

Pacifique et celui du Canadien National garantissent le service à des villes ou villages particuliers aussi longtemps que l'eau coulera sous les ponts ou que le soleil brillera. En retour, les chemins de fer ont reçu des milliers de dollars des municipalités intéressées pour que le chemin de fer y passe. Si le Canadien National ou le Canadien Pacifique doivent interrompre ce service, ils feraient mieux de songer à remettre cet argent.

**Des voix:** Bravo!

**M. Whicher:** Nous avons reçu leur engagement. Les gouvernements et les politiques peuvent changer, mais quant au Canadien Pacifique et au Canadien National, les documents que ces compagnies auraient signés il y a 50 ans devraient être encore valables. A mon avis, elles ne font pas du bon travail.

● (3.50 p.m.)

Il y a un instant, j'ai dit que certaines lignes ferroviaires du Canada devaient être abandonnées, nous sommes tous d'accord sur ce point. Nombre d'entre elles ont déjà été abandonnées. Néanmoins, en tant que représentants du peuple canadien, nous sommes tenus de dire au gouvernement que le Canadien National et le Canadien Pacifique doivent respecter leurs obligations. Les chemins de fer sont partie contractante et nous, députés qui représentons les diverses circonscriptions de ce pays, devons dire à l'exécutif que nos deux principales compagnies de chemin de fer ne sont pas si mal en point. L'une en particulier, qui appartient à des intérêts privés et qui se place sous le régime de la libre entreprise, est assez prospère. Je dis cela sans acrimonie, car j'ai aimé le discours, prononcé hier par le député de Vancouver-Est (M. Winch). Je l'ai trouvé extrêmement éloquent. Il nous a exposé beaucoup de faits essentiels que les nouveaux-venus à la Chambre ont écoutés avec intérêt. Je crois que le gouvernement et les dirigeants des sociétés de chemin de fer feraient bien de tenir compte de ses observations.

Monsieur l'Orateur, je voudrais dire, pour conclure, que nos chemins de fer, le Canadien Pacifique et le Canadien National doivent respecter leurs obligations. Quant à nous, membres de la Chambre des communes, nous devons insister sur ce point-ci: si nous faisons honneur à notre signature, les sociétés ferroviaires doivent faire de même.

**M. John Burton (Regina-Est):** Monsieur l'Orateur, ce bill a été l'objet d'un long débat.

[M. Whicher.]

Sauf erreur, certains membres du gouvernement, surtout le leader à la Chambre, semblent mettre en doute la nécessité et l'opportunité de discuter si longuement de cette question. A mon avis, si on ne reconnaît pas la nécessité de ce débat, c'est qu'on n'en comprend pas l'importance.

Je pense que le débat que nous avons eu prend une portée et un aspect significatifs. D'abord, je crois qu'il a démontré très clairement l'importance de l'industrie des transports pour le Canada, particulièrement les chemins de fer. Ensuite, il importe de noter que les discours prononcés à la Chambre par les députés de tous les partis indiquent qu'on n'est vraiment pas satisfait des services offerts par les chemins de fer du pays, y compris le CN qui fait l'objet de la discussion aujourd'hui. En troisième lieu, il importe de noter une anomalie dans notre réseau de transport et le fonctionnement de notre industrie ferroviaire au Canada à l'heure actuelle. En effet, nous possédons deux grandes compagnies de chemin de fer qui sont censées se faire concurrence dans certains secteurs d'exploitation mais, en réalité, chacune gêne l'autre de sorte qu'il est très difficile de fournir le genre de service efficace et rentable si essentiel à une activité économique optimale au Canada. La conclusion logique de tout cela, bien sûr, qui confirme la thèse avancée plus d'une fois par notre parti à la Chambre, c'est qu'il faudrait nationaliser le CP et en faire une société d'État.

Aujourd'hui, monsieur l'Orateur, nous traitons naturellement de l'exploitation et du budget en capital du Canadien National. Il ne sert à rien de rappeler en ce moment l'histoire du CN. Le fait est que le chemin de fer est né à la suite de la prise en charge à contre-cœur par le gouvernement de plusieurs compagnies ferroviaires, en faillite en grande partie à cause d'erreurs de politique gouvernementales quelques années avant 1920. Depuis, le gouvernement et le Canadien National ont dû subir les conséquences néfastes d'erreurs et de politiques malhabiles du gouvernement.

Pendant les nombreuses années où le CN a été exploité comme société d'État, on lui a témoigné une certaine tolérance désolée, en tant que société d'État. On n'y pouvait pas grand-chose; il fallait l'accepter telle quelle et l'exploiter de son mieux, tout en laissant suffisamment de latitude à la société concurrente,