

### Transport

Quatrièmement, la société a été invitée à faire disparaître toutes les mauvaises herbes et autre espèces de végétation ayant poussé sur les quais des gares.

Cinquièmement, elle a été invitée à fournir suffisamment de places assises dans ses wagons pour que les gens n'aient pas à voyager dans le compartiment à bagages. Si je racontais à quelqu'un que ce genre de situation se produit aujourd'hui au Canada, il me demanderait peut-être si je ne fait pas plutôt allusion à un pays du tiers monde. L'île de Vancouver n'est certes pas un pays du tiers monde. Si la compagnie E & N voulait fournir un service, il lui fallait prévoir ces choses essentielles.

Par la suite, la CCT a signifié que la compagnie E & N ne pouvait interrompre son service-voyageurs et le CP a alors déclaré qu'il avait dépensé de l'argent pour améliorer son service et ses gares ainsi que pour éviter de faire asseoir les gens dans les voitures à bagages et leur offrir des banquettes. C'est peut-être la vérité. En 1976, la même compagnie a demandé deux choses à la CCT. D'abord, d'interrompre son service-marchandises car les ponts à chevalets enjambant les défilés étaient dans un tel état qu'il représentaient des dangers. Par la suite, elle demandait à nouveau d'interrompre son service-voyageurs. Il est impensable d'entendre de pareilles histoires à notre époque.

Dernièrement, j'ai reçu un télégramme du conseil municipal de Nanaimo. Voici ce qu'il dit:

... puisque l'on a annoncé que la Commission canadienne des transports autorisera la société E & N à interrompre son service de jour dans l'île de Vancouver, nous vous invitons à contester la décision de la Commission.

Je ne vais pas contester la décision de la Commission. Je ne l'accepte pas même si l'on dit qu'à cause de ses déficits d'exploitation, la compagnie E & N pourrait interrompre son service-voyageurs. La raison, c'est que le moyen qui s'offre à un député est de demander au Conseil privé d'annuler cette décision. Je ne veux pas contester la décision de la CCT mais dans une lettre que j'envoyais dernièrement à M. Pitfield, greffier du Conseil privé, je lui demandais d'annuler l'arrêté n° R25960 aux termes de l'article 641 de la loi nationale sur les transports.

Des complications sont survenues depuis lors. Le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique a contesté en Cour suprême le droit du CP d'interrompre ses services étant donné que des subventions et des terres furent initialement octroyées à la compagnie E & N pour assurer un service permanent dans l'île de Vancouver.

Avant de contester la décision de la CCT, le gouvernement de la Colombie-Britannique aurait dû communiquer avec le premier ministre (M. Trudeau) et le Conseil privé pour savoir s'ils reviendraient effectivement sur leur décision sans avoir à s'engager dans de longues procédures judiciaires où normalement seuls les avocats y gagnent. Toutefois, dans sa sagesse le gouvernement de la Colombie-Britannique a décidé de s'adresser à la Cour suprême du Canada. A mon avis, la question aurait été résolue plus rapidement si le gouvernement de la Colombie-Britannique avait présenté une demande, comme je l'ai fait, pour renverser cette décision au moyen d'une décision du conseil privé. Monsieur l'Orateur, je le répète, il existe à l'est de l'île de Vancouver une route étroite qui relie Victoria à Kelsey Bay. Elle n'arrive pas du tout à absorber le trafic pendant les mois d'été. En étudiant bien l'affaire, on pourrait instaurer un service rentable à condition d'avoir une bonne

[M. Anderson.]

gestion, du bon matériel et un horaire raisonnable. Il est ridicule de vouloir réduire le service de moitié alors qu'un nombre croissant de gens se rendent dans l'île de Vancouver pour toutes sortes de raisons.

● (1742)

Il faut croire que le service des relations publiques du Canadien Pacifique est tombé bien bas pour oser faire une telle proposition. Les habitants de l'île de Vancouver se méfient beaucoup d'une société à qui l'on a octroyé beaucoup de terrain pour la construction d'un chemin de fer. Ce terrain vaut probablement un bon milliard de dollars à l'heure actuelle. Pourtant, la compagnie prétend perdre quelques centaines de milliers de dollars en maintenant le service-voyageurs. Si ce service n'est pas rentable, c'est bien parce que cette fichue compagnie a fait tout son possible pour qu'il se dégrade, donc pour perdre de l'argent et pouvoir supplier la CCT de la tirer de ce mauvais pas.

Je ne crois pas que nous devions payer les pots cassés pour sortir la compagnie de cette situation. Je crois que nous devrions l'obliger à donner un meilleur service se servant de matériel de meilleure qualité qui lui permette de réaliser des profits. Cela me fait une drôle d'impression de dire aux gens du Canadien Pacifique comment faire des bénéfices, mais c'est très simple: donner un service raisonnable à un prix minimal de manière à répondre aux besoins de la population de l'endroit; ce n'est pas rentable de faire partir les trains à minuit et de faire en sorte qu'ils n'arrivent pas à Victoria avant l'aube. Ce n'est pas rentable de donner un service vers l'extérieur de la ville à compter de minuit, parce qu'il n'y a vraiment pas grand-chose à faire à Victoria après minuit. Voilà où je veux en venir: les gens se prévaudront du service-passagers moyennant des horaires raisonnables, ce qui évitera les embouteillages sur les autoroutes. Ils se prévaudront du service si les tarifs sont abordables et si les wagons sont propres—personne n'aime voyager dans un wagon à bagages.

Pour toutes ces raisons, j'appuie inconditionnellement le bill présenté par mon préopinant. Je crois que certaines sociétés, comme le CP, se sont évertuées à donner un service minable dans le but de perdre des usagers et de prévaloir ensuite de cette excuse pour demander à la CCT de les subventionner dans leur détresse financière factice. Cela s'est fait non seulement à Victoria, mais partout au Canada. J'espère que ces sociétés seront réprimandées et mises en demeure de donner le service qu'elles se sont engagées à donner en échange des terres qui leur ont été concédées il y a longtemps.

**M. Arnold Peters (Timiskaming):** Monsieur l'Orateur, j'aimerais appuyer ce qui, de toute évidence, prend maintenant l'aspect d'une violente attaque dirigé contre les cadres de la CCT et notamment contre l'atroc ministre des Transport (M. Lang) dont ils relèvent. Les deux députés ont parlé comme s'ils avaient été de l'opposition. Nous allons être témoins d'une drôle de campagne électorale si, après avoir tenu un certain langage pendant quatre ans, ils changent soudainement leur fusil d'épaule à la veille des élections.

En écoutant parler le dernier opinant, certains députés qui avaient à l'esprit la situation qui règne dans leur propre région en avaient la larme à l'œil. Je me représente moi-même toutes ces petites gares ferroviaires qui n'ont pas été repeintes depuis des années, en face desquelles l'herbe haute pousse entre les rails couverts de rouille. Je m'étonne toutefois de ce que ces