

Au sujet des problèmes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, je pense qu'il faut insister sur une question fondamentale. Le National-Canadien est en principe une société de transport. Le transport est son unique objet. Par ailleurs, le Pacifique-Canadien s'occupe de bien d'autres choses. Cette compagnie a des services de transport dans le monde entier. Elle s'occupe de transport par rail, par bateaux, par air et par eau. Elle s'adonne en outre à de grandes entreprises diverses comme l'exploitation de la potasse, du pétrole, des mines, de terrains et de bois d'œuvre. Toutes ces entreprises, comme l'a dit le préopinant, la compagnie les a acquises grâce à des subventions versées pour favoriser sa création.

Nous en sommes au point, dans notre histoire, où nos vieilles installations ne suffisent plus. En d'autres termes, le transport des voyageurs n'est peut-être plus rentable et le Pacifique-Canadien n'en veut plus. Agissant en bonne société, elle cherche à faire des profits pour ses actionnaires et à réduire ses pertes. Cette société subit des pressions économiques très fortes et elle a raison de vouloir laisser tomber tout secteur de son entreprise qui est une perte sèche. Jusqu'à un certain point, je suis tout à fait d'accord avec ce point de vue.

Par contre, monsieur le président, à titre d'historien, je sais aussi que le Pacifique-Canadien a été fondé sur l'octroi généreux de terres et de droits, par le gouvernement d'alors qui désirait en encourager l'établissement. Ces avantages commencent à porter fruit maintenant, et très bien. On me dit —j'ignore combien exacts sont mes renseignements; aussi, qu'on me corrige—que 60 p. 100 environ des profits du Pacifique-Canadien l'an dernier provenaient d'exploitations autres que le chemin de fer. Autrement dit, 60 p. 100 de ses profits provenaient l'an dernier d'entreprises telles que *Canadian Pacific Investments*, des terres dont il est propriétaire, et de l'aménagement de nouvelles exploitations d'extraction de minéraux et potasse.

Pour revenir au premier point de mon exposé, monsieur le président, soit que les chemins de fer Nationaux s'intéressent seulement au transport, je crois que ce fait révèle que la compagnie est disposée à courir le risque, bien que ce soit avec les deniers des contribuables, pour donner un service-voyageurs acceptable. Tant que je n'aurai pas étudié le rapport du National-Canadien, je ne saurais dire si c'est une bonne politique. Je crois comprendre que le National-Canadien perd encore beaucoup d'argent et qu'il ne

réussira pas à assurer un service-voyageurs rentable. Je crois qu'il faudra tenir compte de ce fait, lorsque nous parlerons de la suppression du *Dominion*. Si nous voulons obtenir ce service-voyageurs et qu'il ne soit pas rentable, la Chambre doit, je suppose, se charger de combler les déficits subis. Cela signifie, en termes plus concis, subventionner les services-voyageurs.

M. Woolliams: On dirait l'avocat du Pacifique-Canadien qui parle.

M. Reid: Ma foi, monsieur le président, j'aimerais certainement recevoir les émoluments versés à l'avocat du Pacifique-Canadien. Si vous me permettez de revenir un instant aux problèmes particuliers et de parler du Nord-ouest de l'Ontario, en faisant peut-être porter mes remarques un peu plus loin, de façon à englober les collectivités qui dépendent entièrement du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, je signalerai ces points à l'attention du comité. Je veux parler de ces collectivités qui ont été établies en vue de servir les besoins des deux sociétés de chemin de fer. Il faudrait, je pense, soulever certains points au moment de mettre à l'étude la question de ces localités. D'un trait de plume, la société a effectué des changements dans les services ferroviaires, retiré des services de passagers, réduit les services de transport et de messagerie, et cela sans prévenir les employés qui travaillaient sur ses trains ou les localités touchées par de telles réductions de services.

C'est, à mon avis, une manière honteuse de traiter de ce problème. Ces collectivités n'ont aucun moyen de défense. Elles sont tout simplement informées d'une décision, la décision est entérinée, puis elles sont laissées à elles-mêmes pour la combattre. Elles remportent parfois un succès, mais la plupart du temps, c'est le contraire qui se produit. Une illustration de ce changement vient de nous être signalée dans le cas du *Dominion*. Ce service a été abandonné et nous voici maintenant dans une situation telle que si nous voulons le rétablissement de ce service, il nous faudra renverser la décision rendue par la Commission des transports du Canada et le Pacifique-Canadien. Cela est bien difficile.

Si les chemins de fer ont l'intention d'abandonner ou de réduire certains services, ils devraient, à mon avis, et s'il le faut au moyen d'une loi, être contraints de donner un préavis de deux ans au moins, afin que tous les intéressés des collectivités en cause puissent étudier leurs budgets, élaborer des plans d'avenir et être en mesure de prendre une décision fondée sur les réalités de l'heure. En