fer—Loi

dans l'intérêt supérieur du public. Nous allons examiner le tarif-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau, et je crois que tout le monde s'accorde à reconnaître qu'il faudra aider les chemins de fer au moyen d'un tarif de compensation. Que celui-ci soit financé par le Trésor ou par les agriculteurs, ou les deux, nous savons que les chemins de fer obtiendront une compensation dans ce domaine, aussi n'ont-ils aucune raison de demander des subventions. Les politiques du gouvernement réduiront au minimum ce subventionnement horizontal.

Le CN bénéficie évidemment du climat économique voulu pour assurer au public des services efficaces, tout en réalisant des bénéfices. La société doit être responsable devant le Parlement, par l'intermédiaire de la Chambre et du comité. Nous proposerons les amendements nécessaires au comité à cette fin.

Nous consentons à ce que le bill soit renvoyé au comité, étant bien entendu que des témoins seront appelés à comparaître et que le gouvernement accueillera tout amendement motivé. Nous aimerions particulièrement savoir comment la direction actuelle pourra nous montrer qu'elle saura imposer des disciplines de gestion vigoureuses grâce à cette mesure et quels sont ses plans pour assurer une gestion efficace et responsable. Nous exigerons qu'on nous donne une idée nette de ce que la société projette pour l'avenir—comme expansion—pour être en mesure de relever les défis importants dans le domaine des transports au cours des années 80.

Nous voudrions en outre avoir un plan réaliste d'une portée de cinq ans, comparant la structure actuelle avec la nouvelle structure prévue par le bill, qui nous permette de prouver les avantages de cette dernière pour le gouvernement et la société. Le comité devrait pouvoir discerner clairement les incidences du projet de loi dans toute leur ampleur.

Enfin, monsieur l'Orateur, nous exigerons des réponses de la direction du CN et du ministre qui en a la charge sur la façon dont la société remplira son mandat avec compétence, efficacité et rentabilité dans l'intérêt de tous les Canadiens et surtout de ceux qu'il sert.

M. Les Benjamin (Regina-Lake Centre): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté attentivement le peu de choses que le ministre avait à nous dire au sujet de ce bill, et les observations de mon honorable ami le député de Vegreville (M. Mazankowski). Je dois contester certaines des conclusions qu'il a tirées de prémisses que j'estime mauvaises.

Dès le départ, le CN jouait perdant. Pour le gouvernement de mon collègue de Vegreville, sinon de toute autre député, j'estime qu'il ne serait pas mauvais que je rappelle un peu son histoire. A l'instar d'autres députés depuis des années, le député et le ministre ont fait état de la non rentabilité du CN. Ils oublient—ce qui les arrange—de mentionner que la plupart des années, surtout depuis la Seconde Guerre mondiale, le CN fait état dans son bilan d'une marge bénéficiaire. Cependant, quand vient le moment pour lui de payer les intérêts sur sa dette, ceux-ci consomment toute cette marge bénéficiaire, plus

[M. Mazankowski.]

les 5 ou 6 millions de dollars de crédits que, les bonnes années, le Parlement lui accorde.

Lorsqu'une société privée ou une société d'État commence avec une dette autre qu'une dette d'exploitation qu'elle est incapable de rembourser même sur une période de mille ans, elle est vouée à l'échec. Une société privée déclarerait faillite et fermerait ses portes, mais lorsqu'il s'agit d'une société d'État comme le Canadien National, ce sont le Parlement et les Canadiens qui paient la note. Certes, cela est déjà arrivé également avec certaines sociétés privées et notamment avec le Canadien Pacifique et avec quelques autres compagnies.

En songeant à ce bon principe économique qui régit l'entreprise privée, je suis surpris qu'un chef d'entreprise privée impartial condamne une société d'État ou une société privée qui doit rembourser des dettes qui n'ont rien à voir avec son exploitation ni avec sa gestion mais qui proviennent du cautionnement de certaines entreprises privées en faillite.

Le ministre n'est pas ici ce soir, monsieur l'Orateur, et il est presque tentant de proposer l'ajournement du débat jusqu'au moment où il pourra être présent. Quand il s'agit d'un bill aussi important que celui dont nous sommes saisis, on s'attendrait que le ministre organise ses activités de façon à être présent à la Chambre. Pour la gouverne de son secrétaire parlementaire et du député de Vegreville, je rappellerai à la Chambre que toute cette question remonte à 1850. L'Intercolonial ne fut pas construit dans un but commercial, mais pour servir les besoins politiques et économiques du pays. Sa construction était l'une des conditions de la confédération.

Puis il y eut le Transcontinental national. Le gouvernement d'alors proclama que la raison la plus impérieuse militant en faveur de sa construction et de sa gestion par le gouvernement était qu'il pourrait servir à la fois aux chemins de fer de l'ouest et à ceux de l'est. La construction du Transcontinental-National fut financée par l'État et le Grand-Tronc approuva le devis des travaux. Ce chemin de fer, construit avec l'argent des contribuables, fut exploité par le Grand-Tronc-Pacifique. Durant sept ans, il fut exploité comme entreprise privée, sans assumer de frais de location, et paya 3 p. 100 du coût pour les 43 années qui suivirent. Les frais de construction dépassèrent largement les prévisions initiales. Ce n'est pas chose unique dans notre histoire. Acculé à des difficultés financières, le Transcontinental-National fut placé, en 1913, sous la tutelle administrative de l'Intercontinental.

Le Grand-Tronc fut lui-même constitué en société par une loi du Parlement en 1852. L'appellation «Grand-Tronc» utilisée dans les années 1850 signifiait un réseau unique reliant l'est et l'ouest du Canada, ce qui à cette époque se limitait aux provinces de Québec et d'Ontario, et reliant également les ports de Montréal, l'été, et de Portland, dans le Maine, l'hiver, aux chemins de fer mid-west américain. En 1923, le Grand-Tronc se fusionna à la Société des Chemins de fer nationaux. Il constituait lui-même à cette époque une fusion des 125 sociétés ferroviaires du Grand-Tronc qui étaient auparavant des entités distinctes.