

l'Ouest du Canada. Cette observation s'applique aux deux grandes compagnies de chemin de fer, mais spécialement aux chemins de fer Nationaux du Canada. Il s'agit là d'une opinion et non d'un fait que l'on peut prouver. Je crois que certains événements récents ont fait empirer la situation et je mentionnerais, à titre d'exemple, que presque 90 p. 100 des membres de la Fraternité des mécaniciens de locomotives se sont prononcés en faveur de la grève, bien que les chefs syndicaux, après maints pourparlers, aient conclu une entente avec les chemins de fer sans obtenir une seule concession. Le climat est à ce point tendu entre la majorité des membres de la Fraternité et les chefs des syndicats, qu'un groupe comme le comité mixte des cheminots itinérants, organe officieux existant au sein des succursales de Port-Arthur à Vancouver, relève d'emblée le défi que posent ces suppressions d'arrêts.

Je voudrais dire au ministre que lorsque j'ai demandé au ministre du Travail de faire dresser un tableau de la situation, je voulais qu'il le fasse lui-même, car je désirais que le gouvernement se rende compte de la menace que l'on entrevoit pour la mi-août si l'on supprime vraiment les arrêts prévus. Il y aura de la casse si les chemins de fer persistent dans leur attitude actuelle.

En dépit du fait que le ministre a déclaré à la Chambre qu'il ne saurait intervenir, il me semble qu'il devrait accepter une certaine responsabilité à cet égard. Du moins, c'est ainsi que j'interprète ses observations.

Il est un autre point que j'aimerais soulever concernant le National-Canadien, savoir l'abandon des embranchements. Un des résultats les plus frappants des pressions politiques qui s'exercent dans l'Ouest canadien par suite de l'abandon des embranchements qui avait été prévu dans le rapport de la Commission MacPherson, c'est qu'en général, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sont considérés comme une seule entité. On n'établit aucune distinction entre la société d'État et le chemin de fer privé comme on le fait souvent à la Chambre. Ce qu'on a fait à l'égard des deux chemins de fer concernant les décisions qui influent sur la politique publique, il ne serait pas mauvais qu'on le répète en ce qui a trait à d'autres domaines. Vu l'appui qui a été accordé au Pacifique-Canadien, ces dernières années, et les subventions qui lui ont été versées sur les deniers publics, il est temps que nous ayons l'occasion de rencontrer le président de cette société au sein d'un comité de la Chambre, grâce à quelque arrangement officiel. Si je signale cela, c'est qu'il est impossible d'établir au Canada une politique qui ne s'applique pas également à la société d'État et au chemin de fer privé.

[M. Fisher.]

Si le Pacifique-Canadien n'était assujéti à aucun règlement ou s'il ne profitait pas des subventions qui lui sont offertes—et je ne blâme pas la compagnie de tirer parti de ces subventions—je comprendrais qu'on puisse ne pas s'en occuper. Mais dans les circonstances, je crois qu'il est grandement temps que le président du Pacifique-Canadien ait l'occasion de faire connaître son opinion devant un comité parlementaire.

Voici une des questions que je voudrais poser au ministre: peut-il nous dire où en sont les propositions présentées par M. Gordon? M. Gordon nous a dit, il y a deux ans, qu'il soumettait des propositions au ministre des Finances et au ministre des Transports au sujet de la structure de la dette à long terme du National-Canadien. Depuis 1950, année où il est devenu président, M. Gordon a changé d'avis plusieurs fois au sujet des facteurs qui empêchent le National-Canadien de faire ses frais au lieu d'avoir des déficits. Ses dernières instances me semblent indiquer qu'à moins d'un remaniement de l'administration de la dette du National-Canadien, l'exploitation du chemin de fer ne pourra jamais être rentable. J'ai demandé à un économiste des transports d'étudier la structure de la dette de cette compagnie et il a signalé que si ces dettes sont si considérables, c'est, dans une certaine mesure, en raison des sommes énormes qui doivent servir au remboursement des intérêts.

Dans le dernier rapport annuel du National-Canadien, celui de 1962, on voit que le solde de la dette à long terme s'élève au total à \$1,842,345,846. C'est une somme énorme. Mon ami a étudié les deux façons dont le National-Canadien a financé son exploitation ces dernières années, surtout en ce qui a trait à ses besoins dans le domaine des investissements, et au remboursement d'autres dettes à long terme arrivées à échéance. Le réseau d'État a agi de deux façons. Il a d'abord émis des obligations, et ces dernières années celles-ci portaient un intérêt élevé, soit plus de 5 p. 100 parfois. A d'autre moment la Compagnie a obtenu des prêts du gouvernement à des taux très faibles. Mon économiste a fait une analyse à la suite de laquelle il m'a dit que si les prêts effectués au cours des sept dernières années avaient porté un taux d'intérêt uniforme de 2½ p. 100, le service total de la dette par année aurait été de 350 millions de dollars moins élevé qu'il ne l'est présentement. Le National-Canadien aurait économisé énormément si sa dette avait porté un intérêt de 2½ p. 100. Mes honorables amis du Crédit social pourraient peut-être faire une analyse beaucoup plus efficace de ce genre de taux d'intérêt, mais il me semble ridicule que la dette à long terme du National-Canadien, qui est une société de la Couronne,