

plus, et un autre, au contraire, maintient que ce qu'il nous faut c'est un milliard de moins. C'est kif-kif entre le député de Don Valley (M. Gillies) et le député de York-Simcoe (M. Stevens). Mais leur chef a tiré les choses au clair lorsqu'il a déclaré que les conservateurs voyaient d'un mauvais œil les gros déficits mais que, dans l'immédiat, nous aurions un gros déficit parce que si l'on veut avoir un petit déficit, il faut d'abord en avoir un gros. Les téléspectateurs avaient à peine entendu cela, que le député de York-Simcoe s'est empressé de rassurer ses amis de Toronto et de leur dire que le chef de l'opposition voulait sûrement dire que cela durerait au plus trois mois, qu'il s'agissait d'un déficit à court terme qui disparaîtrait.

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre. Je dois malheureusement interrompre le ministre, car il a épuisé son temps de parole. Il peut poursuivre du consentement unanime de la Chambre. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: Non.

M. Les Benjamin (Regina-Lake Centre): Monsieur l'Orateur, je tiens à féliciter mon bon ami, le député de Vegreville (M. Mazankowski), d'avoir présenté cette motion aujourd'hui au nom de son parti et d'avoir ainsi donné à la Chambre l'occasion de discuter de la question des transports. Le député de Vegreville et moi-même avons soulevé cette question à maintes occasions depuis les dix années que nous siégeons à la Chambre, et les arguments que nous faisons valoir aujourd'hui au ministre des Transports (M. Lang) sont à peu près les mêmes qu'il y a dix ans.

● (1620)

Je pense que nous pouvons appuyer la motion, mais, plus tard, vers la fin de mon discours, j'ai l'intention de présenter l'amendement suivant:

(7) appliqué les recommandations du rapport de la Commission royale Hall en matière de tarifs statutaires;

(8) fait en sorte que les transports soient utilisés à des fins de politique nationale et non pas pour faire des bénéfices.

En 1974, les libéraux ont bien promis d'améliorer le système de transport et, à en juger d'après les résultats des élections, la majorité des Canadiens étaient d'accord avec le programme qu'ils avaient promis. Depuis ce temps, ils ont oublié leurs engagements. La liste des promesses qu'ils n'ont pas honorées est longue comme le bras. Le député de Vegreville en a énuméré certaines et j'en mentionnerai d'autres.

Avant de parler de ce qu'il y a dans la motion, j'aimerais parler de ce qui ne s'y trouve pas. Depuis un siècle, la politique canadienne des transports part du principe erroné que la concurrence, les bénéfices et la libre entreprise régleraient nos problèmes de transport. Quand allons-nous arrêter de nous faire embarquer? Notre population clairsemée est répartie sur une grande superficie où il y a de grandes variations de climat et les marchés sont fragmentés. Il me semble qu'à cause de cela, nous devrions unir nos efforts et que le pays tout entier devrait partager les coûts de transport.

Les compagnies de transport réalisent d'énormes bénéfices aux dépens des consommateurs et des contribuables et maintenant que le gouvernement a rendu le CN plus commercial, le CN a porté ses profits de 28 millions à 136 millions de dollars, soit une augmentation d'environ 383 p. 100 en un an.

Les transports

Les bénéfices de CP Limitée ont augmenté de 31 p. 100, passant de 247 millions à 325 millions. Ceux d'Air Canada ont augmenté de 135 p. 100. CP Air a augmenté ses profits de 506 p. 100, mais n'offre pas encore un service convenable. Il ne fournit pas encore assez de matériel roulant ou d'installations de qualité raisonnable.

Ces sociétés retiennent leurs bénéfices et s'en servent pour enrichir leurs actionnaires au lieu d'en réinvestir une plus grande partie pour réaménager, agrandir et améliorer nos réseaux ferroviaires et aériens. Les contribuables ne sont pas sortis du pétrin et les voyageurs canadiens devront payer leurs places encore plus cher si les libéraux ou les conservateurs réussissent à confier notre réseau de transport aux bons soins de l'entreprise privée.

Le ministre des Transports veut dénationaliser Air Canada et le CN. Le critique financier du parti conservateur, le député de York-Simcoe (M. Stevens), veut la même chose. En mai 1977, il déclarait:

Leur nombre ne doit plus augmenter mais diminuer. Nous devrions commencer à nous défaire de quelques sociétés de la Couronne au lieu d'en créer d'autres.

Il parlait d'Air Canada. Ce sont les Canadiens, par l'entremise de leur gouvernement, qui ont créé une ligne aérienne nationale à une époque où l'entreprise privée refusait catégoriquement de s'en occuper sous prétexte que ce n'était pas rentable. Maintenant que la société réalise des bénéfices, l'entreprise privée veut sa part. Que faisait l'entreprise privée quand nous avions besoin d'elle?

Le 3 mars de l'année dernière, le député de York-Simcoe a déclaré:

Si le gouvernement veut vraiment remettre le CN sur un pied d'affaires, pourquoi n'autorise-t-il pas la participation du secteur privé?

Comme si nous n'avions pas déjà suffisamment d'ennuis avec le CP, le député voudrait que la même sorte de gens prennent le CN en mains. Pour qu'il n'y ait aucun malentendu à propos de la politique de transport des conservateurs, je rappelle à la Chambre que le chef de l'opposition (M. Clark) voudrait donner de l'expansion à la ligne aérienne du CP. Quand l'opposition officielle se rendra-t-elle finalement compte qu'on ne peut compter sur le CN pour assurer un service juste et équitable à un prix raisonnable?

Quand le chef de l'opposition ne passe pas son temps à s'attaquer à Petro-Canada, la seule grande société pétrolière importante au Canada qui ne soit pas contrôlée par des capitalistes étrangers, il parcourt le pays pour défendre le CPR. Quelle audace de défendre une entreprise qui doit aux contribuables canadiens 500 millions de dollars en impôts différés, qui a reçu des centaines de millions de dollars en subventions gouvernementales, qui sabote le transport du grain et qui refuse même de nous dire combien gagne son président. C'est auprès de sources américaines que nous avons finalement appris ce chiffre.

C'est l'opposition officielle qui a persuadé le gouvernement de modifier la loi régissant Air Canada pour l'obliger à gérer ses activités de façon à enregistrer des bénéfices. Cela ne peut signifier qu'une seule chose: des réductions de service pour le Canada atlantique, les Prairies et les régions éloignées où le volume des voyageurs et des marchandises ne permet pas d'assurer une rentabilité d'exploitation.