

Chemins de fer—Loi

ture automatique d'une semi-remorque voyageant sur le transbordeur atlantique du CN est de \$500. Pour le reste il faut poursuivre la Couronne. Il n'y a absolument pas moyen d'obtenir une assurance maritime pour les transports effectués par ce transbordeur, parce que trop souvent les semi-remorques ne sont pas convenablement arrimées. Il n'y a pas si longtemps, une vague a frappé le transbordeur, ce qui a renversé une semi-remorque qui est allée écraser trois voitures. Quand on l'a relevée, elle est partie dans l'autre sens et en a écrasé deux autres. Ce n'est pas des racontars, c'est un fait. Cinq propriétaires de voitures se sont heurtés à un mur quand ils ont essayé de toucher une indemnité, et un propriétaire de camions ne peut toucher la prestation qui pourrait couvrir en grande partie la perte qu'il a subie quand sa cargaison a été renversée d'abord à gauche puis à droite. Ils ont fait du bon travail dans son cas. C'est ce qui fait que l'on s'interroge sur les sociétés de la Couronne.

● (2042)

CN Marine a des assurances, mais la seule façon d'être indemnisé est de poursuivre la Couronne du chef du Canada. Ce n'est pas une bonne façon d'exploiter un traversier. Les sociétés ne peuvent payer une assurance maritime pour les cargaisons qu'elles y embarquent, et elles doivent courir le risque elles-mêmes et poursuivre la Couronne ou contracter l'assurance à des tarifs si élevés qu'il pourrait coûter jusqu'à \$15,000 pour transporter une cargaison du Cap Breton à Terre-Neuve. Il pourrait en coûter effectivement \$15,000 pour acheminer une cargaison. Voilà pourquoi ceux qui empruntent le traversier paient leurs propres frais, ou bien, s'ils sont assez gros, assez braves, assez patients et assez riches, ils intentent des actions contre la Couronne.

Pourquoi nous, les contribuables, devrions-nous remettre la dette une quatrième et peut-être une cinquième fois? Pourquoi le ministère des Transports ne peut-il pas administrer les sociétés de la Couronne comme des entreprises? C'est ce qu'il faudrait. Je n'accuse pas le gouvernement actuel, j'accuse tous les gouvernements du Canada d'avoir entretenu cette situation. Je demande au gouvernement, et j'espère que les intéressés feront de même, de rendre cette société rentable. Le Canada n'a pas les moyens de laisser le CN ou toute autre société ferroviaire négliger l'entretien de ses voies parce qu'elle ne peut trouver de traverses. Les producteurs canadiens n'ont pas les moyens de fabriquer des produits quand ils n'ont pas de wagons pour les expédier. Le ministère des Transports et le ministre abusent largement du contribuable canadien. Une avenue de rêve dans le pays enchanté de l'économie, voilà comment on pourrait décrire cette tragique entreprise.

M. Lorne Nystrom (Yorkton-Melville): Monsieur l'Orateur...

M. Paproski: Deux fois dans la même journée! C'est le socialiste du soleil.

Une voix: Parlez-nous de votre hâle.

M. Nystrom: J'ai beaucoup d'admirateurs ici, monsieur l'Orateur, et je constate qu'ils sont tous bien informés.

Une voix: Nous sommes jaloux de votre teint.

[M. McCain.]

M. Nystrom: Quand j'ai pris la parole plus tôt aujourd'hui, seulement trois députés conservateurs étaient présents. On a dû raconter que j'avais bien parlé, car il y en a maintenant treize ou quatorze.

Une voix: Commencez à parler et nous nous retrouverons à trois.

Des voix: Bravo!

M. Nowlan: Vous êtes trop jeune pour savoir ce qu'est un train. Avez-vous déjà fait un voyage en train?

M. Nystrom: Nous venons d'entendre le très pittoresque député de la Nouvelle-Écosse. J'espère qu'il interviendra au cours de ce débat pour nous dire comment le réseau de transport devrait être organisé pour qu'il soit plus économique pour tous les Canadiens.

Une voix: Je vous croyais en train.

Des voix: Oh, oh!

Une voix: Écoutons le député du Manitoba.

M. Nystrom: Je ne suis pas Manitobain, je suis de la Saskatchewan, et je tiens à le souligner en réponse à cette interpellation d'un de nos vis-à-vis.

Quoi qu'il en soit, l'étude de ce bill constitue une fort belle occasion de parler de transport, de la façon dont l'économie et les industries de notre pays devraient être organisées, et elle nous fournit la chance de relever certaines des injustices qui existent au Canada. Le réseau de transport constitue vraiment un élément clé de l'organisation de notre pays.

Le bill à l'étude vise à renflouer les chemins de fer Nationaux du Canada en défalquant de sa dette 808 millions de dollars, sur un total dû de 2 milliards environ accumulés depuis que la société est constituée. J'aurai trois choses à dire ce soir, à ce sujet. La première, c'est que notre parti est en faveur de cette initiative, car nous pensons que cette remise de dettes de la CN est nécessaire et qu'il est bon que cette société soit placée sur le même pied que le CP et lui oppose une concurrence réelle.

En second lieu, j'ai bien peur, par ailleurs, que cette initiative, même si elle est bonne, mène éventuellement à la privatisation de la CN, ce qui en fera une société privée grâce à d'autres ventes de ce genre, où morceau par morceau, les sociétés privées s'adjugeront les secteurs profitables. Je pense que ce serait là une erreur, monsieur l'Orateur.

Tant qu'à étudier un bill de ce genre, je pense que nous devrions également parler de notre réseau de transport et de la planification que nous envisageons. Il nous faudrait également parler de stratégie industrielle d'ensemble et de l'organisation que nous voulons nous donner.

Jetons un coup d'œil à l'histoire des chemins de fer du Canada. Je le répète, cette initiative est bonne en soi. On critique beaucoup et très injustement le CN, depuis nombre d'années, en l'accusant d'inefficacité. En fait, monsieur l'Orateur, le CN était très efficace et si l'on se reporte à la seconde guerre mondiale, on constate qu'il aurait réalisé des bénéfices pendant toutes ces années, si on lui avait épargné le fardeau de sa dette et des intérêts qui l'accompagnaient.