

aujourd'hui plus qu'en tout autre temps, sont aux prises avec des difficultés financières, à cause de la diminution de la clientèle, laquelle est attribuable à la concurrence de plus en plus serrée des autres moyens de transport, plus modernes et plus rapides.

Par ailleurs, une loi du Parlement les obligeant à rendre rentable leur entreprise, les amène obligatoirement à prendre les décisions impopulaires que nous connaissons. Ainsi, au cours des dernières années, la tendance, tant au Canadien National qu'au Canadien Pacifique est à concentrer l'attention surtout sur le transport-marchandises qui, lui, est rentable.

Je sais pertinemment que le Canadien National fonctionne à profit dans son service-marchandises, sur la côte de Gaspé et ailleurs. Devant de tels faits, on serait porté à rétorquer: Pourquoi alors vouloir diminuer notre service en Gaspésie, si on y réalise des profits? A cela, les autorités répondent qu'il serait injuste, pour les clients du service-marchandises et, en définitive, pour la population en général, de combler le déficit du service-voyageurs par les profits réalisés par le transport-marchandises. En ce faisant, on serait obligé de majorer le coût du transport-marchandises, ce qui, en fin de compte, serait au détriment du consommateur, qui verrait augmenter le coût de la vie déjà trop élevé.

Pour se faire une idée de ce que représente le déficit, je me référerai à un document émanant de la Commission des transports, en date du 25 février 1972, et intitulé: Services de trains-voyageurs dans les provinces Maritimes. Apparemment, dans le langage des chemins de fer Nationaux, quand on parle des provinces Maritimes, on inclut la Gaspésie. L'étude de la Commission sur les prix, de revient mentionne la possibilité, pour le chemin de fer, de poursuivre son exploitation. *Deo gratias!* Cette étude a établi que les chemins de fer ont subi une perte de \$14,834,298, en 1970, pour assurer le service-voyageurs dans les provinces Maritimes et en Gaspésie. Ces chiffres sont assez imposants et non moins éloquentes.

La loi du Parlement à laquelle je faisais allusion tantôt prévoit que les services exploités à perte—et en voici un—sont maintenant admissibles à des subventions du trésor fédéral jusqu'à concurrence de 80 p. 100 des pertes réelles. Plusieurs députés se souviendront des séances orageuses du comité des chemins de fer d'il y a quelques années, lors de l'étude des rapports annuels du CN, qui accusait toujours des déficits assez imposants et qu'on demandait au Parlement de combler. On se rappellera également les remarques virulentes à l'adresse des dirigeants. D'aucuns seront portés à s'opposer à l'octroi de subventions destinées à combler 80 p. 100 du déficit des trains-voyageurs des provinces Maritimes et de la Gaspésie.

Je suis moins au courant des problèmes de transport des provinces Maritimes, mais étant au courant de nos problèmes gaspésiens, je dirai que c'est le devoir de l'État envers notre population, démunie d'autres moyens de transport public adéquats, non seulement de combler le déficit, mais encore de maintenir ce service essentiel à notre population, et même l'améliorer, en permettant au Canadien National de moderniser ses voitures, pour la plupart désuètes, et de conserver les services qu'on assure aux voyageurs par ces trains. Améliorons le système de réservations, en rendant disponibles des wagons en quantité suffisante, de façon à pouvoir faire face à toute éventualité et transporter tous les voyageurs qui le désirent, dans les périodes de pointe en particulier.

Et je crois, monsieur l'Orateur, que les autorités des chemins de fer Nationaux savent qu'à l'occasion des fêtes

[M. Béchard.]

de Noël et du Nouvel An, de Pâques et des divers jours fériés, il y a affluence de Gaspésiens qui vont visiter leurs familles à Montréal et dans les autres régions du Québec. De plus, des étudiants viennent en vacances en Gaspésie et doivent retourner chez eux après les vacances. Chaque année, malgré les représentations nombreuses que l'on fait, il y a toujours pénurie de wagons pour transporter ces passagers. A mon avis, il existe ici, pour le moins, un certain manque de calcul et un certain manque de prévoyance qu'il est bon de signaler.

Je sais qu'il s'agit d'une situation difficile pour la compagnie, qui doit concurrencer un nombre toujours croissant d'automobiles. Mais grâce à une publicité soutenue de la part des autorités des compagnies de chemins de fer, ceux qui ne prennent jamais le train, mais qui critiquent à la moindre occasion, l'utiliseront, car c'est, à mon avis, le moyen le plus sûr de transport en commun, lequel peut devenir l'un des plus rapides, compte tenu du progrès de la technique moderne. Les compagnies de chemins de fer ont tort de vouloir abandonner le service de transport-voyageurs. Selon moi, et j'étais heureux d'entendre mon préopinatif le souligner, c'est le moyen de transport de l'avenir, et le plus économique.

Quand on songe aux sommes effarantes que les gouvernements provinciaux doivent et devront investir dans l'avenir pour assurer l'entretien d'un réseau routier qui est désuet avant même d'être parachevé, sans compter l'étendue de terrain arable qui disparaît graduellement de notre héritage et des nombreuses pertes de vie que l'on peut compter chaque année et même chaque jour, sur nos voies publiques, comparativement au coût de construction d'une voie ferrée qui demande relativement peu d'entretien, il serait urgent, pour les autorités gouvernementales et les compagnies de chemin de fer, de songer sérieusement, non pas à l'abandon du transport-voyageurs par rail, mais bien plutôt à le moderniser, à le rendre plus attrayant et plus rapide. On épargnera aussi des sommes astronomiques, à tous les paliers de gouvernement, au bénéfice des contribuables qui, par surcroît, voyageront en sécurité sur une voie presque libre de pollution.

Puis-je, en terminant, monsieur l'Orateur, suggérer au gouvernement et à mes collègues qu'il est à peu près temps qu'on trouve un moyen d'enlever au Canadien National le poids de la fameuse dette qu'on l'a obligé d'assumer lors de l'achat de diverses compagnies ferroviaires. Nous aurons ainsi contribué à chasser un cauchemar qui hante inutilement le Canadien National, qui gruge considérablement son budget et qui fait que, trop souvent, nous, les contribuables, le Parlement, sommes appelés à voter certaines sommes d'argent pour combler le déficit. Si ce n'était de cette obligation très lourde à supporter, nous pourrions constater un jour des résultats plus encourageants et, surtout, des profits qui permettraient aux compagnies de chemin de fer de développer chez nous un meilleur système de transport en commun.

[Traduction]

M. J. H. Horner (Crowfoot): Monsieur l'Orateur, en écoutant cet après-midi les orateurs qui se sont parfois laissés emporter par l'émotion dans ce débat sur les transports, je suis enclin à penser que la discussion est ouverte à toutes les questions. Ce bill légalise l'octroi de fonds que dépense peut-être déjà le Canadien National pour des propriétés, des embranchements, du matériel, les télécommunications, des hôtels et d'autres investissements. Le débat a porté sur divers problèmes au Canada, et il est certain que le transport revêt une importance vitale dans un pays aussi diversifié que le nôtre.