

extrême de la part du gouvernement au point de vue de ses responsabilités à l'égard du Parlement et de la population canadienne.

En 1973 on nous demande d'approuver deux cabinets de comptables agréés. Il est évident qu'un cabinet suffit. Pourquoi alors en nommer deux? Les dépenses supplémentaires doivent être énormes et elles seront probablement très difficiles à calculer. Si nous avons besoin provisoirement d'un troisième cabinet, c'est-à-dire de passer d'un cabinet à un autre, il aurait été possible de conserver le deuxième un peu plus longtemps, étant donné que le premier s'est bien acquitté de sa tâche pendant si longtemps.

Si, par ailleurs, les vérificateurs nommés pour 1972 et conjointement pour 1973 n'ont pas été à la hauteur de la situation, le gouvernement doit nous le dire. Si leurs services sont satisfaisants, même si on tient compte de l'appartenance directe ou autre d'un ancien employé de ce cabinet au ministère des Transports, on devrait les conserver pour un minimum de cinq ans afin de pouvoir profiter de leurs connaissances accumulées. Ces cabinets sont de tout premier ordre et le fait de les déplacer tels des pions sur l'échiquier politique les met dans une position intenable à la honte du ministre qui en est responsable. Mais en fait le ministre en est-il responsable? C'est une autre question à laquelle j'aimerais qu'on réponde.

Pour le moment, je n'ai pas l'intention de traiter d'articles distincts du bill dont j'approuve le renvoi au comité. Mais je puis assurer au ministre des Transports qu'il y demeurera tant que moi-même ou mes collègues ne connaîtront pas la réponse à chacune des questions que j'ai soulevées et à bien d'autres que suscite cette mesure. Nous n'admettrons pas l'arrogance persistante dont fait preuve le gouvernement en nous demandant son adoption rapide sans aucune justification.

[Français]

M. John Harney (Scarborough-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'aimerais signaler, au début de mes propos, que j'ai écouté avec une certaine sensibilité les propos de l'honorable député de Charlevoix (M. Caouette) et je dois constater, au sujet de ses propositions, que l'aspect dynastique de la politique ne se transmet tout simplement pas par la consanguinité, mais par des idées semblables. Comme on dit assez souvent chez nous: Tel père, tel fils!

• (2040)

[Traduction]

Avant que je n'aborde l'essentiel du sujet qu'on me permette de faire quelques commentaires sur ce qui s'est passé. L'intervention, je crois, du député de Vegreville (M. Mazankowski) m'a rendu perplexe; il a proposé en quelque sorte que l'on permette à Air Canada de faire tout le travail en ce qui concerne le transport aérien au Canada de façon que le CP en récolte les fruits. Ceci me fait penser à des débats qui ont eu lieu dans le passé concernant l'efficacité et la rentabilité du CN comparée à celle du CP. Le pauvre CN a toujours été la tête de Turc.

Le CN est une société de chemin de fer appartenant à l'État. Comme c'était commode pour les partis de ce pays, et je ne veux pas dire seulement les partis politiques, de pouvoir citer le CN comme un exemple abominable des effets de la propriété publique. Année après année on nous a dit: ce n'est pas comme ça qu'on dirige une société de chemin de fer, et de plus elle perd de l'argent. Naturellement, on n'a jamais fait remarquer que le CN gagne de

CN et Air Canada

l'argent par son exploitation, mais comme il doit supporter les dettes du passé, ses bénéfices sont vite annulés, si bien que le pauvre CN a une balance déficitaire.

Mon ami de Timiskaming (M. Peters) en a donné les raisons cet après-midi. Au cours des années 20 et au début des années 30 le gouvernement de l'époque a aidé ses amis qui avaient investi d'une manière pas trop sage dans un certain nombre de sociétés ferroviaires qui firent faillite et il les aida de manière à couvrir les pertes des investisseurs privés et jusqu'à ce jour le CN supporte l'intérêt de ces avances faites il y a longtemps. Ce n'est pas étonnant qu le CN ne puisse que rarement montrer des bénéfices nets dans ses états annuels. Nous pourrions sûrement éviter cette affaire de flagornerie partisane et politique si les Canadiens par l'entremise du Parlement épongeaient l'ancienne dette et l'enlevaient des épaules du CN afin que nous puissions voir une fois pour toutes si une société de chemins de fer appartenant à l'État peut fonctionner d'une manière efficace.

Toutefois, même une lecture superficielle des rapports annuels du CN—et au cas où les députés ne les auraient pas vus, il y en a un résumé à la fin du dernier rapport annuel—indique que en tant que société publique le CN réussit à faire des bénéfices d'exploitation. On peut toujours comparer avec le Canadien Pacifique dont le rôle principal a été de prendre la meilleure part du gâteau. Son succès n'est pas surprenant. Avec un tel marché remontant au début de la Confédération, il faudrait que l'entreprise ne soit absolument pas rentable pour ne pas gagner d'argent. Le CP ne peut pas s'empêcher de gagner de l'argent, et lorsque j'entends le gouvernement lui offrir d'autres morceaux de choix, comme la ligne de Milan, je constate que le passé se répète; je vois très bien les députés de l'opposition, dans les années à venir—également les députés du gouvernement, lorsqu'ils seront à leur tour dans l'opposition—réprimander le Canadien National et Air Canada et citer en exemple la rentabilité du CPR et de CP Air.

Il y a longtemps déjà, un Américain a parlé en termes forts de ce qu'on appelait alors la démocratie sociale, du socialisme, comme on dit aujourd'hui. On lui a demandé s'il était en faveur de l'étatisation des chemins de fer. Cela reste une idée radicale aux États-Unis. Cet homme, Eugène Debs, a dit alors: «Messieurs, il vaut mieux que les chemins de fer appartiennent au gouvernement plutôt que le gouvernement appartienne aux chemins de fer.» C'est le noyau du problème. C'est ce que nous avons vu au Canada: on a fait en sorte que le CN puisse jouer le rôle de tête de turc ou d'homme de paille. Faisons en sorte que le CN ne puisse jamais ou qu'il puisse rarement accuser un bénéficiaire et nous pourrions toujours prouver que les entreprises publiques ne fonctionnent pas. Quant à moi, je pense qu'elles peuvent fonctionner. En tant que député, je ne pourrais pas utiliser la petite carte qu'on m'a donnée, un laissez-passer pour les chemins de fer du Canada...

M. Alexander: Quelle inscription porte-t-elle?

M. Harney: Voici:

... est membre de la Chambre des communes du Canada et a droit, en vertu de la loi, à voyager gratuitement avec ses bagages sur tous les chemins de fer canadiens.

Pendant de nombreuses années, je me suis efforcé de devenir député. Je me réjouissais de partager cette Chambre avec les représentants de divers partis; avec le parti type du gouvernement, le parti libéral; avec les «oxymores» qui se trouvent à ma droite...