

qu'en plus de cette explication le comité des transports a déclaré ce qui suit:

... afin de protéger entièrement la population en cas de doute, le comité serait porté à déclarer que le service est un service-voyageurs, afin que l'enquête la plus approfondie puisse être effectuée.

Je soutiens maintenant qu'il aurait dû s'exprimer sans détours au sujet du service-voyageurs. Un autre élément, je crois, auquel nous devrions nous intéresser est la préoccupation de la Commission canadienne des transports au sujet des problèmes de transport terrestre. Pour bien en juger, on n'a qu'à penser à l'établissement du Canadien Institute of Guided Ground Transport à l'Université Queen's qui est commandité par le CN, le CP et la CCT, chacun devant verser jusqu'à \$100,000 par année durant cinq ans.

Il faut se réjouir de la création d'un tel institut. Toutefois, après avoir lu le communiqué publié par *The Gazette* le 6 mai 1969 voulant que M. Robert A. Bandeen ait déclaré, à un colloque de recherche par les transports canadiens, que le CN et le CP devraient abandonner leurs services-voyageurs parce qu'ils ne sont pas rentables, et après avoir découvert que M. Bandeen est vice-président du CN chargé de la planification et des finances et qu'il a été élu président de l'institut, faut-il s'étonner que le transport ferroviaire des voyageurs soit voué au néant? Au moment où les résultats des recherches précises sont encore incomplets, la Commission canadienne des transports n'a pas délégué un de ses membres auprès de l'institut, mais plutôt un membre du personnel du ministère. Je pourrais en dire long sur ce qui se passe au Canadien Institute of Guided Ground Transport à l'heure actuelle. Les études n'ont pas encore été menées à terme et pourtant la Commission canadienne des transports accepte le principe qu'il faut abandonner le transport par rail.

Le 8 mai 1969, M. MacMillan, président du Canadien National, comparaisait devant le comité permanent des transports et des communications. Je lui ai alors posé la question suivante:

Est-ce que votre compagnie a déjà étudié la possibilité avec vos concurrents d'établir une politique nationale de service-voyageurs afin de desservir le pays dans son ensemble avec un service adéquat de service-voyageurs sans qu'il y ait double emploi?

M. MacMillan a répondu:

Oui, nous l'avons fait; nous avons fait plus d'ailleurs. Nous étudions à l'heure actuelle, en collaboration avec le service de recherches de la Commission canadienne des transports, auquel le Pacifique-Canadien participe, de manière approfondie à l'égard de la formulation de l'établissement d'un réseau ferroviaire national qui répondrait aux besoins du Canada.

Monsieur l'Orateur, si l'on voit cette déclaration et la suppression des services-voyageurs depuis l'époque, on comprendra que la recherche en cours n'intéresse vraiment pas la Commission canadienne des transports maintenant. Je voudrais faire certaines recommandations dont on devrait tenir sérieusement compte dans l'intérêt de l'ensemble de la politique des transports au Canada. Je dis qu'elles sont dans l'intérêt du pays car elles se rapportent à une politique globale de transport national. En outre, j'estime que le président de la Commission cana-

dienne des transports devrait remettre sa démission. Je le répète, j'ai déjà écrit à cet égard au ministre des Transports (M. Jamieson).

Nous soutenons que la Commission canadienne des transports ne devrait plus autoriser de diminutions ni de suppressions tant que ne seront pas achevées toutes les recherches entreprises par la division des recherches de la CCT ou d'autres organismes du gouvernement sur toutes les études guidées des transports terrestres et des mesures de lutte contre la pollution. Nous estimons aussi que la Commission devrait révoquer son ordre d'arrêter les services-voyageurs sur un trajet de 400 milles dans le sud-ouest de l'Ontario.

Nous déclarons en outre que la Commission canadienne des transports devrait diriger de façon créative la mise au point d'un système de communications qui servirait les intérêts du client, de l'environnement et de l'économie nationale. Je dis également que la nomination des membres de la Commission canadienne des transports ne devrait pas être sujette à l'influence ni aux recommandations des chemins de fer et qu'on devrait adopter une tactique nouvelle pour remplir les postes de la CCT.

Je dis également que les chemins de fer devraient déposer tous les ans auprès de la CCT un document public qui indiquerait le nombre de passages gratuits octroyés à des particuliers, des organismes, des membres de la presse, de la radio ou de la télévision, soit dans des wagons publics ou privés, soit dans des appareils de compagnies aériennes possédées par une filiale. Je dis ensuite que les chemins de fer du Canadian Pacific devraient déposer chaque année une déclaration publique indiquant les montants facturés par CP à CP pour la location de leurs installations. J'ajoute en outre que la Commission canadienne des transports devrait faire faire immédiatement une vérification complète par des professionnels indépendants afin d'évaluer de façon intelligente le coût des services-voyageurs.

Cette proposition est sans doute conforme au point de vue de certains qui ont comparu devant la Commission. Nous estimons d'autre part que la Commission devrait immédiatement enjoindre aux chemins de fer de mettre en service à l'intention du public des wagons satisfaisants et bien entretenus; elle devrait cesser ou s'abstenir de donner une suite favorable à toutes les demandes qui lui sont soumises pour obtenir l'arrêt du service sur telle ou telle ligne en ne se basant que sur des considérations financières; elle devrait plutôt prendre en considération, en premier lieu et avant tout, l'intérêt du public canadien. «Ce sacré public!», voilà une expression qui doit être bannie.

Enfin, nous estimons que les pertes enregistrées sur le plan du trafic-voyageurs devrait être compensées pour les recettes que les chemins de fer retirent de leurs opérations commerciales non ferroviaires, et non par celles provenant du transport des marchandises.

Je suis tout à fait certain que ce sont les rentrées provenant des opérations non ferroviaires qui devraient couvrir le déficit éventuel enregistré dans le trafic-voyageurs. Il n'est pas équitable de faire assumer ce déficit par ceux qui ont recours aux trains. C'est de la manière indiquée ci-dessus que les chemins de fer devraient couvrir ce déficit.