

Les remarques du chef du Crédit social, le député de Témiscamingue (M. Caouette), m'ont aussi intéressé. Il a présenté lundi dernier quelques-uns des vieux mots d'ordre et des mythes qu'emploient ceux qui depuis bon nombre d'années s'opposent à la nationalisation des transports. Comme en fait foi la page 553 du hansard, il a déclaré:

Parce que l'entreprise privée fonctionne à profit, vite, nationalisons-la, afin qu'elle puisse fonctionner à perte.

Plus loin, il a ajouté:

Ce n'est pas le Canadien Pacifique qu'on doit nationaliser, mais bien le Canadien National qu'on devrait vendre au Canadien Pacifique parce que celui-ci est exploité à profit.

Puis-je rappeler à ce député, monsieur l'Orateur, qu'il a, ce qui est commode, oublié diverses choses. Bien sûr, le CP est exploité à profit, mais ce n'est pas sans raison. Au départ, il a obtenu 25 millions d'acres de terre et 25 millions de dollars de la population canadienne. Il a débuté en affaire avec cet intéressant avantage. Les jeux favorisaient le CP. A son établissement, il n'avait pas à porter un lourd fardeau financier. Ses débuts ont été tout à fait à l'opposé de ceux du CN. Lors de sa mise en service, le Canadien National assumait la dette d'environ un milliard de dollars de plusieurs sociétés qui avaient fait faillite. Pourtant, le député de Témiscamingue a le toupet de nous dire que, CP étant toujours rentable, il devrait se porter acquéreur du CN qui essuie des déficits.

Quelle sorte de logique est-ce là? Si le député examinait le rapport financier du CN, il se rendrait compte que c'est l'opposé de ce qu'il a dit, car le Canadien National a fait voir des bénéfices. Comme je l'ai dit, le député n'a qu'à consulter la page 46 du rapport annuel de 1970 des Chemins de fer Nationaux du Canada. Il y trouvera les réalisations de cette société au cours des 25 dernières années, entre 1946 et 1970. Monsieur l'Orateur, pour l'édification de ce député et de quiconque croit que le CN opère toujours à perte parce qu'il appartient à l'État, qu'il n'a eu que des déficits en ces 25 ans, je dirai que pendant 22 de ces 25 années le réseau a réalisé des profits nets d'exploitation. La meilleure année a été 1956, alors que la compagnie a touché \$57,860,000 de profit. Cependant, monsieur l'Orateur, ces 57 millions de dollars de profit, moins les intérêts sur la dette, sont devenus un déficit et le Parlement du Canada a dû voter 26 millions de plus pour couvrir l'intérêt additionnel sur la dette. C'est la situation qui existe depuis 25 ans. J'imagine qu'un examen des dossiers remontant à la période qui s'échelonnait entre 1923 et 1946 révélerait des profits comparables à ceux de tout autre réseau ferroviaire de l'Amérique du Nord et, dans la plupart des cas, supérieurs à ceux de toute autre compagnie de ce genre au Canada.

Des preuves évidentes établissent, à mon avis, que le seul chemin de fer important de l'État en Amérique du Nord, le Canadien National, s'est le mieux illustré sous les rapports de l'efficacité et des profits. Ceux qui continuent de s'opposer aveuglément à ce que l'État ait des propriétés d'aucune sorte aiment à produire des demi-vérités à l'appui de leur argument. Ils laissent de côté certains faits relatifs au réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada. Pour ma part, j'ai plusieurs critiques à formuler à son endroit. Celle du député de Témiscamingue n'était ni justifiée, ni véridique.

Il y a 50 ou 60 ans qu'on discute de la question de la propriété publique et privée des moyens de transports au pays. Le CN a été nationalisé, non pas parce que le gouvernement désireait acquérir un réseau de chemin de fer, mais simplement parce que trois chemins de fer privés au

moins avaient fait faillite et que le gouvernement, ayant fourni des garanties à ces entrepreneurs, entrepreneurs privés fantaisistes, s'était trouvé coincé. La population du Canada est coincée depuis ce temps-là. Voilà comment le CN a été nationalisé: non pas parce que le principe de la propriété publique des services publics essentiels est essentiellement bon, mais seulement parce que le gouvernement du temps n'avait pas le choix.

L'un des chemins de fer du temps était l'Intercontinental Railway, qui appartenait à l'État. C'était le cabinet du ministre des chemins de fer et des canaux qui en assurait l'exploitation, avec une partialité extravagante, accordant des tarifs privilégiés et des emplois aux amis du parti d'une façon qui était déjà considérée comme scandaleuse, même d'après les normes assez larges de l'époque. En 1910, on commença à se demander si on ne pourrait pas trouver une forme quelconque de protection contre les abus les plus flagrants de l'influence politique. C'était d'ailleurs l'un des arguments qu'on invoqua en faveur de la création du Canadien National. On voulait en finir avec l'assiette au beurre et l'octroi de taux privilégiés aux amis.

• (1610)

C'est en partant de normes de résistance physique rigoureuses que le gouvernement du Dominion a fait construire le National Transcontinental, et cette entreprise était assortie de nombreux pots-de-vin modestes et extravagants au profit de la clientèle politique du parti au pouvoir. En théorie, le National Transcontinental devait être loué au Grand Trunk Pacific après son achèvement. En fait, la société Grand Trunk mère était intéressée à un raccordement de ses lignes de l'Ontario et du Québec et des lignes du Grand Trunk Pacific à l'ouest de Winnipeg. Aussi bien l'ensemble de la ligne située à l'est de Cochrane via Lévis et en direction de Moncton était une affaire purement politique. Quoi qu'on en dise, il n'est possible de porter au crédit de l'entreprise privée la moindre parcelle de cette ligne. Même à cette époque-là, la construction et la prise en charge par la collectivité des lignes de chemin de fer n'étaient pas dues au fait que l'on jugeait bon qu'un service public essentiel soit contrôlé par la collectivité. Seules des motivations politiques entraient en jeu. En fin de compte, le Grand Trunk Pacific a été financé grâce à la caution du gouvernement. C'est le gouvernement qui a décidé du mode de construction et du prix de la tête de ligne de Prince Rupert. Il est tout à fait vrai que la gestion du Grand Trunk proprement dit n'était pas satisfaisante; mais avec deux pareils handicaps, même une bonne gestion n'aurait pu garantir une entreprise viable.

Nous avons entendu le député de Témiscamingue et d'autres nous dire qu'il y a quelque chose de fondamentalement bon dans l'entreprise privée et quelque chose de fondamentalement mauvais dans le secteur public. Lui et ses amis sont des partisans du dogme de la libre entreprise... suivant lequel il s'agit de se lancer pour son propre compte, avec son propre argent, en faisant preuve d'esprit d'initiative etc. En cas de succès, tout va pour le mieux; en cas de faillite, eh bien, vous aurez tenté votre chance, c'est bien dommage, il n'y a qu'à recommencer. Voilà le dogme. Pour ce qui se passe dans les faits, le CN nous en donne un exemple. Il en est allé ainsi de la mythologie de la libre entreprise à de nombreuses reprises. Les entrepreneurs se lancent pour leur propre compte. Ils baratinent les gens au point de leur faire acheter des actions. Leurs amis achètent des obligations et des actions. De grandes institutions financières investissent dans ces obligations et ces actions. On obtient la