

Je ne parle pas d'étatiser les chemins de fer. Je suis pour l'entreprise privée autant que possible, du moins aussi longtemps que les contingences n'exigeront pas le contraire. Mais, je suis un de ceux qui, dans leur naïveté et leur candeur, sont un peu surpris de voir qu'au début on ait tout concédé au Pacifique-Canadien sans poser de questions subtiles afin de savoir ce qui sera payant et ce qui ne le sera pas, et que, rendus en 1966-1967, le Pacifique-Canadien nous dise; bien, les chemins de fer, les compagnies d'aviation, les hôtels, les mines, tout cela c'est payant, on va les garder —enfin je ne sais pas, je ne connais pas toute l'organisation pour l'analyser de façon objective—mais le transport des voyageurs, cela ce n'est pas payant, alors que le gouvernement le prene ou bien qu'il nous subventionne. Bien, il y a quelque chose qui ne va pas là. On a conclu une entente avec le Pacifique-Canadien; on lui a concédé des avantages énormes. Je comprends que le Pacifique-Canadien prenait des risques à l'époque, mais l'histoire nous prouve aujourd'hui qu'il a été amplement remboursé pour les risques qu'il a pris.

Est-ce que, aujourd'hui, le peuple canadien, à qui en somme appartiennent ces ressources naturelles et ces droits qu'on a concédés, ne serait pas justifié de dire: Faites-nous un bilan de ce que cela vous a rapporté jusqu'à maintenant et de ce que vous avez contribué au pays? Et on devrait lui dire: N'allez pas compartimenter les compagnies pour garder seulement celles qui sont payantes et nous laisser celles qui sont déficitaires.

Et je n'accepte pas la théorie du ministre à l'effet qu'il faudrait que les compagnies de chemins de fer soient maintenues par charité. Ah, non! Quand je pars d'Ottawa pour aller à Trois-Rivières—bien que dans mon cas il n'y a pas de problème parce que j'ai un laissez-passer comme tous les autres députés—si je n'étais pas membre du Parlement, je serais très heureux de payer mon billet.

Mais, là, c'est une remarque marginale, monsieur le président. J'ajouterais que le National-Canadien actuellement, donne un meilleur service que le Pacifique-Canadien et pour plusieurs raisons. Le National-Canadien est une compagnie de la Couronne. Mais, enfin, si l'on parlait de compagnies privées, on pourrait dire au Pacifique-Canadien: Vous devriez au moins nous donner les mêmes avantages.

[Traduction]

Monsieur le président, je voudrais faire un bref résumé. Que le ministre veuille bien oublier qu'il est ministre de la Couronne. Qu'il se rappelle simplement qu'il est Canadien et je suis sûr alors qu'il partagera mes sentiments. Qu'on nous présente un bilan énumérant les avantages que le Pacifique-Canadien

a retirés de notre pays jusqu'à maintenant. Cherchons à savoir s'il devrait garder tout ce qu'il a obtenu du Canada. Cherchons à voir s'il ne cherche pas à se garder les secteurs rentables et à laisser au pays ceux que le gouvernement subventionne. Voilà l'idée.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, on sait que la ligne principale du Pacifique-Canadien, dans l'Ouest du Canada, ne peut pas être imposée par les municipalités. Cette exemption figure dans le contrat de 1881 et ce droit contractuel fait partie pour le moment de notre Constitution, j'ai le regret de le dire. C'est du moins l'opinion des avocats. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a été construit en vertu d'un contrat conclu entre le gouvernement canadien et le Pacifique-Canadien en 1881, si ma mémoire est fidèle. Le premier statut de la session de 1881 a confirmé ce contrat.

Il est vrai, bien entendu, que le Parlement est souverain et que nous pouvons annuler n'importe quel contrat avec ou sans compensation. C'est la théorie sur laquelle repose notre Constitution. Mais il est d'usage que tous les gouvernements canadiens respectent les contrats conclus par eux, même si parfois ils se sont révélés peu avantageux. Je parlais très sérieusement tantôt lorsque j'ai dit qu'un contrat ait été ou non avantageux à l'origine il n'en reste pas moins que c'est un contrat qui doit être interprété par les tribunaux. Nous pouvons adopter une loi stipulant que le contrat est annulé. Sauf dans le cas que j'ai mentionné, je ne connais aucun autre cas où nous ne pourrions pas l'annuler unilatéralement. Mais jusqu'ici, nous n'avons jamais rien fait de la sorte. Nous ne l'avons jamais fait jusqu'ici et il n'y a jamais eu de gouvernement ou de Parlement disposé à agir ainsi.

Si le Pacifique-Canadien n'exécute pas le contrat et tente de se départir de certains de ses biens, ce qui est illégal, alors, bien entendu, nous devons exiger qu'il observe la loi. A mon avis il n'y a pas de doute là-dessus. Si la compagnie adopte une mesure contraire au bien public, nous pouvons légiférer, afin de l'en empêcher. Je crois que sur ce point je ne serais pas tellement en désaccord avec le député. Si le Pacifique-Canadien manipule ses biens de façon incompatible avec le bien public—je ne prétends pas qu'il en est ainsi, car je n'ai pas étudié la question—mais s'il manipule ces biens de cette façon, et je sais qu'un grand nombre de gens le croient et que d'autres ne le croient pas, alors il y aurait lieu de faire examiner et rectifier la situation par le Parlement.

• (9.00 p.m.)

Mais nous oublions parfois d'autres choses. Lorsque la Compagnie a obtenu les 25 millions