

La décision de mettre fin au service, même si elle a été prise avec l'assentiment de la Commission des transports du Canada, ne donne pas, et ne peut pas donner, priorité à l'intérêt public. En fait, elle annule la très importante fin pour laquelle la compagnie et le chemin de fer ont à l'origine obtenu leur charte et se sont engagés contractuellement, c'est-à-dire que par la suite et pour toujours la compagnie aurait le devoir de maintenir et d'exploiter efficacement le Pacifique-Canadien; non pas seulement comme ligne aérienne, non pas comme une société de portefeuille, non pas comme un service consultatif des transports qui, après l'abandon des trains *Dominion*, invoquerait et signifierait avec confiance que le transport des voyageurs est aujourd'hui offert dans des autobus trop remplis; il n'était pas non plus destiné à servir les intérêts immédiats et égoïstes des actionnaires, mais à être un service national assurant à perpétuité le transport des voyageurs et des marchandises à tous les habitants du Canada.

Nos soupçons ont été en outre éveillés et confirmés par le compte rendu des débats de la Chambre des communes, le lundi 10 février 1966, pages 1022 et 1032 et page 1208 du compte rendu de l'exposé de l'honorable M. Olson, député, et de notre propre député, l'honorable Walter Dinsdale, voulant que l'abandon du service du train *Dominion* ne soit pas et ne puisse pas être appuyé entièrement et logiquement en appliquant le seul et non nécessairement plus important test, et même en l'y soumettant, soit celui de la rentabilité, qui a été conçu statistiquement et sélectivement pour répondre à la manière de penser de la direction du chemin de fer dans son intention et son dessein de produire le résultat devant lequel se trouve maintenant notre pays.

On se demanderait quelle sorte de raisonnement suivrait le chemin de fer en rattachant ses pratiques à celles de la récente fusion du *New York Central* et du *Pennsylvania Railroad*, qui exploitent en commun 5,717 wagons à voyageurs et qui projettent le maintien des services-voyageurs dans une région où il y a beaucoup plus de choix de services de transport qu'on en dispose au Canada, particulièrement dans l'ouest du Canada, tout en conservant toutes les raisons et les espoirs de maintenir l'efficacité et la rentabilité.

Monsieur le président, messieurs les ministres, messieurs, nous ne sommes pas convaincus, ni ne croyons-nous, d'après l'exposé du Pacifique-Canadien présenté à la Commission des transports du Canada, que l'ordonnance de la Commission en date du 7 janvier 1966 (n° 119542) soit entièrement justifiée, et nous croyons, monsieur, qu'il semble exister des raisons plus que suffisantes pour interjeter appel de cette ordonnance.

Monsieur, je recommande respectueusement et je vous prie, vous et les honorables membres de votre Comité d'examiner sérieusement les conséquences de la politique à courte vue du Pacifique-Canadien, eu égard aux antécédents de notre croissance et de notre évolution nationales, en tenant compte de la lacune dans les transports qui résulterait advenant une crise nationale, et en y réfléchissant.

J'ai confiance que vous ferez au ministre et au Comité permanent des chemins de fer une recommandation visant le rétablissement d'un service de trains *Dominion* amélioré. Je sollicite respectueusement et sincèrement votre appui au nom de tous les intéressés.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur l'échevin Burneski. Pour autant que plusieurs d'entre nous sentions que nous sommes des ministres, j'ai bien peur qu'il n'y ait pas ici beaucoup de ceux-là, Dieu merci, mais j'inviterai l'interrogatoire en commençant par M. Olson.