

Chemins de fer—Loi

Mais on présente ce bill actuellement pour faire passer cette société dans le secteur privé, comme on l'a fait pour Air-Canada et d'autres organismes. Les sociétés privées ne demandent qu'à oublier qu'au moment où les sociétés de chemins de fer ne pouvaient faire un dollar de profit, et refusaient de fournir le service, ce sont les Canadiens qui s'en sont chargés. Maintenant qu'une partie de l'exploitation est devenue rentable, le ministre déclare que le moment est venu de rendre le CN à l'entreprise privée.

Quant aux entreprises privées qui se sont risquées dans les chemins de fer, nous les avons achetées. Nous avons veillé à ce qu'elles ne fassent pas faillite. Nous avons veillé à ce que leurs investissements rapportent. Nous avons dû commencer en 1850 et plus particulièrement en 1923 pour y arriver. Maintenant, que le diable m'emporte si le ministre des Transports avec l'aide du député de Vegreville ne veut pas tout recommencer encore une fois. Une grande partie des dettes du CN est encore reportée, financée et refinancée, à partir des premières dettes de ces chemins de fer privés. Et maintenant que nous avons payé, encore et toujours, et que nous sommes propriétaires du réseau—je souhaiterais que nous soyons mieux à même de contrôler. Et le ministre veut vendre. Monsieur l'Orateur, après toutes ces années de financement, d'efforts et de discussions, ce n'est pas le moment maintenant de dire au Conseil d'administration du CN que l'exploitation de ce chemin de fer doit devenir strictement commerciale.

● (2112)

Dans ma province de la Saskatchewan, le CN et le CP ont abandonné leurs services de chemins de fer ou de camions dans des centaines de petites villes et de villages sans tenir compte de leur responsabilité publique ou de leurs engagements passés. Ils ont commencé par nous promettre un meilleur service si nous les laissions abandonner leurs services ferroviaires et fermer les gares. Ils devaient nous assurer un meilleur service avec des camions. Ensuite ils ont concentré tous leurs services de camions dans seulement deux ou trois localités de la province. Ils veulent maintenant retirer leurs camions.

Nous avons voulu assurer la rentabilité de leurs opérations et les Canadiens en ont souffert. Des Canadiens ont été traités injustement parce qu'ils vivent à tel ou tel endroit. Il en a été de même pour les petites et grandes entreprises simplement à cause de l'endroit où sont situés leurs établissements. Il est impossible d'exploiter un système de transport dans un pays comme le Canada selon les principes de l'entreprise privée. C'est la chose la plus sottise que l'on puisse faire. Demandez-le à n'importe qui de vos amis de l'entreprise privée et ils en conviendront. Prenons par exemple le cas de l'Allemagne de l'Ouest. Le chef de la plus grosse entreprise privée de ce pays considérerait la chose stupide. Et ce serait encore plus insensé de le tenter ici.

Les calculs que nous faisons pour tenter de recapitaliser le CN ne vaut que sur le papier. Il nous faudrait encore un milliard et demi de dollars.

M. Mazankowski: Qu'est-ce qu'un milliard?

M. Benjamin: Le projet de loi ne va pas assez loin. C'est la population canadienne qui est l'unique propriétaire et personne d'autre. Le mandat du CN est d'assurer le meilleur et le plus efficace des services partout au Canada.

Des voix: Bravo!

[M. Benjamin.]

M. Benjamin: Il ne pourra le faire s'il est remis à l'entreprise privée. Aucune société privée ne pourra survivre. Et s'il reste public, comme il l'est actuellement, avec ordre du ministre des Transports (M. Lang) et une politique gouvernementale tendant à en assurer la rentabilité, on empêche alors une entreprise publique d'assurer un service convenable à tous les citoyens du Canada. D'après moi, efficacité et bonne administration peuvent signifier bon service. Et ce soir, je n'ai pas encore entendu mentionner le mot service. Certes, lorsqu'une entreprise remplit le rôle d'un service d'utilité publique, c'est le service qui doit avoir la priorité. Peut-être lui arrivera-t-il de perdre de l'argent, mais s'il dessert toutes les régions du pays honnêtement et équitablement, c'est de l'argent bien placé.

Cela s'appelle du fédéralisme coopératif et favorise l'unité nationale. Tous les Canadiens partagent les frais; et ils se traitent les uns les autres de la même façon. Voilà quelle doit être sûrement la raison d'être d'un réseau ferroviaire national. Jusqu'ici, il n'est pas question de savoir s'il s'agit d'une entreprise privée ou d'une société de la Couronne. Il vise à fournir un transport ferroviaire à toutes les régions du pays. Le bill dont nous sommes saisis cherche à réduire ce rôle à travers le pays, et c'est la raison pour laquelle j'estime qu'il cause un préjudice grave à l'unité nationale.

M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est): Monsieur l'Orateur, au moment de prendre la parole pour participer au débat, je suis quelque peu surpris qu'aucun député parmi ceux qui prennent place un peu plus à gauche n'ait encore ouvert la bouche. Cela dit, cependant, je m'estime tenu de reprendre ce soir le fil du débat amorcé par mon collègue le député de Vegreville (M. Mazankowski) et d'examiner un ou deux arguments du distingué cheminot de la Saskatchewan qui a pris la parole avant moi. J'entends traiter un peu plus tard d'un sujet un peu plus prosaïque que celui de l'unité nationale, je veux parler de l'attitude du CN à l'égard des tarifs-marchandises. En terminant, j'entends poser au ministériel quel qu'il soit qui prendra la parole après moi, une question très sérieuse concernant un quiproquo entre M. Bandeen, le CN et le gouvernement au sujet des largesses dont nous discutons maintenant.

Le député de Vegreville a souligné que l'attitude adoptée par le CN à l'égard de ce bill ne nous inspirait pas grande confiance. Il nous serait facile sans les approfondir les arguments de M. Bandeen et d'autres représentants du CN qui prétendent qu'ils arriveraient à faire mieux, si seulement nous les autorisions à poursuivre l'exploitation du réseau national en appliquant des méthodes modernes pour le calcul de la dépréciation et pour la comptabilité. Le député de Vegreville a fait remarquer, et j'espère bien que d'autres ne manqueront pas de le faire souvent après moi, que cet argument est un tant soit peu fallacieux et que le Parlement et les Canadiens méritent certainement mieux.

J'estime que la position du CN devrait faire l'objet d'un débat général. Elle passera au peigne fin au comité. A toutes fins utiles, pour la gouverne générale, il y aurait peut-être lieu qu'on revienne sur certains points que le député de Vegreville a signalés et qu'on insiste sur deux ou trois autres. En examinant l'histoire financière du CN depuis 1940, soit sur une période de 35 à 40 ans, on peut se faire une bien meilleure idée de cet amortissement de 808 millions de dollars que cette société réclame du Parlement et des Canadiens. Par exemple, prenons la période de 1942 à 1951. On peut prétendre, à juste titre, que