

demandes de remise en service de ces trains et j'aimerais en donner les raisons. Il m'a tout d'abord déplu que, sans même attendre que cette question soit examinée par la Commission canadienne des transports, le CN ait pris sur lui d'aviser les Postes qu'après le 1^{er} février il ne fournirait plus les wagons postaux entre Winnipeg et Long Lac et, en même temps, dès le mois de décembre, il leur disait de chercher d'autres moyens pour assurer ce service aux communautés intéressées. Cela me semble un peu fort mais ce n'est peut-être qu'un petit incident.

Deuxièmement, la suppression des trains n^{os} 7 et 8 entraîne des conséquences graves pour de nombreuses agglomérations canadiennes. Avant leur suppression il était possible d'assurer, de Toronto ou de Winnipeg, des services de voyageurs, de messageries et des services postaux à n'importe quelle collectivité du nord de l'Ontario, été ou hiver et 24 heures sur 24. Par exemple, les denrées alimentaires frigorifiées pouvaient être expédiées de Winnipeg par rapide à 9 heures du soir, arriver à Sioux Lookout à 3 h 10 du matin et être livrées le matin même, toutes fraîches, aux négociants. On ne sait pas au juste maintenant ce qui va se passer puisque, sur les 91 agglomérations situées entre Winnipeg et Toronto, un grand nombre sont sans grandes routes. De plus, comme on supprime les trains 7 et 8, le Supercontinental sera chargé d'un si grand nombre de fonctions qu'il avancera vraisemblablement à la vitesse d'un tortillard.

La direction du CN laisse entendre que la réorganisation des services prolongera la durée du trajet du Supercontinental d'une heure à une heure et demie. Déjà, il est manifeste que pour desservir convenablement les 91 agglomérations citées, ce train arrivera à destination avec trois ou quatre heures de retard. Cette dégradation du Supercontinental se soldera par une diminution du nombre de voyageurs et de la demande des services de wagons-lits et de wagons-restaurants. Cela ne fait aucun doute, finalement, le CN demandera l'autorisation d'abandonner complètement le service du Supercontinental. C'est pourquoi j'engage énergiquement le gouvernement à rétablir les trains 7 et 8, pour suppléer au Supercontinental et empêcher la dégradation de ce service de première classe. Il n'y avait aucune raison, financière ou autre, pour supprimer les trains 7 et 8.

En outre, je signale au gouvernement qu'il est indispensable d'instituer immédiatement une politique visant à assurer un service-voyageurs convenable à travers le continent, doté de matériel moderne pour les trajets de jour, capable de desservir les agglomérations dépourvues de grandes routes, ainsi que d'autres agglomérations du pays ayant besoin d'un tel service.

J'ai mentionné certains problèmes précis et je pourrais en mentionner encore bien davantage, mais tout cela se résume à l'orientation imprimée à la politique du gouvernement depuis un certain nombre d'années en ce qui concerne le transport public. Cette orientation s'est révélée tout à fait mauvaise. De plus en plus, les gouvernements ont tenté de s'abstenir de prendre des décisions de politique dans le domaine des transports, en insistant un peu trop sur l'autonomie des sociétés d'État à l'œuvre dans ce domaine; en constituant des organismes et des

[M. Rowland.]

commissions prétendument autonomes pour s'occuper d'élaborer et d'appliquer la politique publique dans le domaine des transports publics; en insistant pour traiter comme des entreprises commerciales normales les sociétés d'État engagées dans le transport public, et ainsi les juger d'après leur chiffre d'affaires plutôt que d'après leur aptitude à satisfaire les besoins du public.

Je ne dis pas que les sociétés de transport de la Couronne ne devraient pas se préoccuper de leurs profits et pertes. Ce que je dis, c'est que leur premier souci devrait être de savoir si elles fournissent le genre de service dont le pays a besoin. En d'autres termes, il faut que le gouvernement prenne le temps de décider quel genre de réseau de transport notre pays exige pour répondre à ses besoins actuels et favoriser son expansion future. Après avoir pris cette décision, le gouvernement devra alors ordonner à ses sociétés d'État de satisfaire ces besoins aussi efficacement que possible, à la fois en fonction des services et des frais. Si une telle politique entraîne un déficit pour les sociétés, alors il faudra le combler et le combler de bon cœur, comme prix du développement ordonné de notre pays, en offrant aux Canadiens les conditions d'existence qu'ils souhaitent. S'il faut pour cela modifier les lois qui régissent le Canadien National et Air Canada, alors modifions-les.

A l'heure actuelle, nous nous occupons des transports de façon fragmentaire par l'entremise de la Commission canadienne des transports. Air Canada voit ses parcours amputés et cédés à des transporteurs régionaux sans égard aux répercussions générales pour le pays et à l'effet cumulatif de chaque décision individuelle. Cela pourrait très bien, à la longue, nous mettre dans la même situation que dans les années 20 lorsque toutes les compagnies de chemin de fer du pays étaient en faillite et que, pour maintenir le service, les Canadiens ont dû investir d'énormes sommes pour rationaliser le système. La dette est l'un des problèmes majeurs qui se posent actuellement au CN.

Pour en revenir à mon propos, les chemins de fer demandent actuellement, par petites étapes, l'autorisation de réduire certains services et d'abandonner l'exploitation de certaines lignes. Les décisions sont prises indépendamment les unes des autres sans tenir aucun compte de leurs conséquences cumulatives sur les transports publics du pays. Dans le cas de la suppression par le CN des trains n^{os} 7 et 8, nous en sommes venus à voir un ministre de la Couronne se couvrir de ridicule en informant la Chambre qu'il n'a absolument aucun contrôle sur les activités d'une société de la Couronne dans un domaine public d'une importance aussi vitale pour la nation que les transports. Cela doit cesser. Il faut aussi innover. Si l'on excepte l'exploitation du turbo-train entre Toronto et Montréal, aucune expérience n'est actuellement en cours au Canada dans le domaine des transports rapides par rail. Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons au moment où tous les pays industrialisés du monde se consacrent à plein à la mise au point de nouveaux moyens de transport de ce type. Ici, au contraire, nous nous empressons de nous débarrasser des derniers vestiges du service-voyageurs. Je voudrais