

Je ne propose pas de laisser Dauphin, Kamsack et Swan River sans service ferroviaire. Si l'on acceptait ma suggestion, il serait sûrement beaucoup plus facile d'assurer un service à partir de Melville vers les points du Nord, et un autorail pour desservir les habitants des régions de Dauphin, Swan River et Kamsack, au Manitoba et en Saskatchewan. Que je sache, les chemins de fer n'ont pas étudié sérieusement pareilles possibilités.

D'après mon expérience personnelle avec les chemins de fer, j'ai constaté que le CN surtout est pleinement disposé à innover et à assurer de nouveaux services lorsqu'on lui prouve qu'il a une bonne chance de réussir, et que le public a besoin de ces services. D'autre part, à l'occasion, il a fait preuve d'une certaine hésitation et d'une logique très étrange en refusant certains projets de nouveaux services. Je vous en donnerai un exemple dans quelques minutes en traitant du service-voyageurs du CN vers Regina.

J'ai déjà parlé de l'attitude du CN à l'endroit de l'exploitation de ses lignes principales et secondaires. En étudiant la question du service-voyageurs, je ne parviens pas à comprendre pourquoi le CN a supprimé ces dernières années un aussi grand nombre de services-voyageurs sur des lignes secondaires, tout juste avant d'introduire son nouveau régime de tarifs et ses nouveaux programmes à l'intention des voyageurs.

• (4.10 p.m.)

J'aimerais mentionner un exemple particulier qui m'est bien connu. Il s'agit de la ligne du Canadien National qui part de Winnipeg, passe par Dauphin, Kamsack et Humboldt et atteint Saskatoon; de là un tronçon se dirige vers Calgary et l'autre vers North Battleford et Edmonton. La ligne qui traverse Dauphin, Kamsack et Humboldt est l'ancienne ligne principale du Canadian Northern Railway. Durant de longues années, les trains n^{os} 9 et 10 circulaient sur ces lignes. J'ai à maintes reprises eu recours à ce service, et les membres de ma famille aussi. C'était un service fort apprécié. Cependant, avec le temps, le nombre des usagers a diminué en raison des horaires établis et aussi pour d'autres causes, notamment la hausse constante du prix des billets.

Puis, en 1962 ou 1963, ce service qui avait fonctionné durant de nombreuses années, fut supprimé. Peu après, la compagnie a inauguré son nouveau système de tarifs. Il me semble que si ces nouveaux tarifs avaient été mis en

vigueur à une époque où des services tels que celui que je viens de mentionner fonctionnaient encore, on se serait aperçu que sur des lignes pareilles la désaffectation des voyageurs pour le train aurait été enrayée, et cela aurait contribué au maintien des services-voyageurs en question.

Je voudrais en venir à la situation particulière de la ville de Regina. Je représente ici même une partie de cette ville et un secteur de la banlieue rurale environnante. Comme je l'ai déjà dit, Regina est desservie par la ligne principale du Canadien Pacifique. La Chambre sait que le Canadien Pacifique a annoncé qu'il comptait supprimer le seul train de voyageurs qui assure encore la liaison avec la ville. La compagnie sera sans doute en mesure d'avancer des chiffres prouvant que très peu d'habitants de Regina utilisent ce train, ce qui est fort possible.

Toutefois, la société devrait comprendre pourquoi les habitants de Regina n'ont pas plus souvent recours à ce service. On n'a qu'à consulter l'horaire des départs et des arrivées du train à Regina et l'on verra que le service ne correspond pas aux besoins. Le train principal, le Canadien, en provenance de l'Est, quitte Winnipeg à 11 heures du soir pour arriver à Regina à 6 heures le lendemain matin. L'heure d'arrivée est raisonnable, mais pour ce qui est du retour vers l'Est, le train part de Regina à 2 h 05 du matin. La première ville importante sur l'itinéraire—je m'excuse auprès des gens de Brandon et des autres centres intermédiaires—est Winnipeg, où il arrive à 9 h 05 du matin. Je ne crois pas que les voyageurs soient portés à prendre le train à 2 h 05 du matin.

Quand le Canadien Pacifique a demandé à la Commission des transports, en 1965, la permission d'abandonner son deuxième train transcontinental, le Dominion, qui passait par Regina, j'ai eu l'occasion de témoigner devant la Commission lors d'une séance tenue à Regina. J'avais bien suivi les divers témoignages, et les représentants du Canadien Pacifique nous avaient assuré qu'ils avaient l'intention de maintenir le Canadien en marche durant très très longtemps. Il me semble que cette longue période va bientôt prendre fin, si l'on en juge par la dernière demande du CP.

C'est un autre exemple qui démontre pourquoi ce réseau ferroviaire, qui concurrence d'une certaine façon le réseau d'État, ne peut