

graphier d'argent après 8 heures du soir. Si on voyage à l'intérieur de la Colombie-Britannique et qu'on ait besoin d'argent ou qu'on veuille en télégraphier, on ne le peut pas. Si l'on est dans l'Est, on ne peut envoyer aucun mandat télégraphique à Vancouver après 5 heures de l'après-midi à cause de la différence des fuseaux horaires.

Ce qui préoccupe certains d'entre nous, c'est où cette réduction qui, selon les promesses, ne devait pas avoir lieu, se produira la prochaine fois. Comme les deux sociétés s'intéressent vivement aux services Telex, elles ont négligé, j'en suis sûr, leurs propres services télégraphiques. Les grosses entreprises peuvent installer des télex, mais les petites entreprises ont toujours besoin des bureaux télégraphiques. C'est un autre exemple de détérioration. Je crois que les chemins de fer n'ont pas fait preuve de beaucoup de franchise il y a deux ans dans leur demande originale. Elles ont peut-être obtenu cette décision favorable sous de faux semblants.

En tout cas, j'en ai dit assez sur cette question pour montrer pourquoi les gens sont blasés au sujet des chemins de fer. Je voudrais aussi rappeler que les chemins de fer n'ont atteint leur prospérité financière actuelle que grâce en grande partie à ces services-voyageurs et à ces services télégraphiques qui ont cessé maintenant de les intéresser. Qu'importe où nous jetions le blâme, je pense qu'en principe, nous autres, députés, méritons les reproches si nous continuons, au lieu d'apporter des solutions financières valables, à rapiécer et à appliquer des cataplasmes qui perpétuent la sous-capitalisation du CN et le laissent saigner à blanc. Soixante-dix millions d'intérêt par an à perpétuité est un prix trop fort pour faire grincer péniblement les roues de notre chemin de fer et mécontenter et les cheminots et le public. Mais, ce qui importe encore davantage, lorsque nous octroyons des subventions aux chemins de fer nationaux et fixons leurs taux, nous étendons cette aide financière au réseau concurrent. Ainsi, les Canadiens en fait subventionnent, au moyen du tarif-marchandises, le chemin de fer privé riche et puissant qui ne semble pas avoir besoin de notre aide.

Ces considérations m'amènent au dernier point de ma thèse, l'impérieux besoin d'une politique nationale des transports au Canada. Cette politique doit être établie de concert avec les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux. Permettez-moi de préciser le sens de ma dernière phrase, car elle était peut-être un peu embrouillée. La politique nationale des transports devrait englober les services fédéraux, provinciaux et municipaux, elle devrait être intégrée et assez vaste pour comprendre les routes, le camionnage, les chemins de fer, les automobiles, le transport

aérien des marchandises, le service-voyageurs et peut-être même les envois postaux et la navigation intérieure, ainsi que le concept futuriste du transport de solides par pipe-line, projet pour lequel le CN contribue actuellement des fonds de recherche. Bien entendu, ce rêve ne se réalisera jamais parce que les gouvernements libéraux et conservateurs ont préféré l'entreprise privée et ils s'en vantent tout le temps, sauf lorsqu'une industrie ou une région qu'ils représentent a un besoin urgent de subventions, en raison justement du manque de planification causé en premier lieu par une entreprise trop hardie et une piraterie déchaînée.

Regardons les choses comme elles sont. On ne peut doter toutes les collectivités de toute la gamme des services de transports—cela coûterait bien trop cher. Nous avons choisi l'automobile. Moi aussi, je les aime, mais quelles ont été les conséquences de ce choix? D'immenses dépenses pour des autoroutes, le centre des villes souillées par les gaz d'échappement et la semi-paralysie des réseaux de transports en commun par rail ou par route. Je voudrais faire une brève citation d'un discours prononcé le jeudi 20 novembre par M. Douglas H. Fullerton à la Chambre de Commerce d'Ottawa. Le titre de ce discours était: «Une bataille perdue d'avance—les transports en commun contre l'automobile». Parlant des transports en commun subventionnés, M. Fullerton a dit:

Cela reviendrait bien moins cher de subventionner directement les transports en commun que de construire de nouvelles artères ou des autoroutes. Quand nos gouvernements comprendront-ils cela? Il est évident qu'on ne peut pas s'attendre à voir les gens adopter les autobus tant que le service n'aura pas été rendu meilleur et plus commode, et les véhicules plus confortables. Il n'est pas moins évident qu'il faudra pour cela investir des sommes considérables pendant la période de transition afin de mettre au point le service dont nous avons besoin.

Que peut faire le Board of Trade pour aider à résoudre ces problèmes? Ma foi, une chose est d'amener vos membres à comprendre que pour le centre de la ville, l'automobile est un monstre fatal.

Il n'y a aucune solution en vue tant que notre atmosphère offrira un système satisfaisant d'élimination des sous-produits de l'automobile, et tant que nous consacrerons des milliards de dollars à l'amélioration de notre réseau routier qui nous permet d'étendre nos centres urbains, car les citadins s'éloignent toujours plus des villes. Cela ressemble à la situation du chien qui court après sa queue. Nous ne disposons que de sommes limitées. Nous sommes toujours à court d'argent pour réparer les erreurs attribuables au manque de planification et de prévoyance en matière de transport. Nous permettons aux chemins de fer de faire double emploi à notre détriment.