

conviennent pas à l'entreprise privée, comme les postes, la construction et l'entretien de routes et de rues et l'enseignement public.

Ma foi, monsieur le président, aucune compagnie ne pourrait faire moins que le Pacifique-Canadien pour répondre aux besoins auxquels elle devrait répondre. Il est intéressant de noter que le Pacifique-Canadien a toujours refusé de renseigner la population canadienne sur ses affaires. Comme c'est souvent le cas, il faut aller aux États-Unis pour obtenir des renseignements. Pour répondre aux exigences de la loi américaine—la loi canadienne est tellement inefficace à cet égard—le Pacifique-Canadien a fourni des renseignements sur ses opérations à la Commission des valeurs et du change des États-Unis. Outre d'autres renseignements, on retrouve les précisions suivantes qui, selon moi, devraient intéresser le ministre et les députés. Le président du Pacifique-Canadien, M. R. A. Emerson, ainsi que le président du conseil d'administration, M. N. R. Crump, et le vice-président, M. Ian Sinclair, ont touché en 1964 un traitement global de \$253,592 du Pacifique-Canadien. Il n'est pas question de pauvreté pour les dirigeants du Pacifique-Canadien; ils peuvent très bien prendre soin d'eux-mêmes.

● (4.40 p.m.)

Et qu'est-ce que le gouvernement a donné aux administrateurs du Pacifique-Canadien pour obtenir les services de transport efficaces qu'ils devaient fournir? Le 31 décembre 1963, le Pacifique-Canadien avait obtenu en tout des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux 106 millions de dollars et 44 millions d'acres de terrain. Ces chiffres se répartissent comme suit. Aide monétaire: subventions fédérales, \$53,320,028; dépenses du gouvernement fédéral pour des lignes remises au Pacifique-Canadien, \$35,117,152. Cela fait, au total, \$88,437,180. Le Pacifique-Canadien a en outre reçu sous forme d'assistance provinciale la somme de \$12,582,000, et sous forme d'aide municipale, la somme de \$5,261,000. En tout, cela fait 106 millions.

En biens-fonds, représentant un total de plus de 44 millions d'acres, il a reçu du gouvernement fédéral près de 33,000,000 d'acres, et des gouvernements provinciaux, 11,122,000 acres. Monsieur le président, les concessions de terres de l'État ont été et continuent d'être la source d'un énorme accroissement de capital pour le Pacifique-Canadien. La véritable valeur de ces terres n'apparaît pas dans le bilan de la société. Le bilan de la société renferme un poste de terres invendues et de biens d'une valeur de 9 millions. Cette ridicule appréciation transparait dans le fait qu'en 1963 et 1964 la société a réalisé 26.3

[M. Orlikow.]

millions et 64.2 millions respectivement dans des ventes de terrains. Une appréciation modérée des terres concédées au Pacifique-Canadien équivaut à un total de 440 millions.

Ces chiffres, monsieur le président, proviennent des rapports annuels du Pacifique-Canadien et peuvent être extrapolés pour une période plus récente. Ce que je veux dire c'est que notre pays a été extrêmement bon pour le Pacifique-Canadien, et qu'en retour, les administrateurs actuels de la compagnie n'ont tenu aucun compte des besoins des Canadiens. On peut juger des sentiments d'une partie de la population canadienne par la résolution adoptée le 25 janvier 1966 par la Fédération canadienne des agriculteurs, qui n'est pas considérée comme organisation radicale. Cette résolution, intitulée «Nationalisation du Pacifique-Canadien» se lit ainsi qu'il suit:

Il est résolu de recommander la nationalisation des lignes et du matériel d'exploitation du Pacifique-Canadien, dont les avoirs seraient expropriés par le gouvernement du Canada contre la valeur réelle moins un montant raisonnable pour toutes les concessions de terrain, les droits miniers, et autres concessions reçues du Dominion du Canada par le Pacifique-Canadien.

La raison pour laquelle cette résolution a été adoptée est évidente. Le Pacifique-Canadien a décidé qu'il n'était pas nécessaire de s'efforcer de répondre aux besoins des Canadiens. En outre, il est évident que la Commission des transports du Canada ne fera rien pour que la société fasse honneur à ses obligations. J'ai lu la décision de la Commission des transports du Canada relative au *Dominion*. Des représentants des employés du Pacifique-Canadien avaient présenté des instances à la commission à ce sujet. Les quatre provinces de l'Ouest ont présenté des instances, dont la Commission des transports n'a tenu aucun compte; elle n'a retenu qu'une chose: la ligne perdait de l'argent. Si c'est tout ce qui compte, monsieur le président, cela revient à dire que cette compagnie ne peut pas commettre d'erreur. Quand elle perd de l'argent, on lui permet d'abandonner le service ou on lui accorde une subvention. Quand elle réalise des bénéfices, peu importe. Donc, pile elle gagne; face nous perdons.

Non content de l'avoir rendu cette décision honteuse, la Commission, l'autre jour, a insulté l'âne jusqu'à la bride en rendant une autre décision autorisant le Pacifique-Canadien à ne pas remettre le *Dominion* en service l'été prochain. Les chemins de fer sont très occupés pendant l'été avec les touristes et notre pays essaie d'attirer le plus grand nom-