

milles de Côte Sainte-Catherine, deux grandes brasseries et des meuneries qui pourraient utiliser les avantages d'un élévateur à grain.

En vue d'obtenir l'utilisation maximum du quai qui existe déjà à Côte Sainte-Catherine, il faut obtenir la pleine coopération du ministre des Transports, celle du bureau de la Voie maritime et celle de la municipalité de Côte Sainte-Catherine.

J'espère que le ministre des Transports apportera toute l'attention requise à ce projet et qu'il y accordera son entière coopération en l'appuyant, car il en vaut vraiment la peine.

[Traduction]

Le troisième point qui présente un caractère d'urgence pour mes électeurs, les Mohawks de Caughnawaga, est l'éventualité du jumelage des canaux maritimes dans la région qu'ils habitent. Ils sont préoccupés par la possibilité d'une nouvelle expropriation. Le ministre est aussi conscient que tout autre membre de cette Chambre, des problèmes qu'a fait naître la première expropriation. Certains de ces problèmes n'ont malheureusement pas encore été résolus. Je suis persuadé que le ministre et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent feront tout leur possible pour éviter une nouvelle expropriation de la réserve indienne de Caughnawaga.

**L'hon. M. Harkness:** Monsieur le président, au risque de répéter ce qui a déjà été dit, j'aimerais ajouter ma protestation aux nombreuses autres déjà exprimées quant à la suppression du *Dominion* par le Pacifique-Canadien et à la réduction générale du service-voyageurs de cette société. Il ne fait pas de doute, à mon avis, que le Pacifique-Canadien a tenté délibérément d'abandonner son service-voyageurs. A cette fin, la société a réduit au minimum les services qu'elle offre à bord de ses trains, sauf dans le cas du *Canadian*, en vue de dissuader les gens d'y monter. La société croyait qu'elle serait ensuite en mesure d'être bien reçue par la Commission des transports du Canada et, naturellement aussi, par le cabinet, lors de l'audition de cet appel. Quand le cabinet entendra effectivement l'appel concernant la suppression du *Dominion*, j'espère qu'il pèsera tous les éléments d'ordre général dont il faut, à mon sens, tenir compte avant de décider si la société devrait être autorisée à abandonner ce train.

La raison principale pour laquelle on a donné une charte à la compagnie de chemin

[M. Watson (Châteauguay-Huntingdon-Laprairie).]

de fer était pour établir un service-voyageurs et un service-marchandises. Il me paraît évident que les paiements ont été faits à la compagnie de chemin de fer pour qu'elle assure un service satisfaisant pour les marchandises et pour les voyageurs. Je pense que sa charte comporte cette disposition. Je pense qu'il faut maintenant résister à toute tentative de sa part de se soustraire à cette responsabilité et que le gouvernement devrait veiller à assurer un service-voyageurs suffisant.

Bien des gens ne voyagent plus par train, mais ce mode de transport compte encore des usagers. Je pense que beaucoup plus de monde prendrait le train si le service était satisfaisant. Certainement, au cours des deux ou trois dernières années, le service du *Dominion* n'était pas de nature à encourager les gens à reprendre ce train. Il n'est donc pas surprenant que le nombre de ses usagers n'ait rien d'impressionnant.

• (8.00 p.m.)

D'autre part, je sais aussi bien par expérience personnelle que par l'expérience d'un grand nombre de mes amis qu'il est toujours difficile de retenir des places à bord de trains du Pacifique-Canadien quelque temps avant un voyage. Le train Calgary-Edmonton en est un autre exemple. Les autorails servant sur ce parcours étaient passablement bien fréquentés, mais l'an passé, le Pacifique-Canadien a presque doublé le tarif. Pour aller de Calgary à Edmonton par le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien—la voie du National-Canadien est plus tortueuse et prend un peu plus de temps—le tarif était le même. A l'heure actuelle, le tarif du Pacifique-Canadien est près de deux fois celui du National-Canadien. Il n'y a aucun doute que le tarif a été haussé pour décourager le public voyageur. De cette façon, on pourrait prouver, chiffres en main, qu'à cause d'un manque de clientèle, le Pacifique-Canadien devrait être autorisé à supprimer ce service.

C'est à quoi tendent les manœuvres de ce genre. Si le Pacifique-Canadien peut prouver que le trafic-voyageurs ne justifie pas la poursuite d'un service, et est autorisé à abandonner complètement le service-voyageurs, le public n'aura plus à sa disposition que deux modes de transport dans une grande partie du pays, l'avion et l'autobus. A cet égard, les petites villes surtout n'ont pas de service aérien et n'en auront sans doute pas dans un avenir prévisible.