

Il y a quelque chose qui ne va pas dans tout cela. Les chemins de fer avaient reçu toutes sortes de privilèges lorsqu'ils se sont adressés au Parlement pour la première fois. En dépit de cela, ils ont décidé de mettre fin à l'exploitation des compagnies non rentables et ont dit ensuite: «Nous devons hausser nos tarifs ou recevoir plus de subventions du gouvernement.» Je suis peut-être naïf, j'ignore certaines choses, mais il me semble qu'il y a quelque chose qui cloche dans tout cela et j'aimerais que le ministre nous dise ce qu'il en pense.

**L'hon. M. Pickersgill:** Si le député de Trois-Rivières avait été, comme moi, élevé au Manitoba, il hésiterait grandement à répondre à la question, car la réponse que je donnerais ne serait sûrement pas approuvée partout dans l'Ouest canadien.

Je vais essayer de répondre aussi franchement que je le puis, sachant d'ailleurs que je ne pourrai jamais vaincre un député de Winnipeg. D'ailleurs, je n'aurai jamais à répondre de mes remarques à Winnipeg.

**M. Knowles:** Vous pouvez toujours essayer; cela nous aidera peut-être.

• (8.40 p.m.)

**L'hon. M. Pickersgill:** Dans ma circonscription, je ne donnerais pas beaucoup de chance à l'honorable représentant, non plus.

Premièrement, je ne crois pas possible d'avoir pour le Pacifique-Canadien la structure tarifaire dont l'honorable représentant a parlé, et une structure entièrement différente pour le National-Canadien. Les compagnies qui forment le National-Canadien ont aussi reçu une large part des biens de la Couronne pour construire leurs chemins de fer. Elles ont dissipé ces biens et se sont ruinées. Le gouvernement a pris leur succession au cours de la Première Guerre mondiale et par la suite, et à mes yeux, elles sont de propriété publique, même si l'honorable député de Timiskaming, au cours d'un exposé extraordinairement compliqué a semblé cet après-midi laisser entendre qu'elles ne l'étaient pas. De toute façon, elles ont énormément drainé les finances du Trésor, et pendant longtemps.

Il est certain que si on dit au Pacifique-Canadien: «Parce que vous avez été prévoyants alors que toutes les autres compagnies de chemins de fer ne l'ont pas été, parce que vous avez bien utilisé votre actif alors que le Canadian Northern, le Grand-Tronc Pacifique et tous les autres ont dissipé le leur, vous devriez tenir compte du revenu de cet actif et parce que vous retirez tant de la *Consolidated Mining and Smelting* et d'autres placements semblables, vous avez les moyens d'accorder

aux Canadiens un service ferroviaire gratuit ou presque, là où il existe la moindre concurrence, le National-Canadien n'obtiendrait pas une once du trafic. Voilà l'un des problèmes d'ordre pratique.

Que le solliciteur général me reprenne si j'ai tort, mais le tribunal a établi pourquoi les concessions ont été accordées au Pacifique-Canadien. La compagnie a accepté de construire le chemin de fer si elle les obtenait. Au 19<sup>e</sup> siècle, beaucoup d'autres Canadiens ont obtenu des concessions à même le domaine public pour faire d'autres choses mais, autant que je sache, personne n'a jamais proposé qu'ils devraient fournir leurs services à un tarif non rentable parce qu'ils ont tiré le plus possible de leur actif grâce à la chance ou à une bonne administration.

Si le Pacifique-Canadien était vraiment la compagnie sans âme qu'on a l'habitude de décrire dans les discours politiques, le problème ne serait pas si difficile. On pourrait lui dire de prendre le produit de son actif et d'exploiter le chemin de fer à perte parce qu'il retire tant de bénéfices d'autres entreprises. Toutefois, il ne faut pas oublier que lord Mont Stephen, lord Strathcona et sir William Van Horne sont tous morts. Lord Shaughnessy et sir Edward Beatty le sont aussi. Leurs valeurs ont changé de mains des centaines de fois.

Si on disait au Pacifique-Canadien qu'il doit fournir ses services à perte et tirer toutes ses recettes de ses autres entreprises, je vois déjà le chef de l'opposition se porter à la défense des veuves et des orphelins qui détiennent des actions du Pacifique-Canadien et déclarer que le ministre des Finances devrait les dédommager de l'injustice scandaleuse qui leur est infligée par le public. On ne l'aura jamais vu tant pleurer et le député de Winnipeg-Nord-Centre ne sera pas loin derrière lui.

J'ai essayé d'éviter les sujets prêtant à controverse comme celui-ci et la question des brises-glaces sur le Saint-Laurent, car si l'on dit quelques chose d'agréable à une partie du pays, on est sûr de déplaire à une autre. Je ressemble au député de Trois-Rivières, étant plutôt naïf et candide. J'ai peine parfois à perpétuer les hypocrisies démodées auxquelles personne ne croit vraiment, mais qu'en politique, nous répétons si souvent, encore et toujours.

A Halifax, l'autre jour, j'ai mis ma vie politique en danger en disant que je ne ferais rien pour empêcher le développement de la navigation sur le Saint-Laurent; que nous ne prenions aucune mesure extraordinaire pour l'accélérer, mais que nous ne ferions rien pour l'entraver. Si un homme politique avait parlé