

Canadien. Au moins, le National-Canadien a fait un effort pour moderniser et améliorer son service. Mais quiconque veut aller dans l'Ouest à bord d'une des lignes nationales aura bien du mal à obtenir une couchette. Il faut réserver sa place deux ou trois semaines d'avance. Bien souvent, on ne peut vous accommoder et, en désespoir de cause, vous cherchez un autre mode de transport. Apparemment, ni les Commissions de transport, ni le gouvernement ne se rendent compte de ce qui se passe lorsque les compagnies cherchent à discontinuer certains services. Je sais que des gens n'ayant pu obtenir de place à bord du train ont dû, en dernier ressort, prendre l'avion, l'autobus ou encore leur propre automobile. Je puis donc comprendre les plaintes qui ont été portées, car les autres provinces semblent éprouver les mêmes difficultés que la nôtre.

Le service-voyageurs de chemin de fer a, je pense, de l'avenir au pays. Bien des gens aiment voyager à leur aise et jouir du paysage de ce grand pays. S'ils pouvaient être assurés en tout temps d'un service convenable, nous verrions, j'en suis sûr, une tendance très nette vers la hausse du nombre de voyageurs qui utiliseraient les trains. La population de la Colombie-Britannique ne s'est jamais montrée trop satisfaite de la politique du pays en matière de transports nationaux. Cette politique, qui préside à nos divers réseaux de transports, a, plus que toute autre, besoin d'être remise à jour. Permettez-moi de parler du tarif-marchandises. Les habitants de la Colombie-Britannique trouvent qu'ils ne sont pas traités équitablement sous ce rapport. Le commerce de la Colombie-Britannique a tendance à s'orienter vers le Nord ou le Sud, plutôt vers le Sud, rarement vers l'Est. Beaucoup de marchés canadiens sont interdits aux produits de la Colombie-Britannique à cause des taux de transport excessifs.

● (4.50 p.m.)

Ce me semble l'un des premiers marchés vers lequel le gouvernement devrait se tourner et qu'il devrait stimuler. Je sais que la province a présenté au gouvernement fédéral et à la Commission des transports un certain nombre de thèses solides quant à l'assistance aux tarifs-marchandises et quant à la nécessité de changer toute l'ancienne structure tarifaire pour les marchandises. Ce domaine devrait intéresser la Chambre.

Je signale qu'après l'abandon du service-voyageurs, vient celui du service-marchandises. C'est ce qui s'est produit dans la région d'où je viens. Dans les régions rurales, on

[M. Harding.]

suspend le service-voyageurs, puis on demande à discontinuer le service-marchandises. Peu de temps après, quantité de petites industries rurales font faillite. Nous parlons de programmes aptes à stimuler le développement des régions où l'emploi et les revenus sont faibles, sans nous rendre compte tout à fait que les transports sont un élément-clef de la situation globale. Si nous devons industrialiser certains secteurs ruraux, les transports sont la condition essentielle de succès.

J'exhorte le gouvernement à examiner de nouveau les transports en ce qui touche les régions rurales; c'est un aspect qui a été négligé dans le passé, mais qui retentira inévitablement sur les efforts que nous déployons pour encourager l'industrie à s'implanter dans certaines régions moins favorisées afin de relever le niveau de vie des gens qui y habitent ou qui y travaillent.

Le temps passe, mais j'aimerais soulever un autre point avant de me rasseoir. Il s'agit du service aérien dans la région de Kootenay. Voilà un autre exemple de la dégradation des services de transport dans certains secteurs de notre pays. La région de Kootenay est présentement desservie par les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien; or il est question de supprimer le service dans le district de Castlegar, ce qui touchera, je suppose, la région d'Okanagan et peut-être aussi celle de Kootenay-Est. En pareille occurrence, de petites sociétés viendront sans doute desservir la région, mais dans l'ensemble, nos services de transport diminuent graduellement, ce qui ne peut manquer d'être préjudiciable à la région. A mon avis, il faudrait examiner toute cette question des transports aériens, ferroviaires et routiers en vue de moderniser le réseau. Ces services peuvent être bien plus intégrés que présentement.

Je trouve tragique que le Canada ait deux chemins de fer transcontinentaux, incapables l'un et l'autre de trouver un volume de trafic suffisant pour assurer leur rentabilité. Souvent leurs services de camionnage font directement concurrence à leurs propres services ferroviaires. Souvent nos grandes routes sont encombrées de camions chargés de marchandises qui pourraient sans doute être transportées dans des wagons qui circulent à moitié pleins. Le ministère, le gouvernement et la Chambre devraient examiner cette question à fond. Il est sûrement possible d'améliorer les choses.

J'aurai d'autres questions à poser plus tard quand une autre occasion se présentera. J'ai beaucoup de sympathie pour les députés de Terre-Neuve et d'ailleurs, qui ont parlé de