

d'un autorail ne serait pas satisfaisante parce que les correspondances partiraient de Melville la nuit, ce qui entraînerait des difficultés assez évidentes, d'après ce qu'il semble dire dans sa lettre. Voilà, selon moi, un exemple du manque d'imagination que l'on constate de temps à autre à la direction des chemins de fer, dont j'ai parlé auparavant.

Les dirigeants du CN devraient être dotés d'une imagination suffisante pour concevoir un programme grâce auquel, si en fait la mise en service d'un train à deux ou trois wagons n'est pas rentable entre Regina et Melville, comme l'indique le président, on pourrait mettre au service un autorail de Regina à Melville et peut-être plus loin, auquel on accrocherait à Melville une voiture-lits. Les voyageurs pourraient changer de train à Melville, à une heure raisonnable dans la soirée, et monter dans la voiture-lits qui s'y trouverait.

A mon avis, cette initiative serait très bien accueillie, non seulement par les habitants de Regina mais aussi par ceux des localités du parcours comme Melville, Yorkton et de certaines parties de l'Est de la Saskatchewan. J'estime que cette mesure s'impose, pour ainsi dire, à la compagnie de chemin de fer si elle compte vraiment appliquer son programme, c'est-à-dire essayer d'exploiter toutes les méthodes valables d'améliorer le trafic-voyageurs dans les différentes parties du Canada.

Nous voyons ainsi bon nombre d'exemples d'horaires stupides qui justifient le peu d'intérêt des voyageurs pour les lignes de chemins de fer. Mon exemple concernant le service entre Regina et Saskatoon illustre sans doute cette situation, car les heures de service de ces trains ne conviendront sûrement pas à tous ceux qui accepteraient de voyager en chemin de fer. J'ai mentionné, en outre, la situation des gens qui voudraient utiliser les services du CN pour aller dans l'Est du Canada.

J'ai noté de même, dans la liste des demandes du CN et du CP, un certain nombre d'autres parcours-voyageurs qu'ils se proposent d'abandonner. Je ne veux pas discuter chacun d'eux, car il y en a beaucoup que je ne connais pas personnellement. J'ai cependant noté un exemple en particulier qui mériterait, à mon avis, d'être signalé à la Chambre.

Le CN et le CP ont demandé l'abandon de leurs parcours entre Calgary et Edmonton. A mon avis, c'est complètement stupide. Les deux compagnies prétendent avoir essuyé de

lourdes pertes dues à leurs opérations entre Calgary-Edmonton. Je ne vois pas pourquoi il doit en être ainsi. On pourrait peut-être examiner une autre possibilité: l'établissement d'un service mixte ou d'un service essentiel unique entre Calgary et Edmonton, ce qui permettrait probablement de régler le déficit dont se plaignent les deux compagnies.

Il est nécessaire de s'attacher encore davantage, dans le domaine des services-voyageurs, à servir convenablement un certain nombre de petites localités situées le long de la ligne principale du CN. Je pourrais citer de nombreux exemples dans ma circonscription. La ligne principale du CN traverse le Nord de ma circonscription et il existe un certain nombre de communautés situées le long de cette ligne dans les limites de ma circonscription. Elle comprend aussi quelques villages de 500 personnes. Je songe en particulier à Kelliher, Lestock et Punnichy, mais il y en a bien d'autres dans le voisinage, sans parler des ruraux qui s'y rendent.

Les horaires du Canadien National ne prévoient aucun arrêt pour les voyageurs le long de ces parcours, et cela dure depuis assez longtemps déjà. C'est une question qu'il faudrait examiner. Je comprends que de fréquents arrêts sur un parcours puissent poser des problèmes, mais quand cela rapporte, il me semble qu'en fin de compte la Compagnie aurait tout avantage à assurer un service convenable à ces régions de même qu'aux grands centres du pays. Il importe donc que nous songions à l'avenir du service-voyageurs. J'exhorte vivement le Canadien National à s'en tenir, comme il l'a fait jusqu'ici, au principe qui consiste à assurer un service-voyageurs ainsi qu'un service de transport pour les marchandises. Le Canadien National est bien placé pour démasquer la désinvolture du Canadien Pacifique à l'endroit de la population.

J'espère que, lorsque la Commission canadienne des transports entendra les instances des chemins de fer, elle examinera de façon particulière les demandes du Canadien Pacifique, la façon dont la Compagnie tient ses comptes et calcule ses coûts lorsqu'elle fait état de déficits. Il importe de ne pas nous montrer trop disposés à payer la note dès que les chemins de fer parlent de la non-rentabilité de quelques-uns de leurs services-voyageurs. Il importe de scruter minutieusement leurs méthodes de comptabilité et les