

la Commission, ce qui fait que les parasites spéculant sur le travail des producteurs y ont gagné et que ceux-ci y ont perdu.

Les résultats pour notre réseau de transport seront catastrophiques cette année si l'on ne remédie pas à la situation. On n'a pas établi de contingentements à la livraison de céréales fourragères ne relevant pas de la Commission. Les livraisons ont été paralysées et la Commission a été forcée d'allouer des wagons non pas pour acheminer les céréales à Vancouver, à Thunder Bay, à Churchill ou à Prince-Rupert en vue de l'exportation, mais bien pour transporter les céréales relevant de l'entreprise privée. En n'imposant pas de restriction à la livraison de céréales fourragères du secteur privé, on ébranle le système de répartition égale des contingentements que les producteurs de l'Ouest ont défendu si farouchement. Les boisseaux livrés par le secteur privé sont une entrave au commerce d'exportation des céréales qui est à la base de l'économie céréalière. On enregistrera cet hiver un ralentissement accentué du transport des céréales, à moins que le gouvernement ne soit disposé à prendre des mesures.

A court terme, il nous faut absolument accélérer le transport cet hiver. A long terme, nous devons procéder à des modifications de fonds et nous assurer que les chemins de fer sont au service de la population du pays et non pas au service d'un conseil d'administration uniquement préoccupé de faire des bénéfices. Le CP n'a pas l'intention de collaborer avec le présent gouvernement. Il ne l'a pas fait avec les autres, alors pourquoi le ferait-il avec celui-ci? Pendant des années, il a dicté sa politique à une succession de gouvernements de vieux partis. Il a les moyens de le faire car c'est une grande société disposant de nombreuses relations dans les milieux politiques. D'ailleurs, un certain John Turner qui était auparavant parmi nous siège à présent au conseil d'administration.

Même le chef de l'opposition (M. Clark) va essayer d'obtenir pour le CP une plus grosse part du marché aérien. Après toute l'aide que nous avons accordée au CP depuis 1885, tout ce qu'il trouve à dire c'est: «donnons-lui encore plus». Si sa revendication était légitime, je dirais au chef de l'opposition: allez-y, mais à certaines conditions. Il devrait exiger que les chemins de fer améliorent sensiblement leurs voies, et augmentent leur capacité de transport pour les céréales, auquel cas on envisagerait de lui accorder plus de lignes aériennes.

Je ne pensais jamais que j'en serais réduit à avouer cela, monsieur l'Orateur, mais à mon avis, le ministre des Transports et ministre de la Justice se dégonfle. J'ai toujours pensé que c'était le dernier épithète dont on pourrait l'accuser. Il s'est fait jouer par la direction des chemins de fer, que ce soit les chemins de fer publics ou privés. Il est vrai que le Canadien National a convenu de faire réparer 1,000 voitures, soit la moitié du nombre nécessaire, pourvu que la moitié des frais soit à la charge du public. Le ministre des Transports, ministre de la Justice et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, une seule et même personne, a laissé faire. Il a les pouvoirs en vertu de la loi et s'il ne les a pas, il faut que le cabinet ou le Parlement les lui accorde et vite.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Il est temps qu'il se montre.

M. Benjamin: Mais faire faire des bénéfices aux mains du secteur privé est une telle idée fixe chez le chef de l'opposition, qu'il s'est joint à ceux qui ne veulent pas obliger le CP à assurer le service qu'il est censé donner. Le CP refuse de

Transport des grains

transporter les céréales, refuse d'assurer le transport des voyageurs, et à la suite d'une succession de gouvernements désuets, il n'a plus rien à perdre, excepté l'argent du contribuable et le pays à gagner.

Le chef de l'opposition défend une organisation comme le CP, et veut lui donner encore plus. Cette compagnie doit déjà au contribuable canadien 580 millions de dollars en report d'impôt sur le revenu. Je pourrais aussi devenir un gros chef d'entreprise à des conditions comme celles-là. S'il n'avait pas eu des subventions payées tous les ans depuis le milieu des tristes années 30—inutile de remonter à 1885—le CP n'aurait jamais affiché le moindre bénéfice pendant toutes ces années. Il n'aurait pas pu survivre, sans les largesses du public canadien. La compagnie a reçu l'année dernière seule 102 millions de dollars. Et que fait-elle? Alors qu'elle sabote le trafic des céréales, tout ce que le chef de l'opposition trouve à dire, c'est de la subventionner encore un peu plus. Il veut lui donner encore plus de lignes d'Air Canada. Des lignes créées avec l'argent des contribuables, à une époque où l'entreprise privée ne voulait rien faire. Maintenant qu'elles sont en place, maintenant qu'Air Canada est rentable, CP s'amène avec les autres privés et leurs fidèles, en criant: «A nous le gâteau! Le reste, tout ce qui n'est pas rentable, à l'entreprise publique! Le contribuable n'a qu'à se débrouiller avec la note.»

Canadien Pacifique ne veut même pas nous dire combien touche son président. Il a fallu obtenir ce renseignement par l'intermédiaire de la Securities and Exchange Commission américaine. Le pauvre diable, il a été écrasé par les lignes directrices: il n'a touché que 10 p. 100 d'augmentation l'an dernier, ce qui fait que son traitement est passé de \$300,000 à \$336,000 par année. Il nous a fallu recourir à la législation étrangère pour savoir ça. C'est symptomatique de la puissance politique et du poids de CP. Cette société fait la loi. Elle se vante de son bénéfice record de 233 millions de dollars. Mais elle ne veut pas collaborer quand il s'agit de réparer son propre matériel, même si le contribuable est disposé à partager les frais pour moitié. Sur ce bénéfice de 233 millions, 50 millions provenaient du rail.

Il ne faut pas oublier d'ailleurs que si CP a pu édifier un pareil empire, c'est grâce en premier lieu aux cadeaux offerts par l'État, en contrepartie de la desserte publique, dans les cadres des principes énoncés par les dispositions législatives applicables au transport des céréales, par la loi sur les chemins de fer, par la loi sur le Pacifique Canadien et par les autres textes qui remontent à 1881. Le Canadien Pacifique s'est soustrait aux obligations qu'il avait prises en charge en échange des cadeaux offerts par la nation canadienne. A l'origine, ce n'était d'ailleurs pas considéré comme cadeau mais comme apport contractuel, comme ce que lui revenait dans le cadre d'un marché qui l'appelait à fournir les transports nécessaires dans les conditions géographiques et climatiques du pays. Ce marché a été violé.

La nation a été trompée. Le CP a fait la nique à nos divers gouvernements fédéraux, il a fait comprendre aux producteurs céréaliers et aux contribuables qu'il n'a aucune intention de maintenir et d'augmenter son potentiel de transport de céréales, comme il en a l'obligation. Le Canadien Pacifique n'a nullement l'intention d'assumer ses responsabilités et d'augmenter le nombre de ses wagons afin que nous puissions accroître davantage nos ventes de céréales à l'étranger.