

J'en conviens, monsieur l'Orateur. A mon avis, le dernier paragraphe résume bien la situation dans l'Ouest.

Il faut tenir compte également du facteur historique. En vertu d'une loi adoptée par le Parlement canadien en 1881, la Compagnie du Canadien Pacifique a reçu d'importantes concessions en contrepartie de la construction d'une ligne ferroviaire jusqu'au littoral du Pacifique. Elles incluaient des subventions qui se chiffraient à 25 millions de dollars en espèces—montant beaucoup plus important à l'époque qu'à l'heure actuelle...

Cela, nous le savons.

... et l'octroi de 25 millions d'acres. Moyennant ces concessions, et grâce à elles, le Canadien Pacifique s'est engagé dans des domaines tout autres que le service ferroviaire—hôtels, extraction et fonte des métaux, un service aérien—qui se sont révélés très profitables.

En échange de ces concessions, le Canadien Pacifique s'était engagé à construire le chemin de fer et à l'exploiter «par la suite et pour toujours». Il ne saurait donc se débarrasser maintenant d'une partie de son engagement sous prétexte qu'il comporte un aspect non rentable. Peut-être y aurait-il lieu d'accorder des subventions dans le cas de services non rentables—c'est à la Commission des transports d'en juger. Mais la compagnie se doit sûrement d'assurer ses services au pays en retour des concessions octroyées. Elle ne saurait, en toute justice, renoncer aux uns sans renoncer aux autres.

Monsieur l'Orateur, la proposition du député de Timiskaming (M. Peters) d'annuler la dette du Canadien National, de la rayer des livres de la compagnie, est réalisable, puisque c'est ce que l'on a fait dans le cas de l'Expo. Si, une fois devant un comité du Parlement, comme ils le font d'habitude, les représentants du Canadien National nous disaient s'ils accusent un bénéfice ou un déficit aux taux qu'ils demandent, les députés seraient beaucoup mieux en mesure, je pense, de savoir si les taux sont trop élevés ou trop bas. Si les bénéfices de la Compagnie sont trop considérables, c'est à nous de réduire les tarifs-voyageurs et les tarifs-marchandises, afin que les Canadiens puissent se permettre de prendre le train.

De la façon dont vont les choses, monsieur l'Orateur, avant longtemps il y aura sans doute bien peu de gens dans l'Ouest du Canada qui pourront voyager par avion. Ils devront se contenter d'un billet d'autocar à bon marché ou d'une place assise dans le train toute la nuit quand ils sont forcés de voyager.

**L'hon. Marcel Lambert (Edmonton-Ouest):** Monsieur l'Orateur, en temps ordinaire, ce bill serait assez ordinaire. Conformément à son titre, il demande à la Chambre de fournir aux Chemins de fer Nationaux du Canada et à Air Canada des prestations de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement; mais, comme l'ont fait remarquer mon collègue de Swift Current-Maple Creek (M. McIntosh) et d'autres

encore, le titre de ce bill est fallacieux, puisque ce projet de loi demande également à la Chambre d'autoriser le ministre des Finances (M. Benson) à consentir des prêts, tant au Canadien National qu'à Air Canada, pour s'acquitter de celles de leurs obligations qui sont échues. En d'autres termes, de consentir à ces deux sociétés de la Couronne des prêts destinés à pallier des déficits d'exploitation éventuels.

C'est à ce propos que j'interviens dans ce débat. Le bill est présenté au nom du ministre des Finances. Normalement, c'est aux questions qu'il a soulevées que je devrais répondre, mais il s'agit essentiellement, ici, d'une question de transport. Aussi le débat a-t-il été mené par les députés qui, de ce côté de la Chambre, s'intéressent avant tout, à titre individuel, aux questions de transport. Je suis à la Chambre depuis quelques années, monsieur l'Orateur. Il semble que les choses en soient revenues à leur point de départ. Je me souviens qu'en 1958 et en 1959, le Canadien National avait de graves difficultés avec son service-voyageurs. J'ai ici sous les yeux les conclusions de discussions que j'avais eues avec son président, feu Donald Gordon. Il avait admis que si les choses allaient mal, c'est que le service-voyageurs était exécrationnel.

● (4.00 p.m.)

En revanche, le Canadien Pacifique semblait donner un bon service et invitait les gens à voyager à bord de ses trains. A l'heure actuelle, c'est le contraire qui est vrai. Je ne sais quel motif a poussé la direction du Canadien National à regarder de plus près, au cours de 1959, 1960 et 1961, son service-voyageurs, mais il a accompli de véritables miracles, non seulement quant à l'augmentation du nombre des voyageurs, mais aussi quant au moral du personnel de ce service. Au cours de 1957, 1958 et 1959, aucun cheminot du CN ne semblait avoir la fierté de son travail. Cependant, après les changements opérés dans le service-voyageurs grâce à un certain nombre de mesures, il y a eu revirement complet d'attitude de la part du personnel de la société. Les cheminots étaient fiers d'être à l'emploi du CN et il était devenu très agréable de voyager par le CN.

Les conséquences de ce changement étaient visibles. A Edmonton, pendant l'été, on voyait sur les parcours normaux d'immenses trains composés de 19 à 20 wagons de voyageurs, à deux sections. Les préposés aux bagages qui auparavant jouaient aux cartes pour passer le temps—je ne sais pas au juste ce qu'ils faisaient—ont été obligés de faire beaucoup de surtemps pour faire face à la demande, et ils le faisaient avec plaisir, sachant que leurs affaires marchaient bien.