

assurer le type de service nécessaire au public canadien. Sa dernière demande vient une fois de plus à l'appui de la position adoptée par mes collègues et moi-même depuis de nombreuses années, c'est-à-dire que le Canadien Pacifique et ses filiales devrait appartenir à l'État.

Pour ce qui est des correspondances du CN vers Saskatoon, les horaires sont conçus pour assurer la correspondance avec les trains de la ligne principale. Lorsque les horaires d'automne et d'hiver pour 1969-1970 ont été publiés récemment, j'ai écrit au président du CN pour lui donner mon avis sur la mise en vigueur de ces horaires à la fin d'octobre. Dans ma lettre du 27 octobre, je disais au président du CN, M. N. J. MacMillan:

Je dois dire que j'ai été très déçu de l'insuffisance du service en direction de Regina. Le seul train de correspondance avec la voie principale du CN est l'autorail qui relie Regina à Saskatoon. Je constate qu'on a élaboré l'horaire de l'autorail de façon à ce que le service coïncide avec les arrivées et départs du train transcontinental, à Saskatoon. Il en résulte un service atroce pour Regina.

A mon avis, il est totalement inacceptable que l'autorail reliant Regina à Saskatoon et Prince Albert parte de Regina à 6 heures du matin afin de permettre la correspondance avec le train supercontinental en direction de l'Ouest, peu après 9 heures du matin. Le deuxième train reliant Regina à Saskatoon part de Regina à 7 h 50 du soir et arrive à Saskatoon à 10 h 55, à temps pour rencontrer, peu après 11 heures, le Panorama, qui se dirige vers l'Est. L'autorail arrive ensuite à Prince Albert à 1 h 45 du matin.

Pour ce qui est du voyage de retour, je constate qu'un autorail part de Prince Albert à 6 h 55 du matin, rencontre les trains transcontinentaux à Saskatoon peu après 9 heures du matin, et arrive à Regina à 1 heure de l'après-midi. Le deuxième train part de Prince Albert à 8 h 45 du soir, rencontre les trains transcontinentaux à Saskatoon vers 11 heures du soir, et arrive à Regina à 2 h 30 du matin.

Je reconnais que certains de ces itinéraires devront être établis de façon à correspondre aux horaires des trains transcontinentaux, d'où certaines restrictions. Cependant, il me semble qu'une des solutions possibles au problème des correspondances avec Regina n'a pas été suffisamment étudiée. Il faudrait un service entre Regina et Melville et la possibilité de correspondances avec d'autres localités. Ne serait-il pas possible d'avoir des trains, comportant un wagon-lits qu'on détournerait à Melville? On assurerait ainsi un bien meilleur service, qui attirerait la clientèle, et ce serait bien plus facile de l'essayer d'adapter aux horaires des trains transcontinentaux tous les itinéraires d'autorails entre Regina et Saskatoon.

J'ai indiqué ensuite au président du CN que j'aimerais connaître son opinion à cet égard et que je serais disposé à étudier les possibilités d'un service de ce genre avec ses représentants.

[M. Burton.]

J'ai plus tard reçu une réponse du président du CN qui, après m'avoir remercié de ma lettre, s'exprimait en ces termes:

En ce qui a trait au service direct de wagon-lits, via Melville, c'est une question qui a été étudiée à fond, je vous l'assure, mais le service ne serait pas rentable par suite du petit nombre de voyageurs. Au cours du mois d'août 1969, la moyenne des voyageurs entre Regina et l'Est du Canada a été inférieure à cinq par jour. Le coût d'exploitation d'un train de deux ou trois wagons entre Melville et Regina serait fort élevé par rapport aux recettes, même si le nombre de voyageurs augmentait sensiblement. Il ne serait pas non plus pratique d'affecter un autorail moins coûteux à cet itinéraire, car le voyage devrait s'effectuer la nuit pour faire la correspondance avec les trains 1 et 2 du Super Continental, à Melville.

Il a dit ensuite qu'il s'ensuivrait des problèmes d'exploitation et, enfin, il m'a donné des renseignements sur le nombre de voyageurs en partance de Regina et classés selon leur destination. Selon lui, 44 p. 100 des voyageurs qui partent de Regina descendent à de petites gares entre Regina et Saskatoon, Prince Albert et Saskatoon, ou Prince Albert et des endroits plus éloignés.

• (4.20 p.m.)

D'autre part, 42 p. 100 des voyageurs qui montaient dans le train à Regina se rendaient à des points de correspondance avec l'Ouest, c'est-à-dire situés sur la ligne principale du Canadien National ou adjacente à celle-ci, depuis Saskatoon vers l'Ouest. Pourtant, il n'y avait que 14 p. 100 des voyageurs qui prenaient le train à Regina à destination de l'Est, y compris Winnipeg. Tels sont les chiffres pour août 1969. J'aimerais faire deux observations à ce sujet.

D'abord, à mon avis, le président du Canadien National a prouvé par ces chiffres la nécessité d'améliorer le service à partir de Regina vers les points de l'Est. A lui et aux dirigeants de la société, je dirai donc que, si la proportion de gens qui commencent leur voyage par train à Regina sur le Canadien National vers l'Est est si faible, c'est justement à cause du service médiocre fourni vers cette région. En fait, si le service était meilleur, on constaterait une augmentation sensible du volume de cette catégorie de trafic.

D'autre part, le président du Canadien National a aussi signalé les problèmes que comporterait la mise en service d'un train entre Regina et Melville, un parcours d'environ 90 milles. Un train de deux ou trois wagons serait coûteux et la mise en service