

Cependant, le Canadien National et le Canadien Pacifique ont tous deux failli à leurs obligations envers le peuple du Canada quant à l'exploitation en n'offrant pas un réseau de chemin de fer efficace. Ces sociétés ont en effet certaines obligations; elles ont signé des ententes, non pas avec le gouvernement du temps, mais avec la population canadienne, par l'entremise du gouvernement—avec la population de ma circonscription de Bruce et de toutes les provinces du pays d'un bout à l'autre. Le CP a promis: «Nous vous donnerons un service perpétuel contre N dollars et X millions d'acres de terrain.» Dans sa sagesse, le gouvernement fédéral a donné au Canadien Pacifique 25 millions de dollars et 25 millions d'acres. Cela fait beaucoup de terrain, et le CP exploite des puits de pétrole et de gaz, de grands hôtels et tout ce qu'on peut imaginer, et tout cela vient gonfler les coffres de la société. Elle a signé des ententes avec les petites municipalités de tout le pays. Celles-ci, comme celle que je représente, leur ont versé \$10,000 ou \$12,000 pour s'assurer un service perpétuel. On ne leur accorde pas ce service, monsieur l'Orateur.

Si ma maison était hypothéquée par un particulier et que celui-ci mourait durant la période où cette hypothèque courrait toujours, cela devrait-il dire que je n'aurais pas à payer ses héritiers? Bien sûr que non! Il faudrait que je les paie. Le Canadien Pacifique a garanti un service perpétuel pour une telle somme d'argent. Mais si je ne fais pas les paiements hypothécaires sur ma maison, celle-ci me sera enlevée. Voilà ce que donne un système de libre entreprise. Le CP est l'une des importantes sociétés de libre entreprise au monde. Elle garantit un service, sans le donner; qu'elle nous remette alors notre argent et nos terres. Que les municipalités s'adressent aux CN pour rembourser leur argent, en plus des intérêts. Cette idée peut vous sembler farfelue et impossible à réaliser, mais la seule chose que ces magnats comprennent, c'est la valeur d'un billet vert. Si nous exigeons qu'on nous rembourse parce que cette société a fait cette transaction, elle essaiera peut-être alors de nous donner le service qui s'impose.

Il est évident qu'il n'est pas nécessaire d'avoir des lignes de chemin de fer partout au Canada, mais il n'y a pas de raison de priver du service ferroviaire des villes comme Toronto, qui compte deux millions d'habitants, et Montréal, qui en compte près de trois millions. Je suis certain que mes honorables amis de Terre-Neuve ne s'attendent pas que soient desservis le moindre village et la moindre petite ville. Ce que nous voulons tous c'est un service acceptable. Lorsqu'on a interrompu le service ferroviaire dans la région que je représente, ce fut la pagaille entre les compagnies de chemin de fer et les compagnies d'autobus. Ces dernières garantirent au public et à la Commission canadienne des transports qu'elles allaient assurer le service pour toute la région. Or, elles n'ont encore rien fait et pendant ce temps, les trains ne circulent plus.

J'irais jusqu'à dire que la façon dont les chemins de fer exploitent la population canadienne tient du vol légal, quelle que soit la façon dont on examine les choses. Si j'étais à la tête soit du Pacifique-Canadien, soit du National-Canadien, j'aurais honte de me présenter devant la population après avoir agi comme on l'a fait.

M. Les Benjamin (Regina-Lake Centre): Au cours du discours qu'il a fait lundi sur ce projet de loi, le député de
[M. Whicher.]

Moncton (M. Thomas) a dit que c'était là notre exercice annuel de futilité. Je ne sais si j'irais jusque-là, mais c'est certainement la demande annuelle de fonds destinés à Air Canada et au Canadien National que l'on fait à la population du Canada. Chaque année, nous étudions une mesure de ce genre, la seule différence dans le texte étant la somme en cause. Chaque année, nous voyons le Parlement canadien secourir le CN pour lui permettre d'acquitter les dettes que le chemin de fer ne serait pas censé assumer. Depuis son établissement en 1923, le CN joue de malchance. Le gouvernement canadien a rescapé des entreprises qui s'adonnaient à la piraterie financière et économique entre 1900 et 1920. Lorsque les petits chemins de fer qui constituent maintenant le CN ont fait faillite, nous les avons rescapés en les achetant; et nous payons encore.

• (1600)

Une certaine proportion du montant prévu aux termes de cette mesure est affectée au paiement d'un déficit provenant de l'intérêt perçu sur la dette initiale, une dette imputée au CN bien à tort selon moi. Je soutiens que l'hypothèque de 1923 aurait dû être refinancée car à mon avis, la dette initiale est liquidée. Les chemins de fer nationaux du Canada sont endettés depuis assez longtemps grâce au système actuel. Je soutiens qu'il faudrait leur permettre de réaliser des profits de sorte qu'ils ne soient pas obliés de compter sur le Parlement pour les renflouer. Ce dernier ne devrait pas être tenu de les renflouer à cause d'un déficit attribuable à l'intérêt que porte la dette.

Puis-je citer le discours que mon ami le député de Moncton a prononcé l'autre jour? Il fut alors le principal porte-parole de l'opposition officielle. S'il a affirmé ce qu'il croit depuis toujours, je suis fier de lui. S'il vient de se convertir aux idées du NPD, cela l'honore davantage, car dans ses remarques, il a énoncé une idée que nous soutenons depuis nombre d'années. Ce qu'il a dit, nous le prôtons depuis le jour où les premiers représentants de notre parti ont été élus députés fédéraux, en 1935. Je voudrais citer un paragraphe du discours du député de Moncton. On le trouve à la page 546 du *hansard*:

Il est certain que le gouvernement a la responsabilité, devant son peuple, non seulement d'écouter ses doléances mais également d'y remédier.

C'est précisément là que le gouvernement n'a pas été à la hauteur de ses responsabilités et c'est une honte. C'est précisément à lui-même que revient une bonne partie de la responsabilité de n'avoir pas mis au point une politique rationnelle des transports nationaux qui ne soit pas uniquement basée sur le profit mais plutôt sur l'idée que le transport est un facteur essentiel au Canada et que les services nécessaires doivent être subventionnés, qu'il s'agisse de transport par route, rail, air ou eau. Le facteur de profit est important mais l'idée que les services publics essentiels doivent être fournis l'est encore plus.

La dernière phrase de ce paragraphe se lit ainsi: «Le facteur de profit est important, mais l'idée que les services publics essentiels doivent être fournis l'est encore plus.» J'en conviens. Je soutiens que tant que nous maintiendrons un réseau de transport ferroviaire qui appartient en partie au public et en partie à des intérêts privés, réseau qui se soucie premièrement de réaliser des profits et deuxièmement, d'assurer un service, nous continuerons d'entendre les mêmes doléances sur l'exploitation des chemins de fer que celles que les députés formulèrent depuis 30 ou 40 ans.