

de Calgary. Il est temps que la société soit appelée à comparaître devant le comité permanent pour répondre à des questions.

Je crois sincèrement que le Pacifique-Canadien essaie d'abandonner les services-voyageurs. Lorsqu'il voulait abandonner le *Dominion*, il a été sommé de comparaître devant un comité permanent. A-t-on pris des mesures alors? Évidemment, non. Des employés du Pacifique-Canadien—et je ne puis révéler leurs noms—m'ont dit que le service dans ces trains était tellement mauvais parce que la société voulait décourager les voyageurs. Ni le syndicat ni les employés n'ont été consultés; ils ne savaient pas ce qu'ils feraient après l'abandon de ce service. La société a piétiné les employés et la fraternité des cheminots de la ville de Calgary, de même que le reste du pays. Il est temps qu'elle compare devant un comité permanent.

J'aimerais aborder maintenant un troisième point ayant trait à la politique nationale des parcs, qui est une des pires politiques jamais mises en vigueur par un gouvernement. Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Laing) s'est comporté de la façon la plus autocratique qui soit. Pourquoi a-t-il découragé la construction d'édifices pour servir les touristes? Le parc national de Banff reçoit 1.7 million de touristes. Seuls ceux qui ont des «entrées» au ministère du Nord canadien et dans la société des chemins de fer du Pacifique-Canadien ont le monopole de ce parc aujourd'hui et peuvent y construire. Ils peuvent bâtir des hôtels, des motels et des restaurants. La *Canada Power* peut y édifier toute une grande entreprise de ski, mais que l'homme moyen qui sert les touristes dans les parcs depuis 30 ans essaie de le faire. Il n'en a pas le droit.

Les gens qui possédaient des terrains en francs-alleux dans les parcs ont été expropriés. En a-t-il été de même dans le cas du Pacifique-Canadien? Pourquoi y a-t-il une loi pour le Pacifique-Canadien et une autre loi pour les citoyens du Canada et nos parcs nationaux? Quels rapports le Pacifique-Canadien entretient-il avec le gouvernement fédéral ou avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien? J'aimerais que les hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien soient convoqués devant un comité permanent et qu'on leur pose ces questions. Le député de Vancouver-Quadra (M. Deachman) a dit que ce serait mettre le nez dans leur bilan. Il est exact qu'on ne trouve pas le bilan du Pacifique-Canadien, mais on peut aller à la Bourse de New-York et s'en procurer un. Les Américains peuvent se le procurer, mais pas les Canadiens. On peut se procurer un bilan du Pacifique-Canadien à la Bourse de New-York si on est actionnaire. Peut-être

[M. Woolliams.]

les directeurs du Pacifique-Canadien ne sont-ils pas eux-mêmes au courant de ce qui se passe, mais s'ils étaient interrogés par un comité permanent de la Chambre, ils trouveraient vite les renseignements qu'on leur demande. Il faudrait les interroger premièrement sur leur service-voyageurs, deuxièmement sur leur service-marchandises et troisièmement sur l'automatisation des opérations de déchargement des céréales dans les ports.

Je voudrais m'arrêter un instant sur ce dernier point. J'ai lu dernièrement un article selon lequel les Américains sont en mesure de décharger plus de céréales en 15 minutes que les Canadiens en 24 heures. Voilà pourquoi nous avons des embouteillages et les céréales sont encore dans les silos de nos fermes. Je déclare donc que le Pacifique-Canadien devrait être interrogé sur son service-voyageurs, sur son service-marchandises, sur le monopole qu'il exerce dans les parcs nationaux et sur les relations qu'il entretient avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien dans le gouvernement actuel. Le Pacifique-Canadien a adopté maintenant un nouveau système. Il transfère ses actifs à la *Marathon Realty Company*—je crois que c'est le nom de cette société. Pourquoi? Les richesses pétrolières de l'Ouest du Canada lui ont été données parce que nous savions, au moment où il a construit le chemin de fer transcanadien, que celui-ci ne serait pas rentable pendant un certain temps. On a donc donné à cette compagnie un certain nombre de parcelles de terrain dans l'Ouest, ainsi que des droits pétroliers. Ces droits ont été exploités comme le reste de l'entreprise dans l'Ouest du Canada. A l'heure actuelle, on les retire de la compagnie des chemins de fer pour les passer à une autre compagnie. La compagnie de chemin de fer est dépouillée de cet actif qui est placé dans les mains d'une compagnie de gestion. Quand les services voyageurs et marchandises de la ligne transcontinentale à travers le Canada seront au bord de la faillite, lorsque la compagnie de chemin de fer ne pourra plus dire qu'elle a réalisé \$16,634,324 comme ce fut le cas en 1966 d'après son bilan, elle dira alors au gouvernement de s'en emparer, qu'elle a placé sa fortune en lieu sûr. Mais c'est la richesse que le gouvernement canadien et que la population lui ont donnée contre le droit d'édifier ce monopole, et elle appartiendra à une autre compagnie.

• (5.40 p.m.)

Cela ne suffit pas. Ce n'est pas exécuter les dispositions de la charte que le gouvernement a accordée aux chemins de fer, un gouvernement conservateur, au moment où la voie ferroviaire a été construite. A mon avis, cette compagnie devrait être sommée de compa-