

les recommandations du volume 2 se fondaient. Je n'ai pas le volume 3 sous les yeux, mais en frontispice, on voit que la commission n'accepte aucune responsabilité pour les documents que contient le volume et qu'elle a exposé sa thèse en entier dans les volumes 1 et 2.

Comme on l'a signalé, le gouvernement a le volume 1 en sa possession depuis 21 mois, soit depuis mars 1961, et il a reçu le volume 2 il y a presque un an. De fait, il y aura un an ce mois-ci que le volume 2 du rapport de la commission a été publié, si l'on en juge par la date qui apparaît sur la couverture. Assurément, si le gouvernement est capable de se précipiter pour adopter le rapport de la commission royale Glassco quelques secondes après son impression, comme il l'a fait l'autre jour, il lui suffit amplement d'un an ou d'un an et demi pour décider de ce qu'il entend faire des deux premiers volumes de recommandations de la commission royale sur les transports. Il est temps que nous exprimions quelques doutes—ce que je fais ici—sur la question de savoir si nous pouvons continuer d'appuyer aveuglément une théorie voulant que nous versions des millions de dollars dans les coffres des compagnies de chemins de fer simplement parce que le gouvernement est incapable de prendre une décision.

Il est vrai que le paiement de ces sommes a profité aux employés des chemins de fer Nationaux, aux expéditeurs et autres, mais demander au Parlement d'approuver aveuglément ces lenteurs inutiles du gouvernement c'est aller un peu loin, et, pour ma part, je ne pense pas appuyer une telle politique. Je crois que d'autres membres de ce comité devraient adopter la même attitude. Il se peut qu'en exprimant de tels doutes nous forçons le gouvernement à tirer certaines conclusions fermes, à lui faire abandonner, à l'égard de cette question, son attitude pusillanime qui le porte à mettre le rapport au rancart, dans quelque tiroir poussiéreux avec l'espoir que les gens l'oublieront, tandis que nous continuons à jeter de l'argent à l'eau.

La moitié de cette somme va au National-Canadien; je n'en connais pas exactement le montant, mais je crois que c'est environ la moitié. Je doute beaucoup que le ministre demanderait au Parlement d'approuver le versement d'une telle subvention à une société de la Couronne alors que les actes et l'attitude de cette compagnie tendent, dans bien des cas, à favoriser les intérêts du Pacifique-Canadien. Le fait s'est produit en Alberta où le National-Canadien a pris des décisions qui favorisent le Pacifique-Canadien. Le National-Canadien s'est désaisi de certains champs d'activité uniquement pour favoriser les intérêts d'une entreprise privée.

[M. Howard.]

Or, on nous demande d'approuver cette sorte de démission, au profit d'une société privée, de la compagnie dirigée par M. Donald Gordon qui est censé travailler pour le bien public. Voici une circulaire, datée du 7 mars 1961, la réédition de celle du 1^{er} décembre 1960. Le numéro d'ordre est DT-914. C'est la circulaire émanant de la *Northern Alberta Railways Company*:

A tous les agents:

Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien nous informent...

Je vais citer un exemple.

...les wagons appartenant au Pacifique-Canadien doivent être chargés à destination des gares où s'exerce la concurrence comme Vancouver, la tête des Lacs, Calgary etc. Précisez qu'il s'agit de wagons du Pacifique-Canadien sur votre rapport quotidien de parcours.

Voilà la décision du National-Canadien, savoir que lorsque cette compagnie expédie des marchandises sur les lignes du NAR toutes les marchandises expédiées à des gares que desservent en concurrence le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, le seront à l'avantage du Pacifique-Canadien—c'est-à-dire que cette compagnie se trouvera dans une situation avantagée à l'égard des expéditions vers des points où s'exerce la concurrence. Est-ce là le genre d'attitude que devrait adopter une société de la Couronne? Le choix n'est pas bien grand lorsqu'il s'agit des gares gérées exclusivement par le National-Canadien. On a pourtant précisé:

Les wagons appartenant au National-Canadien seront fournis à destination des gares que gère exclusivement le National-Canadien comme Prince-Rupert et Transcona.

Puis la circulaire traite des wagons servant au transport du bois, des billes et du contre-plaqué. Encore une fois, un traitement de faveur est accordé au Pacifique-Canadien par le National-Canadien, société de la Couronne dirigée par un banquier belliqueux et arrogant qui devrait retourner à son ancienne profession. Voici ce qu'on y dit:

Le Pacifique-Canadien fournira des wagons pour des chargements de bois sauf demande expresse de l'expéditeur.

Le Pacifique-Canadien est encore favorisé à l'égard des expéditions de bois sur de longs parcours, ce qui est plus rentable que les courtes distances en ce qui concerne le contre-plaqué et d'autres produits semblables. Le National-Canadien transporte ces marchandises sur les courtes distances. Pour ce qui est du transport de la pâte de bois aux États-Unis, sur de longues distances, on doit se servir de wagons découverts de 52 pieds du Pacifique-Canadien. Ce document porte la signature de M. W. G. Dunlevy, expéditeur en chef, et des exemplaires en sont envoyés à un certain nombre de personnes.