

compagnie réponde mieux aux objectifs pour lesquels on l'a créée. Le budget de ce réseau nous est soumis tous les ans et, chaque année, les députés font des recommandations sur la bonne marche de ce service, recommandations que le gouvernement ignore avec la même régularité.

Il fut un temps où le CN desservait bien le public et répondait aux objectifs qui ont motivé sa création. Je crains qu'il n'en soit plus ainsi et il est certain que ce réseau ne remplit plus le rôle qu'on lui avait assigné. Le plus clair du blâme retombe tout spécialement sur la Commission canadienne des transports. Cette Commission doit veiller à la bonne marche de la compagnie, car elle a été instituée notamment pour s'assurer que le public en obtient les services pour lesquels elle a été, à l'origine, fondée.

Nul doute que la Commission canadienne des transports oublie que les communications sont la clé de l'expansion économique, à défaut de quoi, elle devient impossible. Un service de transport adéquat est nécessaire à une expansion économique satisfaisante. Les industries n'iront pas s'établir là où les moyens de transport sont déficients et on ne peut les en blâmer, car il leur faut commercialiser facilement et au moindre prix, leur production. La Commission royale d'enquête MacPherson avait déjà admis ce fait, en 1961. Cette Commission avait eu pour tâche d'étudier l'ensemble de la question des transports et il est important, à mon avis, de verser au compte rendu quelques-unes de ses recommandations montrant que le CN ne se conforme pas aujourd'hui à celles qu'on avait faites à l'époque.

On peut lire ce qui suit à la page 83 du volume I du rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports:

Certains désavantages en matière de situation et de ressources sont bien connus au Canada. Les mesures appelées à y remédier ont été édictées en un régime national. Le transport a été utilisé comme instrument permettant d'atténuer les désavantages locaux. ... Les désavantages auxquels donne lieu une situation géographique peuvent toujours être compensés par des programmes nationaux de transport.

La Commission fait remarquer que les chemins de fer présentent un avantage économique véritable à l'égard de bien des aspects essentiels du transport, et qu'ils resteront, pendant longtemps encore, le pivot du réseau de transport du Canada. Malheureusement, ce fait échappe à la Commission canadienne des transports.

On dit plus loin dans le rapport de la Commission royale d'enquête:

Il semble aussi que chacun des différents modes qui forment le système de transport—rail, route, eau, air et pipeline—apporte une contribution nécessaire au bon fonctionnement de l'ensemble. Les besoins sont tels, que tous peuvent coexister. Nous avons atteint en d'autres termes, une ère de coexistence concurrentielle dans le transport au Canada, et il appartient au public, et même à l'industrie, de formuler une ligne de conduite présente et future à la lumière de ce développement.

Remarquons bien l'observation que fait la Commission comme quoi les transports ont permis d'atténuer les inconvénients de la situation géographique, et l'adoption de programmes nationaux de transport peut toujours compenser ces inconvénients. C'est vraiment dommage que la Commission canadienne des transports ne s'inspire

[M. McQuaid.]

pas de cette observation. Si elle s'en était inspirée, nous n'aurions pas assisté à la fermeture de centaines de gares un peu partout dans le pays, avec la perte d'emplois qu'elle entraîne et les ennuis qu'elle cause aux employés qui sont obligés de déménager avec leur famille pour aller vivre ailleurs au Canada.

Le service-voyageurs est dans un état lamentable. On l'a énormément réduit, et même complètement aboli dans certaines provinces, comme la mienne. En réduisant ou en abolissant le service-voyageurs, on prive le public de la possibilité de choisir entre différents moyens de transport. Je sais que le transport aérien est rapide. Il est pratique dans bien des cas, mais il ne faut pas oublier que certaines personnes préfèrent ne pas voyager par avion. Ce n'est pas tout le monde qui aime prendre l'avion. Il aurait fallu retenir les services ferroviaires pour ceux qui tiennent à s'en servir. A vrai dire, c'est la raison première de la construction de ce chemin de fer au pays et il est tout simplement criminel de permettre au CN d'abandonner son service-voyageurs dans certaines régions du Canada.

• (1510)

Il va sans dire que la suppression de ce service encourage davantage le transport par automobile mais nous en sommes actuellement arrivés à un stade où ce moyen devient une menace à cause de la pollution et de l'embouteillage qu'il provoque. Si l'on avait maintenu le service du chemin de fer et si on avait permis aux gens qui préfèrent s'en servir de continuer à utiliser ce moyen de transport nous ne serions pas affligés par les problèmes qu'entraînent la pollution et l'encombrement de la circulation au point où nous le sommes aujourd'hui. Il y a un autre point important, monsieur l'Orateur. Bien souvent nos réseaux routiers ne suffisent pas à répondre aux demandes croissantes de transport.

La Commission canadienne des transports et le gouvernement invoquent comme excuse à l'abandon ou à la réduction du service ferroviaire que celui-ci n'était pas rentable. Monsieur l'Orateur, il ne faudrait pas, à mon avis, que la réalisation de bénéfices soit le seul critère. Le peuple canadien doit avoir accès aux services publics essentiels, que ceux-ci soient rentables ou non. Nous avons d'innombrables exemples de services publics qui opèrent à perte et, selon moi, le gouvernement ou la Commission canadienne des transports n'a pas d'excuse pour supprimer des services ferroviaires simplement parce qu'ils ne sont pas rentables. Les chemins de fer ont été construits pour servir les Canadiens, pas nécessairement pour réaliser des bénéfices pour le compte du gouvernement. Si de tels services peuvent fonctionner à profit tant mieux, sinon ce n'est pas une raison valable pour les supprimer.

La semaine dernière, le CN a annoncé qu'il envisageait d'augmenter de 5 à 9 p. 100 le prix des places dans les wagons-lits à compter du 1^{er} juin de cette année. Cette augmentation découle, semble-t-il, d'une directive de la Commission canadienne des transports, partant que le service des wagons-lits et des wagons-restaurants ne doit pas être déficitaire. Monsieur l'Orateur, pour ma part, je n'accepte absolument pas que ces services-là ne doivent pas être déficitaires. Ce sont des services publics et, comme je l'ai déjà fait observer, il y a au Canada d'innombrables services publics qui ne sont pas payants.