

nommé secrétaire parlementaire du ministre des Finances au cours de la dernière fin de semaine, et il s'est rendu sur les lieux pour connaître la nature exacte du problème.

• (4.00 p.m.)

J'ai des données intéressantes aujourd'hui au sujet de la moyenne mensuelle des chargements effectués dans le port de Vancouver. En 1964, cette moyenne dépassait légèrement 17 millions de boisseaux; en 1965, elle était de plus de 14 millions de boisseaux. L'envoi le plus considérable, en 1964, s'élevait à 22 millions de boisseaux, contre 18 millions de boisseaux seulement en 1965. L'envoi le moins considérable s'est établi à 12 millions de boisseaux en 1964, comparativement à 6 millions de boisseaux en 1965. Il est évident, à en juger d'après ces chiffres, que les autorités portuaires peuvent expédier plus de céréales qu'elles ne l'ont fait jusqu'ici, mais que ce sont les compagnies ferroviaires qui ne font pas les livraisons voulues. Le Pacifique-Canadien, selon moi, est le grand coupable dans tout cela.

Relativement au transport ferroviaire des céréales, il est intéressant de remarquer qu'avant 1965 le Pacifique-Canadien livrait plus de wagnonnées de céréales que le National-Canadien dans la région du port de Vancouver; cependant, au mois de novembre dernier, le Pacifique-Canadien a livré 1,200 wagons de moins que le National-Canadien. Le Pacifique-Canadien prétend n'avoir pas assez de force motrice, mais il est étonnant qu'il manque de force motrice aussi soudainement. A mon avis, il veut se dégager de la responsabilité d'assurer le service-voyageurs du *Dominion* et se servir de ce cas comme de prétexte pour se faire entendre maintenant du cabinet, et cela, aux dépens des agriculteurs de l'Ouest.

Je pourrais vous citer aujourd'hui plusieurs exemples d'agences de machines agricoles qui abandonnent les affaires parce que les agriculteurs ne peuvent payer leurs comptes. Plusieurs d'entre elles se trouvent le long des lignes du Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien emploie un bon pourcentage de ses wagons couverts pour transporter la potasse, vu qu'il reçoit pour la potasse \$6 de plus la tonne que pour le blé. Avant de terminer mes remarques d'aujourd'hui, je veux que soient consignés au compte rendu des faits indiquant quelle est la responsabilité du Pacifique-Canadien envers des Canadiens qu'il semble avoir oubliés.

Le Pacifique-Canadien attribue son piètre rendement à cet égard à l'insuffisance de wagons. Pauvre excuse, quand on voit le nombre de wagons, certains vides, d'autres chargés, stationnaires sur des embranchements à Kamloops, North Bend, Ruby Creek,

[M. Smallwood.]

Spence's Bridge, Harrison Mills, Agassiz et Coquitlam.

La direction du Pacifique-Canadien confie tous ses biens—terrains, bâtiments, et le reste—à la *Marathon Realty Company*. Elle espère maintenant que nous prendrons l'exploitation du chemin de fer à notre compte. Le Pacifique-Canadien a eu la poule aux œufs d'or, et maintenant qu'il possède l'or, il veut rendre la poule au gouvernement. Permettez-moi d'énumérer certaines choses que nous avons données au Pacifique-Canadien pour obtenir en retour un chemin de fer transcanadien efficace. J'ai le document sous les yeux et ne mettrai qu'un moment à consigner ces renseignements au compte rendu.

L'hon. M. Pickersgill: Toutes ces choses ont été données au Pacifique-Canadien lorsque le pays était dirigé par un gouvernement conservateur.

M. Smallwood: C'est rigoureusement exact. Le gouvernement conservateur en question était plus libéral que les libéraux eux-mêmes. N'eût été ce gouvernement conservateur, le pays n'aurait pas été doté d'un chemin de fer transcanadien, ni d'embranchements vers le Nord, ni de voies d'accès aux ressources. Sans les mesures prises par le gouvernement conservateur, le Canada n'aurait pas connu d'expansion.

La loi fédérale approuvant le contrat intervenu entre le gouvernement et les personnes qui ont constitué en société le Pacifique-Canadien stipulait que, moyennant l'achèvement et l'exploitation perpétuelle et efficace du chemin de fer par la société, celle-ci était censée recevoir une subvention de 25 millions de dollars—elle l'a effectivement touchée; obtenir par cession 25 millions d'acres de terrain, y compris tous les droits sur la houille, le pétrole et autres minéraux s'y trouvant, ainsi que certaines lignes ferroviaires situées dans l'Est du Canada et appartenant au gouvernement; bénéficier de l'entrée en franchise de tous les rails d'acier utilisés pour la construction du chemin de fer et d'une exemption perpétuelle d'impôt de la part du Canada ou de toutes provinces créées par la suite—l'Alberta fut du nombre. Cette exemption s'appliquait à toutes les gares, les terrains de gares, les ateliers, les immeubles, les cours et autres propriétés sur la ligne principale du chemin de fer. On lui a aussi confié subséquemment le transport du bois provenant de vastes régions boisées dans l'île de Vancouver. C'était une bien bonne affaire pour le Pacifique-Canadien.

Grâce aux capitaux considérables placés dans cette compagnie par les Canadiens, le Pacifique-Canadien est maintenant une des plus grandes, des plus riches et des plus