

Un certain nombre d'années après la création du CP, des investisseurs privés frayant avec le parti libéral ont pensé que, si des investisseurs frayant avec le parti conservateur à l'époque de Sir John A. Macdonald pouvaient si bien se débrouiller dans le domaine des chemins de fer, ils devraient leur emboîter le pas. C'est alors qu'a commencé la construction d'autres lignes de chemins de fer. Ils ne se sont pas donné la peine de se demander où se trouvaient les ressources. Ils voulaient construire des lignes, émettre des obligations, vendre des actions et faire de l'argent pour construire des chemins de fer au meilleur compte et en réfléchissant le moins possible. Ils ne se faisaient pas de souci, comptant que le gouvernement s'occuperait d'eux. C'est pourquoi ces investisseurs ont fait face à des crises financières répétées. Le gouvernement conservateur a finalement dû intervenir pour sauver les biens en faillite.

Au début, on comptait cinq compagnies de chemins de fer indépendantes: l'Intercolonial, le National Transcontinental, le Grand Tronc, le Grand Tronc Pacifique et le Nord Canadien. Toutes ces sociétés ont été amalgamées en une seule pour former les Chemins de fer Nationaux du Canada. Cette unification était le résultat des conditions économiques. Elle devait servir les intérêts des Canadiens et non pas faire des bénéfices. L'objectif initial de la création CN n'était donc pas la rentabilité.

Ne sachant trop que faire des chemins de fer en faillite, le gouvernement Borden forma une commission d'enquête pour étudier le problème. Cette commission a présenté d'intéressantes recommandations. De nouveau, je me reporte à l'ouvrage de M. Robert Chodes, qui dit ceci:

Le rapport n'était pas unanime, deux des commissaires... favorisant l'acquisition, par le gouvernement, du Grand Tronc, du Grand Tronc Pacifique et du Nord canadien, et le troisième préconisant une réorganisation mais le maintien du régime de propriété privée.

Quand la commission s'est penchée sur les avoirs de ces sociétés, elle a recommandé au gouvernement de prendre leurs engagements financiers à son compte. La commission n'a pas recommandé la solution qu'aurait adoptée l'entreprise privée, c'est-à-dire verser 2 ou 3c. par dollar, et c'était sans doute ce qu'elle valait. La commission recommanda plutôt de payer tous les engagements. J'aimerais citer les propos mêmes du commissaire qui sont reproduits dans l'ouvrage. La voici:

... «Il s'agit de générosité plutôt que de stricte justice»... «Par le passé, les gouvernements dans leurs échanges avec d'autres sociétés n'ont jamais soutenu que, sur un plan purement juridique, les actionnaires du Nord canadien pouvaient espérer une compensation.

Voilà comment l'État s'est lancé dans le transport ferroviaire. Qu'est-ce que cela nous a coûté? Combien ont coûté ces chemins de fer en faillite, que nous aurions dû prendre pour rien du tout? Voici ce qu'en dit le professeur Lukasiewicz, dans son livre intitulé «The Railway Game»:

Au 30 juin 1916, il avait été investi 1.9 milliard dans les chemins de fer canadiens, dont à peu près exactement la moitié, c'est-à-dire 955 millions, provenait du Trésor public. Hormis le cas du Grand Tronc, la participation de l'État a varié de 40 à 100 p. 100.

Ce n'est pas la nationalisation qui a créé la dette du CN. Ce n'est pas elle qui a écrasé le CN sous cette charge qu'il porte depuis 50 ans environ, et qui lui inflige des pertes comptables presque chaque année. Les anciens actionnaires ont sauvé leur peau. Ceux-là s'étaient lancés dans l'affaire pour faire de

l'argent, et quand les choses ont commencé à mal tourner, quand il n'y avait plus d'argent à faire ils ont su tirer leur épingle du jeu.

Nous appuyons le principe de la recapitalisation. Nous sommes d'accord pour que la dette du CN soit épongée. Elle s'élève à 808 millions, sur lesquels le CN est tenu de verser des intérêts. Nous nous demandons même pourquoi cette dette est de 808 millions seulement, au lieu de 2 milliards. Si toute la dette était épongée, son coefficient d'endettement serait meilleur que celui du CP. Et alors le CP qui aurait de la difficulté à concurrencer le CN. Il faut se contenter du peu que l'on a, j'imagine. Si le gouvernement est décidé à éponger 808 millions nous sommes d'accord, avec des doutes et des réserves. S'il faut en croire les raisons qu'ont donné le ministre des Transports (M. Lang) et le président du CN M. Bandeen, cette décision n'a pas été prise pour les bons motifs.

Comment le ministre des Transports conçoit-il les choses? Et le président actuel du CN? Comment conçoivent-ils le rôle du CN? Pour trouver la réponse à ces questions il suffit de lire les discours du ministre et du président du chemin de fer. De toute évidence, le ministre croit toujours au principe de la rentabilité. Il croit que si l'usager est un agriculteur des Prairies qui doit faire transporter son grain il doit payer le prix coûtant; s'il s'agit d'un producteur de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, il doit payer le prix coûtant; mais s'il s'agit d'un homme d'affaires qui désire voyager rapidement entre Ottawa et Montréal, il doit prendre l'avion et le prix de son billet sera alors largement subventionné. Les compagnies aériennes ne paient pas pour l'infrastructure, la construction ou l'entretien des aéroports ou encore le réseau de communications, autant de choses absolument essentielles à leur fonctionnement. Mais quand il s'agit de chemins de fer, là bien sûr l'usager doit payer pour voyager ou faire transporter ses produits, c'est du moins l'opinion du ministre.

● (1722)

Le ministre parle encore du principe de paiement par l'usager, de la rentabilité et de l'utilité de la concurrence. Toutes ces notions sont importantes pour le ministre, même si aucun autre pays du monde n'a pour politique de rendre tous les aspects de son service ferroviaire rentables. Tous les autres pays considèrent les moyens de transport comme nécessaires au développement des ressources et comme une façon efficace de transporter les voyageurs et les marchandises.

Un ancien ministre des Transports qui est maintenant à l'autre endroit, le sénateur Jean Marchand, avait une conception beaucoup plus juste de ce que devait être la politique des transports. En 1962, avant d'arriver au Parlement et avant de succomber aux avances du parti libéral, alors qu'il était encore un chef syndical actif, il avait déclaré ce qui suit:

La politique des transports est étroitement liée à la planification économique et, comme telle, elle doit être liée au bien commun et non à la rentabilité de l'entreprise privée.

En 1975, étant ministre des Transports, il a exposé une politique qui suivait ce même principe parce que ce principe est juste et irréfutable. Il avait affirmé ce qui suit dans sa déclaration de politique: