

particulier—devant un comité en vue de les interroger.

Comme nous le savons tous, les directeurs du National-Canadien comparaissent chaque année, y compris le président, les vice-présidents et tous les membres de la haute direction. Ils peuvent être interrogés par les députés. Le National-Canadien est une société qui touche presque toutes les collectivités du pays, et il est de bonne pratique, en démocratie, de fournir aux représentants élus du peuple l'occasion de rencontrer face à face, une fois par année, les directeurs de cette société très importante.

En jetant un coup d'œil sur les procès-verbaux du comité des transports, on peut voir le genre de questions posées aux directeurs du National-Canadien, notamment sur les services de voyageurs, sur les services de transport de marchandises, sur le régime de pensions du National-Canadien et autres sujets connexes touchant les employés, sur les services maritimes du National-Canadien, qui sont si importants pour certaines provinces atlantiques, sur les télécommunications, sur l'exploitation des hôtels et sur celle des services de camionnage. Toutefois, il est étrange que la deuxième grande société de transport du pays ne soit pas tenue de comparaître devant les représentants élus de tout le Canada pour se soumettre à des interrogations comme celles auxquelles la principale société de transport doit faire face.

J'estime que le Pacifique-Canadien a autant d'importance que le National-Canadien dans la vie des citoyens canadiens, et peut-être même plus, car l'activité de cette société s'étend encore plus loin, dans le pays. Non seulement elle exploite ses services ferroviaires et aériens, mais elle s'engage aussi, maintenant, dans d'autres champs d'activité. Elle a une filiale appelée *Canadian Pacific Investments*, qui s'est livrée à l'achat d'actions de bien d'autres sociétés.

Elle a des intérêts dans les sociétés suivantes que je cite afin de montrer la diversité de ses intérêts au Canada: *Canadian Delhi Oils*, *Canadian Del Rio*, *Great Lakes Paper*, *Huron and Erie*, *Husky Oil*, *Investors Group*, *Montreal Trust*, *Provincial Bank*, *Rio Algom*, *Texas Gulf Sulphur*, et, bien sûr, la *Consolidated Mining and Smelting*. On voit donc que la société a une très grande importance dans la vie des habitants de presque toutes les collectivités du pays.

On a prétendu que si le National-Canadien comparait devant la Commission des transports, c'est parce qu'il est une société de la Couronne, tandis que le Pacifique-Canadien serait une société privée. Cependant, nous savons que le Pacifique-Canadien n'est pas une société privée ordinaire. Je ne sache

pas qu'une autre société privée canadienne ait reçu, au 31 décembre 1963 \$106 millions comptant du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités, ainsi que 44 millions d'acres, y compris les droits d'exploitation du sous-sol. Les sociétés n'obtiennent pas une aide semblable de la part de l'État. Cependant, celle-ci continue de recevoir chaque année l'aide financière du gouvernement fédéral pour plusieurs raisons, et c'est pourquoi selon moi, le Pacifique-Canadien devrait rendre des comptes ici même, aux Communes ou à un comité de la Chambre.

• (5.10 p.m.)

Les faits ne manquent pas pour illustrer que le Pacifique-Canadien n'est pas une entreprise ordinaire. Je ne veux pas employer mes propres arguments mais je citerai un discours prononcé ici le 22 février 1965 par le représentant d'Halifax d'alors M. Gerald Regan, aujourd'hui chef du parti libéral en Nouvelle-Écosse. Je cite la page 11804 du *hansard* du 22 février.

Pour commencer, je dirai qu'un chemin de fer national, même s'il n'avait pas reçu autrefois une aide massive du gouvernement, ne peut, dans un pays dont la population est étirée sur une zone étroite de 4,000 milles de longueur, être considéré comme toute entreprise privée ordinaire engagée dans la concurrence de la libre entreprise. Au Canada, un chemin de fer national fait partie de la trame même de la nation et son exploitation, du moins dans une certaine mesure, doit s'inspirer de ce fait.

Voici que les dirigeants et le président de la compagnie de chemin de fer ont parcouru le pays en proclamant bien haut ce qu'ils avaient dit secrètement pendant des années; qu'ils complotaient pour se débarrasser de leurs services de voyageurs et ne conserver que le transport des marchandises.

Le député de Kootenay-Ouest (M. Herridge) l'a interrompu à ce moment pour dire:

Sans préjudice des bénéfices de la *Consolidated Mining and Smelting Company*.

M. Regan a ensuite poursuivi en ces termes:

La circonscription d'Halifax, que je représente est peu touchée. Nous nous préoccupons de la continuation du service d'un train de jour du *Dominion Atlantic Railway*, filiale des Chemins de fer du Pacifique-Canadien, entre la vallée d'Annapolis et Halifax. Cependant, ma principale préoccupation est d'ordre national. L'affaire m'a intéressé parce que les Chemins de fer du Pacifique-Canadien ont notifié le ministère des Postes que le 23 juin ils résilieront leur entreprise de transport du courrier par les trains 7 et 8 entre Montréal et Vancouver, et par les trains 3 et 4 entre Toronto et Sudbury. C'est une autre mesure en vue de diminuer les recettes, afin de pouvoir justifier plus tard l'abandon du service. Voilà l'attitude de cette compagnie ferroviaire.

J'ai dit tout à l'heure que cette société de chemin de fer avait reçu beaucoup d'aide de l'État depuis des années, ce qui est tout à fait vrai. En outre, elle a reçu une bande de terre d'un bout à l'autre du pays, dont elle a vendu des parties. Ailleurs,