

J'avance cette thèse, monsieur l'Orateur, uniquement pour montrer que nous n'obtiendrons pas l'égalité des chances en marchandant avec les premiers ministres des provinces devant les écrans de la télévision, peu importe la durée des pourparlers. Cette façon de faire peut aboutir à certains résultats, mais pas à celui-là, à mon avis.

Il y a d'autres situations qui donnent naissance au découragement s'il se trouve que l'on vit hors du cercle central magique. Sauf erreur, notre régime bancaire, par exemple, prend sa source à la Chambre, mais nous, de l'Ouest, avons le sentiment que le régime des banques à succursales au Canada milite contre nous, même s'il est efficace et bon sous certains rapports. Je dirais qu'il milite de la même manière contre les Maritimes et les Territoires du Nord-Ouest. Toutes les épargnes des Canadiens sont acheminées vers les deux provinces centrales où sont situés les sièges sociaux des diverses banques. Bien sûr, certains fonds sont réinvestis dans les autres provinces, mais jamais autant qu'on pourrait l'espérer.

Puis il y a toute la question des transports. Je ne vois pas comment la Commission des transports, organisme fédéral, peut examiner sérieusement la demande du Canadien Pacifique, en vue de supprimer ou de réduire le service assuré par le seul train transcontinental qui lui reste. Du point de vue des directeurs de la compagnie, solidement établis au siège à Montréal, je suppose que c'est une excellente idée puisque le service-voyageurs n'est plus rentable selon eux. Mais si nous jetons un coup d'œil sur le bref relevé des affaires de la compagnie paru dans le *Financial Post*, nous constatons qu'elle avait, en 1885, un actif total de 158 millions de dollars. Il y a deux ans, cet actif atteignait près de 3.35 milliards de dollars, l'augmentation étant apparemment de plus de 2,100 p. 100. En réalité, l'augmentation est naturellement bien supérieure, car il y a toutes sortes d'investissements camouflés dont on ne peut mesurer toute l'importance dans le bilan. Et, pendant la même période, les actionnaires ont reçu des dividendes de plus de 1,455 millions de dollars.

Je ne suis pas de ceux qui voient dans les bénéfices une chose répréhensible. A mon avis, le Canadien Pacifique n'a pas mal servi le Canada, mais on peut dire aussi que le Canada n'a pas mal servi le Canadien Pacifique. A titre de petit actionnaire de la compagnie, je me réjouis de son succès, mais je ne puis m'empêcher de me demander ce qui se passe quand celle-ci a l'audace de se présenter à la Commission des transports pour obtenir l'autorisation de se débarrasser du seul train transcontinental qui lui reste. A vrai dire, le CP semble vouloir se défaire de tous ses trains. On peut faire disparaître les trains de marchandises en convainquant les clients que presque tous les autres modes de transport sont plus rapides et plus sûrs. On peut éliminer les voyageurs en affirmant qu'ils sont quantité négligeable. Un des moyens à employer est de recourir aux ordinateurs pour la réservation des places et d'en fausser le fonctionnement de manière à indiquer qu'aucune place n'est disponible. Avec un peu d'habileté, il est facile de prouver que les voyageurs n'existent pas et que, par conséquent, les trains ne sont pas nécessaires. Je n'affirme pas que c'est effectivement ce qui se fait. Je veux simplement dire qu'il existe un certain nombre de moyens de faire croire que les trains ne sont pas requis.

Dès qu'une société ferroviaire se lance dans un tel programme, si elle tient bon et décide d'aller jusqu'au bout, elle finit par se placer dans une situation idéale. Elle conserve ses biens immobiliers sans s'embarrasser de faire circuler des trains. Le Canadien Pacifique—et je ne prétends pas connaître ses objectifs à long terme—est maintenant une société très efficace qui affirme ne plus pouvoir se permettre de maintenir en service le seul train de voyageurs transcontinental qui lui reste. Au lieu de l'abandonner complètement, il propose au gouvernement fédéral de lui aider à assurer le service trois jours par semaine. Je ne crois pas que c'est une très bonne idée. Cela fait très bonne impression, mais le public voyageur et le bien-être des travailleurs en cause sont censés peser le plus dans nos décisions à cet égard. J'ose dire que ni le Canada ni le Canadien Pacifique seront ruinés si grâce à quelque formule acceptable pour les deux, le *Canadian* continue d'assurer le même service qu'aujourd'hui.

Je soulève la question, monsieur l'Orateur, parce que c'est d'abord un problème qui touche l'Ouest. Après tout, c'est 25 millions d'acres de terres de l'Ouest qui ont été donnés à cette société, un geste généreux du gouvernement fédéral de l'époque, alors qu'il n'y avait au Parlement que trois ou quatre députés de la région susceptibles de mettre en doute le bien-foncé de cet arrangement. A l'époque, les richesses naturelles de l'Ouest étaient de la compétence du pouvoir fédéral. Dans les années 30, le contrôle de ces ressources a été rétrocédé aux régions de l'Ouest, c'est-à-dire nos richesses naturelles diminuées de 25 millions d'acres, alors que les 25 millions de dollars de subventions en espèces que l'Est avait consenties lui ont finalement été remboursées. Les statistiques prouvent que plus de Canadiens de l'Ouest que de partout ailleurs voyagent sur le réseau du CP, si l'on fait les calculs sur la base du mille-voyageur. Ainsi, après avoir reçu nos terres, on ne veut plus respecter ses engagements et je suis atterré qu'un organisme fédéral considère une proposition du genre de celle qui est à l'étude.

Il y a un autre aspect de la question qui m'intéresse. Si nous allons faire volte-face et nous occuper d'immeuble, pourquoi permettrait-on au CP, qui est une société sans âme tout en étant une bonne entreprise, de revenir sur les conditions d'une cession de terrain faite il y a 85 ans? Il ne faut pas oublier que les Indiens et les Métis, qui sont les premiers Canadiens, ont également conclu des accords fonciers presque à la même époque mais personne n'a songé à leur permettre de renégocier ces ententes, même si elles se sont révélées aussi peu profitables pour eux que les trains de voyageurs pour le Canadien Pacifique.

Pour changer de sujet, nous sommes tous heureux de constater la notable amélioration dans le cas du blé, attribuable surtout au programme LIFT et aux exigences de la nature dans les régions éloignées.

Une voix: Qu'est-ce que le LIFT vient faire là?

• (4.10 p.m.)

M. Osler: Ce n'est pas aux mêmes fermiers que moi que vous avez parlé. De toute façon, je suis d'avis que pour la première fois depuis des années, le gouvernement fédéral ne s'est pas contenté de dire aux gens de travailler à leur propre ruine en cultivant tout ce qu'ils peu-