

un service ferroviaire, si l'on ne peut voyager par train? C'est impossible, parce que les horaires sont inadéquats.

Monsieur l'Orateur, je citerai comme exemple le service qui relie Québec et Ottawa. Je voyage en auto, d'Ottawa à Québec, tout simplement parce que je franchis en quatre heures un trajet qui en exigerait sept ou huit en train, moyen de transport que je préférerais, car il est moins fatigant.

On ne saurait se résoudre à voyager en train si le service est inadéquat. Pourtant, la télévision, les journaux et la radio débitent une publicité sans fin pour vanter les tarifs rouges, blancs ou bleus du Canadien National. Mais à quoi riment les réductions de tarifs si l'n'y a pas de train?

Voilà une des raisons pour lesquelles on est en train d'étudier la demande de crédits des chemins de fer Nationaux, ce qui ne fera qu'augmenter la part des contribuables pour aider à remplir les poches des actionnaires.

Il est presque ridicule que les deux compagnies de chemin de fer annoncent qu'elles vont supprimer les services de voyageurs non rentables. On devrait plutôt se dire que s'il s'agit d'un service essentiel qu'on veut rentable, il faut faire en sorte d'amener les contribuables à l'utiliser.

Le service d'autobus fait la liaison entre Montréal et Québec, toutes les heures. Les véhicules en provenance de Montréal sont bondés, surtout lorsque certaines manifestations attirent 10,000 ou 15,000 personnes dans la vieille capitale. On voyage beaucoup par autobus. Même s'ils sont bondés, personne ne se plaint.

Les compagnies de transport par autobus ne viennent pas nous demander de combler leurs déficits. Elles ne demandent pas, chaque année, un octroi de 15 ou 20 millions de dollars. Pourquoi? Parce qu'elles réussissent à s'adapter au marché et à convaincre les gens de voyager par autobus.

Que dire, toutefois, lorsqu'il n'y a qu'un train qui part d'un endroit pour se rendre à un autre et qu'il quitte la gare à une heure indue? Qu'il existe, par exemple, trois départs de trains, de Québec vers Ottawa, chaque jour et l'on peut être certain qu'ils seront bondés. Les sociétés parviendraient ainsi à combler certains déficits. En effet, nous pouvons lire, à la page 8 du rapport des vérificateurs du Canadien National pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1968, et je cite:

Les revenus du transport des marchandises ont accusé une augmentation de 4.5% durant l'année, mais ceux du service voyageurs ont baissé de 15.8% ...

A la fin, on peut lire ce qui suit:

... par rapport au chiffre record de 1967.

[M. Matte.]

Il est extrêmement important de le signaler. Au cours de 1967, l'année du Centenaire et de l'Expo, 54 millions de personnes affluèrent à Montréal. Il s'agissait d'une année record. Les trains, à ce moment-là, étaient bondés plus que d'habitude. Si l'on se fonde là-dessus pour dire qu'il s'est produit une diminution de 15.8 p. 100, on fausse alors les données. Si le Canadien National et le Canadien Pacifique se fient là-dessus pour prétendre que le service est déficitaire en 1968, ils disent des faussetés. Il était exceptionnel en 1967 que tant de voyageurs affluent à Montréal et évidemment, il fallait s'attendre à une diminution en 1968.

Partant de cette constatation, on peut donc affirmer que si l'on a pu mettre un service adéquat à la disposition des voyageurs au cours de 1967, cela veut dire que si l'on se souciait moins de la rentabilité et plus de la qualité du service, on réussirait peut-être à convaincre plus de gens de voyager par train.

Il s'agit, à mon avis, de points très importants et je voudrais profiter de l'occasion pour signaler certaines choses qui m'intéressent plus particulièrement, puisque dans ma circonscription—que je ne peux parcourir entièrement en automobile—je suis obligé, si je veux aller dans le nord, de voyager par train, puisque c'est le seul mode de transport utilisable.

Or, la ligne Québec-Abitibi serait supprimée. Je voudrais signaler que lorsque le seul moyen de transport utilisable dans une région est le train, on ne doit pas songer à le supprimer. Cela prouve encore une fois qu'on n'a pas réfléchi comme il faut lorsqu'on a voulu discontinuer ce service-là. Il s'agit donc d'une offensive concertée du Canadien National et du Canadien Pacifique afin de nous forcer la main. En effet, on vient dire que si l'on supprime le service de voyageurs, il est entendu que les citoyens rouspéteront et que, par conséquent, on va tout simplement payer, ce qui fera l'affaire de ces sociétés.

Il s'agit là d'un raisonnement propre aux directeurs de ces sociétés, et nous voulons ici le condamner. Il faut absolument ramener ces directeurs à la raison.

On nous reproche sans cesse de proposer une solution, mais si on la mettait en pratique, nous ne serions pas acculés à un tel problème.

• (9.30 p.m.)

Les déficits des compagnies sont surtout attribuables aux emprunts et au montant exorbitant d'intérêt payé sur ces emprunts. Il ne serait même pas question de déficits si l'on réglait à la base ce problème d'emprunts, lorsqu'il s'agit de services publics essentiels.