

caution gouvernementale et c'est la faillite, ainsi que cela s'est produit dans le cas de ces trois compagnies de chemins de fer au début de ce siècle. Ils ne sont pas perdants dans l'affaire. Ils recouvrent leur argent. Les groupes qui ont acheté des titres et des actions recouvrent leur argent. C'est le public qui paie la note.

C'est ce qui se produit trop souvent en réalité. Les gens dont je parle sont les premiers à décrier la valeur de l'initiative et de l'entreprise privée. Mais lorsqu'ils ont des ennuis, qui s'adresse au gouvernement pour se faire secourir? Ce sont les assistés sociaux les mieux traités au Canada. Lorsque j'entends un vieux bonze se plaindre qu'il y a trop de bien-être social ou d'assistance publique, je ne peux m'empêcher d'être étonné, car le montant consacré au bien-être public est infime en comparaison des sommes distribuées aux sociétés qui s'adressent au gouvernement actuel ou au gouvernement conservateur précédent pour les rescaper. N'importe quel imbécile pourrait à ce compte-là être homme d'affaires, mais on se paie la tête d'une foule de Canadiens en rescapant ces sociétés qui ont fait faillite. C'est ce que nous faisons à l'heure actuelle. Le gouvernement accorde des subventions qui se chiffrent à des centaines de millions à des entreprises privées dont le conseil d'administration décrie le socialisme et l'intervention de l'État. Quel tas de sottises! Ils sont les premiers à réclamer de l'aide. Ceci s'applique à tous les assistés sociaux qui siègent aux conseils d'administration et qui l'ont fait depuis le début de la confédération.

L'exploitation de chemins de fer est défavorisée au Canada par suite de la politique nationale des transports en vertu de laquelle les exploitants doivent travailler de nos jours, comme, du reste, depuis le début de la confédération. Pour illustrer ce point, je vais citer quelques exemples de ce qui s'est produit dans certaines régions où le service ferroviaire s'est détérioré ou a été abandonné. Tout a été fait: on a fermé des gares, annulé ou fragmenté les services sur les lignes d'embranchement, ou encore abandonné les services-voyageurs, c'est-à-dire que les chemins de fer peuvent à leur gré commander la marche d'un train. Quant à certains types de transport des marchandises et de messageries, les services par chemin de fer ont virtuellement disparu. Je le répète, on a tout fait, surtout depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. L'entreprise ferroviaire privée n'était pas intéressée, elle voulait des bénéfices sans assurer les services. Dans le cas du chemin de fer d'entreprise publique, il n'avait pas le choix en raison des arrangements financiers en vertu desquels il devait travailler et de la concurrence déloyale à laquelle il avait à faire face. Il n'avait pas d'autre choix que de réduire les services, ce qui était nécessaire pour montrer aux députés et au public qu'il avait réalisé un bénéfice.

J'en citerai quelques exemples. Le plus choquant et le plus récent a été la demande de suppression d'un seul coup de 76 gares au total en Saskatchewan et en Alberta. Quatre députés, un sénateur, des maires et des conseillers de douzaines de communautés, et des représentants de la Saskatchewan se sont tous présentés à trois audiences successives en Saskatchewan pour protester contre cette demande. Le comité des transports ferroviaires de la Commission canadienne des transports a rendu sa décision, il y a une ou deux semaines. Il a jugé bon de ne tenir aucun compte des instances présentées, et d'accorder au chemin de fer l'autorisation de supprimer ces 76 gares au milieu de ce mois-ci. Lorsque j'ai demandé au ministre des Transports (M. Jamieson) s'il ferait intervenir ses collègues du cabinet pour annuler cette ordonnance, de

toute évidence il ne savait même pas si c'était possible. J'espère que le secrétaire parlementaire lui rappellera que le texte même de la loi lui accorde le pouvoir de casser une décision de la Commission canadienne des transports. C'est là l'exemple le plus récent des décisions rendues par la Commission canadienne des transports, qui sont contrairement aux besoins du public canadien.

Je serai assez courageux pour lire un petit bout du mémoire que j'ai présenté à la Commission—pour indiquer mes idées sur la façon dont on pourrait maintenir les services de ces bureaux tout en réduisant les coûts et en augmentant le rendement. Je ne prétends pas du tout que l'on doive ou puisse garder en service les 76 bureaux, mais lorsque l'on se rend compte que la compagnie ferroviaire veut fermer ses bureaux dans des municipalités de 500, 1,000 ou 3,000 habitants, il n'y a pas de doute que quelque chose ne tourne pas rond. Et puis lorsqu'on voit une commission des transports docile qui accepte une telle proposition aussi facilement et aussi vite, à nouveau on se pose des questions.

Ni moi, ni aucun député de cette Chambre, ni la Commission canadienne des transports n'avons pu obtenir de preuve que ces soi-disant centres de service aux clients fournissent un meilleur service et augmentent le chiffre d'affaires, comme le prétendent le CP et plus récemment le CN. J'ai indiqué dans mon mémoire à l'audience de Wynyard, Saskatchewan, que si les affirmations du Canadien Pacifique, par exemple, étaient exactes, si dans le cas d'autres régions de l'Ouest du Canada où des centres de service avaient été inaugurés à l'intention des clients et où des douzaines d'agences avaient été fermées, ces centres fournissent en fait de meilleurs services et produisent un accroissement du trafic, il incombait aux compagnies de chemin de fer de fournir à la Commission, au public et aux députés de la Chambre, le détail des recettes de chaque station au chapitre des expéditions et des réceptions, des chargements complets et partiels de wagons, des marchandises et de service express, du nombre de télégrammes envoyés et reçus, du nombre de billets vendus et des recettes pour le service voyageurs par la période antérieure à la fermeture de ces stations.

• (1620)

Ce que nous aimerions avoir dans le cas du centre de service aux clients de Regina du Canadien Pacifique, par exemple, ce serait les recettes, le nombre des expéditions pour chacune des stations qui sont maintenant fermées, l'état des recettes depuis la fermeture de ces stations et de l'entrée en fonction de ce qu'on appelle le centre de service aux clients. Ces chiffres peuvent être obtenus, mais il faudrait que le Canadien Pacifique affecte un grand nombre d'employés qui seraient chargés d'examiner chaque lettre de voiture et chaque talon de billet émis depuis que le centre de service aux clients est ouvert. Mais je crois bien que le Canadien Pacifique n'a pas tenu un état distinct de ces chiffres et qu'actuellement on ne peut nous dire quelles sont les recettes pour chacune des stations. Cette situation fait bien l'affaire de la compagnie. Elle s'arrange pour se défaire des preuves dont nous avons besoin. A mon avis, c'est le genre de preuves que le Canadien Pacifique ne veut pas nous donner. Tous les revenus provenant de stations telles que Milestone, Yellow Grass et des stations au nord, au sud, à l'est et à l'ouest de Regina sont centralisés au centre de service aux clients à Regina.

Comme bien d'autres, je continuerai à m'opposer à ces demandes. Le CN en a déposé une pour fermer un grand