

A titre de conservateur, en ma qualité de membre d'un parti auquel le pays doit certaines de ces grandes choses, j'admets que les sociétés de la Couronne ont certainement droit de cité. Il se peut que le dilemme devant lequel le Canada se trouve aujourd'hui soit en partie dû au fait qu'une des sociétés qui a aidé le pays dans sa croissance, c'est-à-dire le CN, éprouve de sérieuses difficultés et n'a plus droit au respect et à la confiance de tous les Canadiens comme à l'époque où certains députés de mon parti et du parti d'en face, y compris l'Orateur suppléant (M. Turner), travaillaient pour elle.

Ce n'est pas la seule institution dans laquelle les Canadiens manquent peut-être de confiance. En fait, la situation me rappelle l'histoire de l'œuf et de la poule. Lequel est venu le premier? Je regrette que le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Horner) soit sorti. Je ne suis certes pas loin de penser que c'est parce qu'il savait que j'allais prendre la parole. Je peux assurer aux députés que je serais le dernier à lui dire des choses qu'il n'a pas déjà dites.

Des voix: Oh, oh!

M. Nowlan: Le député de Yorkton-Melville (M. Nystrom) a parfaitement raison. Les députés de Vegreville (M. Mazankowski) et de Carleton-Charlotte (M. McCain) ont parfaitement raison. On n'a pas bâti ce pays grâce au principe du paiement par l'utilisateur. Il n'y aurait jamais eu de Nouvelle-Écosse, ni de Saskatchewan, ni de Colombie-Britannique, ni de Territoires du Nord-Ouest, si on s'était tenu au principe du paiement par l'utilisateur. Combien de députés pourraient se permettre de venir à Ottawa si on s'en tenait au principe du paiement par l'utilisateur? Ce pays n'a pas été fondé sur le principe du paiement par l'utilisateur et on ne peut pas le garder sur une pareille base. On peut fort bien instaurer le principe du paiement par l'utilisateur lorsqu'on pratique des taux concurrentiels compensatoires, vous ne pouvez pas relier les frontières au centre du pays lorsque vous avez un ministre des Transports, quel que soit l'endroit d'où il vienne, qui fonde la politique du gouvernement sur le paiement par l'utilisateur.

La situation est quelque peu paradoxale. Le CN a contribué à faire le Canada. Mais le CP aussi. Le CP, avec toutes les choses que, selon le député à ma gauche, il aurait reçues, a-t-il été bâti à partir du principe du paiement par l'utilisateur? Qui aurait entrepris de le bâtir dans ces conditions? Lorsque mon très honorable ami le député de Prince-Albert (M. Diefenbaker) a construit le Pine Point Railway, ce n'est pas à partir du principe du paiement par l'utilisateur. Pourtant, c'est un fait qu'il y avait des ressources naturelles à exploiter. Du moins sur ce point, je suis d'accord avec le député.

Je ne voudrais surtout pas répéter les propos de mon honorable ami le député de Selkirk (M. Whiteway), mais je dirai ceci: plus je passe de temps à la Chambre, monsieur l'Orateur, plus je deviens cynique. Pourtant, je deviens de plus en plus convaincu que lorsque c'est le gouvernement, par l'entremise de sociétés de la Couronne, qui prend les choses en main, cela coûte toujours plus cher et c'est toujours moins bien fait que lorsque c'est l'entreprise privée, obéissant aux impératifs du marché, qui s'en charge.

Je le répète, le CP a lui aussi contribué à faire le Canada, et c'est pour cette raison que ma perspective historique et ma philosophie politique diffèrent de celles de mon jeune ami à ma gauche. Pourtant, pour paraphraser ce que Winston Churchill a dit il y a de nombreuses années, quiconque n'est pas socia-

Chemins de fer—Loi

liste avant l'âge de 30 ans est un sot, mais quiconque le demeure après 30 ans l'est encore davantage. Et maintenant, il y a un tas de vieux sots de ce côté-là.

Je ne tiens pas à parler de ces gens-là ce soir, parce que cela n'éclairerait pas leur lanterne, mais il y a une différence fondamentale entre nationaliser et rationaliser. Je sais que des bureaux de télégraphe ont été fermés dans mon coin du pays, mais le service télégraphique n'était pas utilisé suffisamment pour justifier sa survie. Je n'aime pas que l'on téléphone de Montréal pour dire bonjour à mes électeurs. Je n'aime pas que l'on envoie ses meilleurs vœux par téléphone interurbain, de Saint-Jean ou de Montréal, parce qu'il n'y a plus de service télégraphique local—on l'a rationalisé. Ce sont là des inconvénients. Si l'on demande aux gens quand ils ont envoyé un télégramme la dernière fois, on s'aperçoit qu'ils n'en ont pas envoyé depuis des années.

Dans ma région, on essaie depuis des années de fermer l'embranchement du CP, le DAR, pendant que le gouvernement jongle avec les notions de transport rapide et de mouvement de masse de la population. On tentera peut-être encore de fermer cet embranchement qui va de Halifax à Digby, au cœur de ma circonscription. C'est un moyen tout trouvé d'obliger les gens de la vallée d'aller vivre en ville. J'aimerais beaucoup que les gens puissent rester dans les petites villes. Je viens moi-même d'une petite ville. Je sais pourtant que plus les fermes prennent de l'ampleur, moins il faut de personnes pour travailler la terre, de sorte qu'on assiste à un déplacement de population. Nous aimerions rationaliser mais, naturellement, lorsqu'il existe un marché captif pour un transporteur, et que l'on n'impose pas des tarifs compensateurs, nous nous inquiétons beaucoup des conséquences. Je rappelle aux députés que notre parti était au pouvoir lorsque notre pays fut bâti. Nous soutenons avec conviction que les transports doivent être un instrument de développement national.

J'ai été sidéré quand, il y a environ deux ans, le ministre des Transports d'alors, le sénateur Marchand, a convoqué une conférence appelée la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest. Cela a pris un certain temps avant qu'on reconnaisse que les transports étaient un instrument d'expansion nationale. Nous avons perdu bien du temps avant que ce principe, sur lequel s'est bâti le Canada, soit reconnu et invoqué d'un bout à l'autre du pays. La Chambre a créé la Commission canadienne des Transports, et elle en a donné la présidence au ministre des Transports de l'époque. A ce moment-là, les taux compensatoires devaient être la fin des fins. Je tiens beaucoup à ce que nous ayons une politique des transports qui donne des orientations à l'économie—qui soit un instrument d'expansion nationale.

● (2142)

Je suis abasourdi par certaines des choses que racontent mes collègues à ma gauche. Cela me convainc encore davantage qu'il devrait y avoir fusion des différents systèmes d'éducation. Nous avons effectivement des problèmes et je n'essaie pas de les minimiser, mais parfois un brin de frivolité ne ferait pas de mal. Ce n'est pas simplement une question d'histoire anglophone ou francophone, ni de savoir qui a gagné la bataille des plaines d'Abraham. Je suppose que chaque province a ses manuels scolaires propres. Quand j'entends mes honorables amis à ma gauche raconter l'histoire du CN, j'en reste tout ébahi. Certains députés de ce parti, notamment le député de