

monsieur l'Orateur, que la conduite d'une voiture coûte 15c. par mille. Ces gens peuvent se rendre au travail par train pour à peu près 3c. par mille. Ils utiliseront ce service, et cela réduira la pollution dont, tôt ou tard, le gouvernement devra s'occuper. Il a déjà pris une première mesure: la loi sur les ressources en eau du Canada; viendra ensuite une loi canadienne sur la lutte contre la pollution de l'air.

• (3.30 p.m.)

Monsieur l'Orateur, les autorités en matière de transports seraient bien avisées de considérer sérieusement leurs pratiques d'abandon de certains services-voyageurs et de dégradation constante du service afin de décourager l'emploi des lignes restantes. Le public a droit à de meilleurs services. Le gouvernement ferait mieux de s'occuper sur-le-champ du problème avant qu'il prenne des proportions énormes et que la solution nous en coûte des millions de dollars.

Considérons la pollution des eaux à l'heure actuelle. Elle donne lieu à une perte de millions de dollars. Nous ne savons pas encore quel sera le montant de nos pertes dues à la pollution de l'air. Je termine en disant que le ministère des Transports et le gouvernement font mieux de se mettre à la tâche et d'examiner leur politique en ce qui concerne l'abandon des lignes ferroviaires et des services.

M. Steven E. Paproski (Edmonton-Centre): Monsieur l'Orateur, je ne veux pas prolonger inutilement le débat actuel sur le bill C-7, mais depuis qu'il a été déposé, j'ai reçu un grand nombre de lettres et de télégrammes de personnes, surtout d'Edmonton et des environs, qui seront touchées par la suppression des services-voyageurs au Canada, et en particulier à Edmonton et dans les environs. J'aimerais maintenant consigner au hansard deux communiqués à la presse. Le premier a été émis à l'issue d'une réunion des cheminots syndiqués tenue à Edmonton, le 14 novembre 1969, au sujet de l'élimination des trains n°s 5 et 6 du CN, appelés le «Panorama»:

L'élimination des trains n°s 5 et 6 du CN, appelés le «Panorama», ont fait l'objet d'une réunion à Edmonton aujourd'hui, à laquelle assistaient des représentants et des membres de syndicats de cheminots et d'autres syndicats, préoccupés par la disparition d'un service de transport ferroviaire important pour les collectivités et les villes du pays.

À l'heure où se fait un examen approfondi de la question des transports publics pour déterminer les besoins du public voyageur, on s'apprête à supprimer un important service, ce qui ajoutera au fardeau que doivent supporter les autres moyens de transport, lesquels à leur tour font l'objet d'études en vue de leur suppression.

Beaucoup d'employés de chemin de fer ayant jusqu'à dix ans de service, et même davantage,

seront congédiés et iront grossir les rangs des chômeurs dans notre ville. Ainsi, à Edmonton, par exemple, le nombre des employés assurant la marche des trains appelés à être supprimés s'élève à 40. Si l'on ajoute les employés affectés à d'autres services, on obtient un nombre important.

Tous ces employés font partie de la collectivité et ils travaillent au service de celle-ci, de sorte qu'on ne peut pas les considérer simplement comme des employés. C'est pourquoi nous nous sommes réunis aujourd'hui, afin d'inviter les autres membres de la collectivité à s'interroger sur l'ensemble de la politique des transports dans le but de déterminer son orientation.

Nous exhortons nos concitoyens à écrire à leur député, à poser des questions à ceux qui sont chargés de mettre à leur disposition des moyens de transport convenables et à demander que les comités «ad hoc» poursuivent leur enquête quant à savoir comment sont utilisés au juste les crédits affectés au développement des moyens de transport.

Il est reconnu que des subventions doivent être accordées aux services publics. Dans l'intérêt du public et du bien-être général, elles doivent être maintenues. Le train constitue pour beaucoup de Canadiens le seul moyen de transport qui soit à leur portée et il appartient à l'État de le leur fournir.

Nous invitons les usagers à se joindre à nous pour protester contre les suppressions de services décidées au petit bonheur. C'est une atteinte à leur mode de vie; c'est un coup porté à nos moyens d'existence.

Le second communiqué est intitulé «Incroyable Canadian». Il s'agit d'un article écrit par le célèbre Art Evans du *Journal d'Edmonton* où il dit ceci:

... un autre «Incroyable Canadian» fait parler de lui.

Il s'agit du train transcontinental du CP qui, selon la compagnie, a fait perdre 19.6 millions de dollars en 1968.

Ce chiffre est peut-être exact mais il semble incroyable, car on entend dire que la vente de billets a été refusée parce que toutes les places étaient prises. Ceci m'a donné l'impression que le «Canadian» faisait de bonnes affaires.

J'en ai eu la preuve à plusieurs reprises l'été dernier en voyant le Canadian traverser Calgary. Des visages apparaissaient à toutes les fenêtres; peut-être n'étaient-ce que des portraits peints pour cacher la triste vérité et que le train était pratiquement vide à l'exception du personnel roulant. Pour être juste envers la compagnie, je dois admettre que je n'ai fait que regarder de l'extérieur et que je n'ai pas parcouru chaque voiture du train pour y dénombrer le nombre réel de voyageurs. Il est donc fort possible que l'impression d'actif transporteur que m'a donnée le Canadian soit totalement erronée.

Même si tous ces visages aux fenêtres représentaient de véritables voyageurs en chair et en os, il ne serait pas exagéré d'évaluer le déficit d'exploitation à près de 20 millions de dollars. On aimerait bien connaître dans tous ses détails la formule utilisée pour le calcul du prix de revient.

Il ne serait pas juste, par exemple, de débiter au «Canadian» les cigares qu'a fumés William Van Horne pendant la construction du chemin de fer, ou les boissons, si tant est qu'on ait bu, servies lors de la cérémonie de clôture en 1885.