

*Chemins de fer—Loi*

Nous continuons à travailler en étroite collaboration avec le ministre des Transports (M. Lang) et le Conseil des premiers ministres de l'Atlantique au projet, qui aura l'appui de tous les représentants élus de cette région, de garantir à la population un service passager moderne de transport aérien qui reliera également les quatre provinces de l'Atlantique. L'instauration de ce service, dont la nécessité est indéniable, a fait l'objet de nombreuses discussions, et les divers transporteurs régionaux ont laissé savoir qu'ils seraient prêts à mettre sur pied une structure administrative qui serait chargée de mener les négociations préalables entre les lignes aériennes et le ministère des Transports. Comme je l'ai dit, ce service est d'une nécessité vitale à la survie économique et à l'expansion industrielle de divers secteurs des provinces de l'Atlantique. Il importe donc que ce service de transport moderne soit mis en place dans les plus brefs délais.

Comme je l'ai dit au début de mon allocution, j'appuie le Bill C-17 et son objectif général qui est de modifier la composition du capital du CN en instaurant un rapport dette/capital actions plus sain, plaçant ainsi le CN dans une position d'auto-suffisance financière.

Encore une fois, ce n'est qu'une des nombreuses preuves que nous avons de la détermination du gouvernement, du ministère et du ministre des Transports, d'améliorer le climat qui règne en prenant les mesures nécessaires pour apporter les changements législatifs qui s'imposent afin de permettre au CN non seulement à poursuivre son exploitation, mais à le faire avec succès et, comme nous le voyons à l'heure actuelle, tout en réalisant des bénéfices.

Je voudrais pendant quelques minutes cet après-midi décrire la consternation et le mécontentement que j'ai éprouvés aujourd'hui devant l'exhibition à laquelle s'est livré le député de Saint-Jean-Ouest qui a retenu la Chambre pour parler d'à peu près tout sauf du Bill C-17. Je suppose que c'est trop espérer que de s'attendre que le chef de l'opposition (M. Clark) et le critique chargé de l'examen de cette question disciplinent un peu mieux leurs députés qui examinent le Bill C-17, ce qui éviterait à la Chambre de perdre son temps.

J'ai proposé plus tôt que le critique de l'opposition chargé des Transports pourrait peut-être inviter le député de Saint-Jean-Ouest à siéger au comité afin de découvrir exactement ce qui se passe dans le domaine des transports au Canada. Peut-être qu'il ferait alors preuve de bonne foi et reconnaîtrait l'importance du bill et qu'il ne gaspillerait plus le temps de la Chambre; peut-être même encouragerait-il d'autres députés de l'opposition à faire de même.

**Des voix:** Bravo!

**M. Harquail:** Je ferai maintenant preuve de bonne foi en cessant d'accaparer le temps de la Chambre; je mets donc fin ici à mes observations.

**M. David Orlikow (Winnipeg-Nord):** Monsieur l'Orateur, sans les chemins de fer, il n'y aurait pas eu de Confédération. L'entente qui a abouti à la Confédération prévoyait la construction d'un chemin de fer reliant les provinces de l'Atlantique au centre du Canada, à l'Ontario et au Québec tels que

[M. Harquail.]

nous les connaissons actuellement. L'entente qui a fait entrer la Colombie-Britannique dans la Confédération précisait que le gouvernement du Canada de l'époque acceptait de construire un chemin de fer transcontinental d'est en ouest. Sans ce raccord ferroviaire est-ouest, la tendance naturelle aurait été de procéder dans le sens nord et sud. Les régions des Prairies de l'Ouest auraient pu se joindre aux grandes plaines américaines, et la Colombie-Britannique aurait pu simplement devenir un prolongement de la région montagneuse des États de l'Idaho et de Washington. Je le répète, le Canada d'aujourd'hui n'existerait pas.

Tout comme il n'y aurait pas de Canada sans les chemins de fer, sans la population canadienne et l'aide financière qu'elle a fournie aux promoteurs du CP sous forme d'octrois de millions d'acres et de millions de dollars en obligations garanties émises par la compagnie, le CP aurait fait faillite, comme beaucoup d'autres compagnies ferroviaires. Quand ces dernières ont fait faillite, elles ont été fusionnées par un gouvernement conservateur en ce que nous connaissons aujourd'hui sous le nom des Chemins de fer nationaux du Canada.

Nous savons que, dès le début, le CP a reçu un appui généreux du gouvernement fédéral. On aime à citer le CP comme exemple d'une société de l'entreprise privée efficace et on le compare souvent aux sociétés nationalisées ou aux sociétés de la Couronne. J'aimerais prendre quelques instants pour rappeler certains faits au sujet de l'aide que le CP a reçue des Canadiens, qui l'ont beaucoup aidée à devenir l'organisation rentable qu'elle est aujourd'hui. J'aimerais citer un paragraphe d'un livre intitulé: «The CPR», par Robert Chodes.

En grande partie à cause de l'aide presque illimitée que le gouvernement a fournie à la compagnie ferroviaire pour la lancer, le CP a été au moins un succès raisonnable dès le début. Il est impossible d'estimer la valeur totale de cette aide gouvernementale. Les contributions en espèces se sont chiffrées à 25 millions de dollars. Des tronçons importants de la ligne trans-continentale ont été construits par le gouvernement et transférés à la compagnie: ces tronçons ont coûté au trésor public 37.8 millions de dollars. Il a eu les terres: au début, 25 millions d'acres de terres «assez bonnes pour être défrichées»...

● (1712)

L'auteur poursuit:

Les terres de la compagnie dans les Prairies étaient évaluées à \$1.50 l'acre quand elle en a retourné 6.8 millions d'acres en 1886 à titre de paiement partiel d'un prêt d'urgence du gouvernement; en 1916, toutefois, la compagnie estimait ses produits nets de la vente de terre à 68.25 millions et évaluait dans ses comptes ses terres non vendues à 119.25 millions de dollars.

Les concessions foncières ont aidé le Canadien Pacifique à devenir la compagnie très diversifiée qu'elle est actuellement. Cette compagnie exploite un chemin de fer, s'occupe d'aménagement de terrains par l'entremise de la Marathon Realty, exploite une ligne aérienne, par le biais de CP Air, est active dans le secteur minier par l'entremise de Cominco, dans le secteur du pétrole grâce CP Oil, et est propriétaire de l'énorme compagnie CP Investment. Cette société doit son existence à l'aide qu'elle a reçue des Canadiens pendant ses premières années. On estime aujourd'hui l'actif du CP à plus de 5 milliards de dollars. Il doit sa prospérité à la générosité qu'ont manifestée les Canadiens à ses débuts.