

Le CP s'est toujours trouvé dans une situation différente. Le gouvernement canadien l'a très fortement subventionné pendant des années, et comparé au CN, il se trouve pratiquement libéré de ses dettes.

Des voix: En voilà des histoires . . .

M. Nystrom: Quand le CP a été constitué . . .

M. Nowlan: C'est archi faux.

M. Nystrom: Voyons les faits. Quand le CP a été constitué, on lui a fait au départ un cadeau de 25 millions de dollars, en argent liquide. On lui a donné également pour 25 millions d'acres de terrain. Ensuite on lui a adjoint d'autres sociétés de chemins de fer privées qui ont été englobées dans le CP, et adjugé divers droits et largesses du gouvernement fédéral. Tout cela représente à présent 5 milliards de dollars d'avoirs, ce qui est énorme.

Le Canadien Pacifique a lui aussi été en mesure de se lancer dans d'autres secteurs d'activités au Canada. On le retrouve dans le secteur immobilier par le biais de Marathon Realty; dans le domaine du transport aérien par le biais de CP Air, dans le domaine de l'industrie des ressources par le biais de Cominco, dans le domaine du pétrole par le biais de CP Oil et finalement dans les milieux de la finance par le biais de CP Investments.

Lorsque nous considérons le CN, nous constatons que c'est exactement l'inverse qui est en train de se produire. Au lieu de lui voir accorder toutes sortes de cadeaux et de subventions, comme en a reçu le CPR, nous nous rendons compte que le CN a en fait été constitué de cinq compagnies ferroviaires de notre pays réduites à la faillite, à savoir l'Inter-Colonial Railway, la National Transcontinental Railway, la Grand Trunk Railway, la Grand Trunk Pacific Railway et la Canadian Northern Railway. En 1919, ces cinq chemins de fer et quelques petites entreprises ferroviaires ou compagnies subsidiaires ont été fusionnés pour former les Chemins de fer Nationaux. Au moment de sa constitution, le CN s'est retrouvé perclus de toutes sortes de dettes. Il a donc toujours été dans une position concurrentielle très défavorable par rapport au CPR.

Je tiens à dire d'abord que je suis en faveur de ce bill qui va dégager le CN d'une bonne partie de cette dette, et le replacer ainsi sur un pied d'égalité avec le CPR, ce qui lui donnera une chance égale de lui faire concurrence dans tout le pays.

Je tiens également à vous dire quelques mots au sujet des craintes que j'éprouve devant la perspective d'une restitution au secteur privé du CN. D'après les déclarations du président du CN, du ministre des Transports (M. Lang) et d'autres hauts gradés du chemin de fer et du gouvernement, l'un des objectifs envisagés est la vente progressive du Canadien National. On va commencer à le faire en vendant les secteurs les plus rentables du chemin de fer; c'est-à-dire en le privant de ses filiales les plus rentables. On a déjà créé Via Rail et on vise maintenant d'autres filiales du CN tel que son réseau hôtelier, par exemple. On envisage d'arracher ce secteur à la société, et je soutiens qu'il ne faudrait pas le faire.

L'un des amendements que j'aimerais voir adopter empêcherait que les actions du CN puissent être vendues au public, et prévoirait au contraire qu'elles demeurent intégralement la propriété de notre société de la Couronne. Il en résulterait que le CN serait exploité à titre de société de la Couronne, de la même façon que la Société hydro-électrique de la Saskatche-

wan, que la société des téléphones et la société d'assurances du gouvernement de la Saskatchewan, et que toutes sortes d'autres sociétés. C'est la façon dont j'aimerais voir exploiter le CN, mais il n'en sera pas ainsi.

• (2052)

Il y a bien des raisons pour lesquelles le CN devrait rester une société d'État. En fait, le CP devrait aussi être nationalisé et alors nous aurions un seul réseau national de chemins de fer au Canada. Le rôle d'un système de transport devrait être essentiellement de servir la population. Celui-ci ne devrait pas exister simplement pour rapporter des bénéfices à ses actionnaires. Quand le réseau ferroviaire appartient au public, il peut alors servir à assurer un moyen de transport convenable aux diverses régions du pays. Entre les mains de l'entreprise privée, son souci premier sera de réaliser un bénéfice. Je ne crois pas en cette idée, mais c'est ce qui motive tout le système de libre entreprise.

Les transports ne devraient pas être organisés de cette façon. Lorsqu'ils le sont, les gens convergent davantage vers les grands centres urbains comme le sud de l'Ontario, l'agglomération métropolitaine de Montréal et le sud de la Colombie-Britannique. Du même coup, il y aura moins de gens dans les régions agricoles, les petits villages, les provinces de l'Atlantique, le grand Nord et les autres régions éloignées des centres urbains. Les gens graviteront autour des grands centres si le réseau de transport appartient à l'entreprise privée parce qu'il en coûtera moins cher pour transporter les voyageurs et les marchandises.

Si le député d'Annapolis Valley (M. Nowlan) et moi-même voulions ouvrir une usine de chaussures, nous le ferions à Toronto parce que c'est là que se trouve le marché et que les tarifs-marchandises sont les plus bas. Il faudrait donner au transport une orientation tout à l'opposé. Il faudrait adopter une attitude semblable à celle qui existe dans le cas des tarifs postaux. L'affranchissement coûte le même où qu'on vive. Si quelqu'un à Inuvik veut envoyer une lettre à Ottawa, il paie le même affranchissement que celui qui veut en envoyer une de Montréal à Ottawa. Le système de tarifs-voyageurs et de tarifs-marchandises au Canada devrait s'inspirer de ce principe.

L'uniformisation des tarifs-marchandises au Canada apporterait davantage aux provinces de l'Atlantique et aux régions éloignées que les programmes du ministère de l'Expansion économique régionale, par exemple. Les programmes du MEER ne sont valables que tant qu'il y a des carottes ou des cadeaux. Quand les cadeaux du Père Noël sont épuisés, l'entreprise n'a plus aucune raison de maintenir ses activités. Souvent, elle se retire complètement, mais de toute façon, elle n'étend jamais ses activités. Si le tarif-marchandises était le même partout, cela encouragerait l'industrie à rester sur place et à se développer.

Comme bien d'autres députés des Prairies, je peux donner divers exemples de tarifs-marchandises discriminatoires et de leurs conséquences pour les Prairies. Certaines marchandises peuvent être transportées à moindres frais de Toronto et de Hamilton à Vancouver que si elles sont expédiées de Toronto dans les Prairies. Il coûte moins cher d'expédier certaines marchandises outre-mer qu'à destination des Prairies parce que le réseau de transport est à la merci de sociétés importantes qui songent uniquement à réaliser des bénéfices. Celles-ci