

à mes collègues qui m'aident à faire ce discours que je crois savoir que certains des associés du président du parti conservateur progressiste de la Saskatchewan se trouvent être des libéraux de Saskatoon qui se sont associés pour acheter le Bessborough. Cet hôtel a été vendu après avoir été restauré.

J'espère que le CN a recouvré les sommes investies dans la rénovation, mais j'en doute. J'espère que mon bon ami de Mississauga consultera le chef du parti conservateur progressiste en Saskatchewan afin de protéger son investissement. S'il n'a pas besoin de le protéger, alors, j'espère que mon honorable ami blâmera son collègue de la Saskatchewan d'avoir filouté les contribuables canadiens en leur reprenant un hôtel à vil prix, car l'honorable représentant ne peut pas avoir le drap et l'argent.

Le député a aussi traité d'incompétent le conseil d'administration du CN. C'est concevable. J'en conviendrais même avec lui jusqu'à un certain point. Toutefois, je vous dirai, monsieur l'Orateur, que le conseil d'administration se préoccupe d'une chose: l'exploitation du réseau ferroviaire du CN conformément au mandat que le Parlement du Canada lui a confié.

Une voix: Pourquoi ferait-il cela?

● (2110)

M. Benjamin: C'est ainsi. Le rendement du réseau de chemin de fer qu'ils exploitent est excellent, non pas au point de vue du service rendu à la population canadienne, mais en terme de profits et de surplus.

Une voix: Ils fonctionnent à perte.

M. Benjamin: C'est la première fois de sa vie que le député fait partie du comité des transports. J'aimerais bien qu'il consulte le député de Crowfoot qui siège à ce comité depuis un bien plus grand nombre d'années; peut-être qu'ensuite l'honorable député et moi arriverons-nous à nous entendre. S'il consulte les rapports annuels du CN, il constatera qu'au cours des 25 dernières années, l'activité du CN s'est soldée par un déficit pendant 3 ans et par un surplus très considérable les 22 autres années. L'une des années les plus prospères du CN fut 1956, alors qu'il enregistra un profit d'exploitation de 44 millions de dollars et un surplus global de 57,860,000 dollars. C'est pas si mal. De fait, cette année-là, le profit d'exploitation du CN avait été de plusieurs millions de dollars supérieur à celui du CP. Cette même année, l'intérêt de la dette engloutit tous les bénéfices d'exploitation du CN.

M. Rondeau: Voilà!

M. Benjamin: Le Parlement a dû voter 20 ou 22 millions de dollars de plus. Le député oublie commodément que s'il avait aussi regardé la créance garantie du réseau du CN, il aurait découvert une dette totale de 4 milliards dont la moitié se trouve entre les mains du peuple canadien sous forme d'actions qui peuvent ou ne peuvent pas rapporter 3 p. 100, tandis que l'autre moitié constitue une dette de l'État. De ce montant de \$1,894,000,000 qualifié de dette à long terme, je n'ai toujours pas découvert, depuis cinq ans

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

et demi que je suis au Parlement, combien est encore imputable à la prise en charge des chemins de fer en faillite, en 1923, et combien provient des contribuables canadiens qui continuent de payer une dette hypothécaire, les détenteurs d'obligations ayant été payés et remboursés deux et trois fois depuis 50 ans.

En septembre ou en octobre dernier, le ministre des Finances (M. Turner) a convenu avec moi, en répondant à une question au cours de la période des questions, qu'il faut depuis longtemps que le Parlement considère encore sérieusement la structure financière et la dette garantie du CN. Mais mes amis du parti conservateur oublient toujours commodément que la seule raison pour laquelle nous avons une prétendue société ferroviaire d'État n'est pas que le gouvernement de cette époque ou quelque autre gouvernement voulait avoir et exploiter un système ferroviaire d'État, mais que leur système d'entreprise privée ne savait pas comment exploiter un système ferroviaire efficace et que la population canadienne a dû se porter caution pour lui en 1923 et a dû continuer à le faire depuis.

Lorsque mes bons amis du parti conservateur, et du parti créditiste qui siègent en face, s'étonnent que le CP réalise des bénéfices alors que le CN essuie des pertes, qu'on me permette de leur demander si cela n'aurait pas été une bonne chose que le CN ait pu être édifié sur la base de la même entente qui a permis l'édification du CP, c'est-à-dire 25 millions d'acres de terrain, droits miniers y compris, et 25 millions de dollars comptant, plus des prêts garantis. Même le député de Mississauga pourrait faire marcher une entreprise avec un arrangement comme celui-là. Je ne suis pas certain qu'il pourrait le faire autrement, mais même lui pourrait réussir avec un accommodement semblable. Le CP n'a pas eu besoin de génies au sein de son conseil d'administration depuis 1885 pour réaliser des bénéfices avec un arrangement semblable. Je ne veux plus entendre de sottises à propos de l'efficacité de l'exploitation.

Une voix: Nous ne voulons plus entendre de sottises nous non plus.

M. Benjamin: La loi sur les transports du Canada n'est pas conçue de façon à permettre à nos chemins de fer ou à nos compagnies aériennes de fournir le genre de transport dont ont besoin les Canadiens; elle est plutôt conçue de façon à permettre aux chemins de fer de réaliser des bénéfices et rien d'autre. Jusqu'à ce que cela change, jusqu'à ce qu'on modifie à la base l'orientation et l'objectif de notre politique des transports, nous devrons reprendre cette même démarche à chaque année, comme mon ami s'en rendra compte par expérience. Je suis certain que le député de Crowfoot pourrait le lui confirmer dans les coulisses. Nos chemins de fer et nos compagnies aériennes n'ont rien de différent de nos rues, de nos trottoirs, de nos réseaux électriques et de nos systèmes d'égout. Ce sont là des services publics essentiels; tant que nous n'aurons pas commencé à concevoir notre régime de transport de cette façon, à le remanier en ce sens, nous ferons face aux difficultés que nous avons eues pendant nombre d'années, comme celles dont le député de Crowfoot a parlé.