

dirigeants ont dit que de cette façon elle pourra passer au secteur privé. Cela veut dire deux choses. Tout d'abord que les zones profitables, les régions à forte densité de trafic seront cédées au secteur privé qui y verra un investissement rentable, d'un bon rapport. Et quant au reste du pays où la desserte est déficitaire, par rail ou par tout autre mode de transport, il devra se débrouiller seul ou rester en plan.

Le député de Vegreville a parlé de subventions. Le montant des aides directes de l'État augmente chaque fois que l'on confie au secteur privé une proportion plus forte du réseau de transport. Qu'importe ceux qui siégeront ici plus tard, le pays exigera des centaines de millions de dollars pour le soutien direct des transports, et le Parlement devra bien se résoudre à les donner. Il s'agit d'une réalité économique, que ces systèmes soient propriétés de l'État ou entre les mains de sociétés privées.

● (2102)

Mais suggérer que nous pourrions vendre six ou sept secteurs profitables du Canadien National, cela revient à dire que l'on fera bénéficier quelques investisseurs privés des profits réalisés, tandis que les contribuables seront pris avec les tronçons de ligne qui ne rapportent rien. Il est plus civilisé, et plus logique du point de vue de la rentabilité, de se servir de l'argent des secteurs payants pour compenser les secteurs déficitaires, même si parfois, ces subventionnements croisés seront insuffisants et s'il faudra, de temps à autre, faire appel à des subventions publiques supplémentaires. Cette situation tient à la réalité canadienne et c'est le prix de notre unité nationale. C'est aussi ce qui a incité les provinces à se constituer en confédération, ce souci d'avoir plus d'équité dans les coûts des transports.

Qu'il s'agisse du CP aux mains d'intérêts privés ou du CN, société d'État, l'une et l'autre société ont laissé tomber les Canadiens par milliers—dans les Prairies, dans le Grand Nord, dans les provinces de l'Est, sur les côtes de Colombie-Britannique et en Colombie-Britannique du nord. Pourquoi? Parce qu'ils ne peuvent pas faire un sou dans ces régions. C'est un peu dur à avaler, monsieur l'Orateur, et tout ce que cela montre, c'est que l'entreprise privée ne devrait pas se mêler des questions de transport. Car c'est là l'origine de tout le mal. Prenez l'exemple des pays de l'Europe de l'Ouest qui ont des entreprises nationalisées. Ils pensent que nous sommes idiots d'avoir un système de transport privé. Leurs sociétés de chemins de fer sont des régies d'État et sont subventionnées, selon les besoins.

Le ministre des Transports (M. Lang) a peur que le public canadien n'apprenne ce que lui coûtent les chemins de fer. Mais pourtant, à chaque année lorsque l'on nous soumet les prévisions budgétaires et les rapports des sociétés, nous savons bien combien cela nous coûte. Le ministre a proposé que dans le cas des tarifs céréaliers statutaires, l'agriculteur bénéficie de ces tarifs par d'autres moyens. Il a réussi à flouer les premiers ministres de l'Atlantique, à leur faire oublier la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Les premiers ministres n'ont pas compris que, lorsqu'ils traitaient avec le ministre des Transports, ils devaient toujours garder le dos au mur, et être prêts au pire. Ils se sont fait avoir. Le transport est un domaine dans lequel nous payons tous notre part, que ce soit sous forme de tarifs, redevances ou subventions. Si le député de Vegreville (M. Mazankowski)

tient à faire quelque chose pour l'unité nationale, il refusera d'appuyer cette louche transaction qu'on nous propose, cette prétendue privatisation du Canadien National. Son parti refusera d'approuver cette mesure.

Si le gouvernement voulait vraiment faire quelque chose au sujet de l'unité nationale, s'il voulait vraiment mettre fin au sentiment d'aliénation que ressentent les gens dans diverses parties du pays, il changerait d'idée. Les transports sont un des éléments clés de l'unité nationale. Pour une fois, par exemple, que les ministres d'en face disent clairement à la population canadienne que les tarifs statutaires payés par les producteurs de grains sont suffisants et que le coût d'exportation devrait être payé par l'ensemble du pays de façon que nous puissions concurrencer l'Argentine, les États-Unis et l'Australie dont le grain est beaucoup plus près des ports de mer. C'est la raison fondamentale des tarifs statutaires pour le grain.

J'espère ne pas avoir entendu le député de Vegreville dire ce soir que lui et ses collègues accepteraient de faire payer tout le coût du transport du grain par les producteurs pour ensuite envoyer un petit chèque de subvention à chaque agriculteur. Monsieur l'Orateur, cela serait revenir à la vieille époque de Jimmy Gardiner où il pouvait envoyer un chèque à tous les agriculteurs au moment des élections. J'espère ne pas avoir mal compris le député de Vegreville, la porte-parole du parti progressiste conservateur.

M. Lambert (Edmonton-Ouest): Vous n'auriez aucune difficulté à le mal comprendre.

M. Benjamin: Tout déficit que chemins de fer peuvent essayer pour transporter du grain devrait être comblé directement par la population canadienne par le biais du Parlement. Les producteurs de grain canadiens pourront alors continuer de faire concurrence aux producteurs des autres pays du monde. Il en va de même pour les gens des provinces Atlantiques. S'ils veulent transporter leurs produits primaires ou manufacturés dans le centre du Canada où se trouvent les marchés, ils ne devraient certes pas avoir à payer le coût du transport. Si on cède le Canadien National au secteur privé, on ne pourra pas reprocher à la direction d'arrêter de fournir les services aux petites villes et villages, encore moins aux petits villages et hameaux. On ne peut blâmer la compagnie si le seul matériel qu'elle achète est le genre qui lui permettra de servir les gros clients et de réaliser des profits.

Je ferais remarquer que le Canadien National a fait un profit la plupart des années. Peu importe que les chemins de fer aient appartenu à des intérêts privés ou publics quand ils ont été construits. Ils n'auraient pas pu être construits par de seuls investissements privés et ils n'auraient pas été construits sans investissements publics sous forme de comptant, prêts à faible taux d'intérêts ou sans intérêt, concessions foncières, droits miniers et ainsi de suite. Dès le début, ils se sont trouvés en difficulté en essayant d'exploiter une entreprise privée dans une situation géographique et économique totalement inacceptable pour tout homme d'affaires sensé.

Ce serait comme de faire passer une ligne électrique ou téléphonique dans une région rurale où il n'y a que des maisons de fermes dispersées. On y laisserait sa chemise. Il est nécessaire d'investir les fonds publics car il s'agit d'un service public que tous les Canadiens utilisent.

J'aimerais tout autant voter contre que pour ce bill. Je ne veux pas m'opposer au refinancement du Canadien National.