

[Texte]

that the railway . . . I am talking CPR, because you have to distinguish between the two railways. The CNR was three bankrupt railways that Canada took over to save the people living along those lines. The CPR was the original railway line, we all know, of Canada. It got \$12,000 a mile for construction—an outright gift. It got millions of acres of land. They got the mineral rights, the oil, the gas, the timber, the coal, and everything else that went with it. Of any of this land that was sold, they still retained those rights, even though they sold a lot of it in the past quite cheaply compared to today. They still sell gas, oil, mineral, timber, and coal at today's prices.

But the point I am trying to put across is that back in the mid-1960s when the government of Canada allowed the CPR to break up their enterprise from CP Rail into, I think, seven companies, although I may be wrong in the exact number—there was transport, air, Marathon Realty, oil and gas, Inco, and maybe others. Now, where did all these companies get their money from when they broke away? They were the huge earnings out of rail of the past. And now rail claims it is bankrupt. These are all separate companies; they cannot come back for their subsidies. I feel the CPR sold themselves into this position as far as rail goes, and it is time that the government looked at this. I think that aspect of the rule of the CPR should be amended; the act should be amended back.

Now some of these figures I will quote came out of *The Western Producer*, which I believe is the best farm paper in Canada. The CPR says they are losing money unless they get 21% on their investment. Just imagine—four years, and they almost have their capital investment back.

Also, the subsidy that we are giving the railways right now in hopper cars, as far as I know, is an outright gift to them. All they have to do is put an engine on them and a crew of three men and they are away.

Then there is this branchline rebuilding program. My home point is Clearwater, Manitoba, and we have quite a controversial disagreement with the railway there over the bridge construction. Through poor engineering a million-dollar bridge went out in a flood there. The Hall commission told the CPR they were supposed to rebuild this bridge, about which they did nothing. You and I, as taxpayers of Canada, rebuilt this bridge at a cost of approximately \$1 million. I understand today that the CPR is getting depreciated costs out of that bridge that you and I paid for because it is sitting on their property. Now, this is just an example across the country of all

[Traduction]

l'avait pas modifié au milieu des années 60, les subventions accordées aux compagnies de chemins de fer . . . Je parle ici du CP car vous avez fait une distinction entre les deux compagnies. Le CN était une compagnie de chemins de fer en faillite lorsque le Canada l'a reprise en main pour sauver les régions desservies par elle. Nous savons tous que le CP a construit le premier chemin de fer au Canada. Il a obtenu \$12,000 du mille pour construire ce chemin de fer—un cadeau, tout simplement. Il a reçu des millions d'acres de terres, les droits miniers, le pétrole, le gaz, le bois, le charbon et tout ce qui se trouvait sur ces terres. Il conserve, encore aujourd'hui ces droits pour toute partie vendue de ses terres. Même si la compagnie a déjà vendu une grande partie de ses terres à des prix très bas comparativement à ceux d'aujourd'hui, elle vend toutefois le gaz, le pétrole, le minerai, le bois et le charbon aux prix actuels.

Ce que j'essaie de dire c'est qu'au milieu des années 60, le gouvernement du Canada a permis à CN de répartir son entreprise CP Rail en sept compagnies différentes je crois, même si je peux me tromper quant à ce chiffre exact; il y avait les chemins de fer, le transport aérien, Marathon Realty, les compagnies de pétrole et de gaz, Inco et peut-être d'autres encore. D'où provenaient les fonds de toutes ces compagnies créées par la division du CP Rail? Evidemment, des gains énormes générées par les chemins de fer au cours des années précédentes. Et maintenant cette compagnie de chemin de fer prétend qu'elle risque la faillite. Ces compagnies sont maintenant toutes distinctes et elles ne peuvent revenir demander leurs subventions. Je crois que le CP s'est placé lui-même dans cette position en ce qui concerne les chemins de fer et qu'il est grand temps que le gouvernement examine la situation. Cet aspect des règlements concernant le CP devrait être modifié, la loi devrait être rétablie.

Une partie des chiffres que je citerai maintenant provient du *The Western Producer* qui, à mon avis, est le meilleur journal agricole au Canada. Canadian Pacifique Limitée déclare qu'elle encourt une perte à moins d'obtenir un rendement de 21 p. 100 sur ses investissements. Imaginez un peu, il ne faut alors que quatre ans pour recouvrer presque entièrement son investissement en capital!

De plus, les subventions que nous accordons à l'heure actuelle aux compagnies de chemins de fer sous forme de wagons-trémies constituent, à mon avis, un cadeau à part entière. Les compagnies n'ont qu'à ajouter une locomotive, engager une équipe de trois hommes et elles peuvent faire du transport.

On ne doit pas oublier le programme de reconstruction des lignes d'embranchement. Mon domicile est à Clearwater, Manitoba; il existe là-bas toute une controverse entre les producteurs et les compagnies de chemins de fer au sujet de la construction du pont. A cause d'une conception technique médiocre, inondation à cet endroit. La commission Hall a déclaré que le CP devait reconstruire ce pont, mais cette compagnie n'a rien fait à ce sujet. Vous et moi, à titre de contribuables canadiens, avons reconstruit le pont à un coût approximatif de 1 millions de dollars. Aujourd'hui, Canadian Pacifique Limitée obtient un remboursement pour la fraction