

que les gens voyagent davantage sur le National-Canadien. Elle a baissé au point que les gens ne veulent plus emprunter le Pacifique-Canadien, s'ils peuvent l'éviter. Il est curieux que cette efficacité ait baissé en matière de service-voyageurs, car lorsqu'il s'agit de maintenir la concurrence en matière de transport de certaines marchandises, qui est plus avantageux, la compagnie y parvient en utilisant les camions du service rail-route ou en fusionnant son service commercial et son service de messageries.

Un autre point évident aussi, c'est que le Pacifique-Canadien cherche à supprimer ses trains de voyageurs, en particulier le *Dominion*. Il importait peu à la compagnie que le *Dominion* fût nécessaire ou non pour assurer le transport des voyageurs à travers le pays; elle a, de propos délibéré, cherché à dissuader les gens de voyager par le *Dominion*, afin d'en motiver le retrait pour des raisons d'ordre financier.

On a déjà signalé aujourd'hui que le *Dominion* a finalement été réduit à deux voitures et à un wagon à voyageurs. Quelle norme pour un train transcontinental! Le Pacifique-Canadien n'a plus donc qu'un seul train transcontinental tandis que le National-Canadien exploite encore deux trains transcontinentaux complets dans chaque sens, chaque jour, et le nombre des passagers est si élevé qu'il est très difficile de retenir des places.

Un autre point intéressant de cette affaire se rattache à l'utilisation et au privilège des laissez-passer des chemins de fer qui étaient considérés depuis longtemps comme un des avantages complémentaires dont jouissaient les employés des chemins de fer. Aujourd'hui la situation est telle qu'un employé du Pacifique-Canadien qui a peiné durant des années pour avoir le privilège d'utiliser son laissez-passer, notamment lorsqu'il atteint l'âge de la retraite, se trouve dépourvu car il n'y a plus de train à bord duquel il pourrait l'utiliser. Les trains sur lesquels il avait le droit de voyager ont été éliminés.

• (7.30 p.m.)

Il est donc évident que cette politique de détérioration, en ce qui concerne le service-voyageurs, est appliquée de propos délibéré non seulement à l'égard des trains tels que le *Dominion*, mais aussi de nombreux trains locaux. Cette ligne de conduite entraînera la fermeture presque complète des gares intermédiaires. L'une des divisions en cause est celle de Lethbridge, du Canadien-Pacifique, dans ma propre région, où par suite de son programme de service aux clients, comme le désigne la compagnie, 75 des 112 gares locales ont été fermées. Sur les 37 qui restent, 34

sont censées demeurer sans agent. On se propose également de ne retenir qu'un seul préposé à l'exploitation des trains à sept de ces 34 endroits. Ce préposé ne serait pas en mesure de fournir les services d'un agent au grand public.

Cela démontre bien que le Pacifique-Canadien n'a pas l'intention de maintenir ses services de voyageurs, de messageries ou de communications à ces localités, dont certaines comptent 3,000 ou 4,000 habitants.

On pourrait aller jusqu'à dire que la fermeture de nombre de petites gares ne saurait se justifier, mais c'est aller trop loin que d'appliquer cette politique dans la division que j'ai mentionnée et qui se répète en différentes divisions du pays.

Un autre problème a trait au tarif ridicule qu'impose le Pacifique-Canadien. Dans ma circonscription, il y a un service-voyageurs très important entre Edmonton et Calgary. Il y a un an, trois trains bien remplis y circulaient dans les deux sens. Par suite du nouveau tarif et du service insuffisant, ces trains ne sont plus maintenant remplis qu'à moins du tiers. Ce qui est ridicule, c'est qu'un billet de Calgary à Edmonton vous coûte maintenant \$9.75. Toutefois, si vous êtes assez entreprenant pour acheter un billet de Calgary à Red-Deer et y descendre du train pour acheter un billet de Red-Deer à Edmonton, vous économisez 50c. Si vous répétez le même stratagème à chacune des gares, vous économisez un dollar de plus, ou même davantage. Et dire que le même trajet vous coûte seulement \$4.50 par le National-Canadien.

Il y a un an, les tarifs étaient concurrentiels. Aujourd'hui, non seulement ne le sont-ils plus, mais ceux d'un service sont deux fois plus élevés que ceux de l'autre. Cette politique vise à dissuader les gens d'utiliser le service-voyageurs, afin que le Pacifique-Canadien puisse invoquer cet argument auprès de la Commission des transports du Canada et du gouvernement pour démontrer que le service-voyageurs n'est plus rentable.

Nous avons déjà entendu plusieurs observations au sujet de la lenteur du transport des céréales. Au cours de la fin de semaine, nous avons entendu parler de la crise qui se produit en Inde. Le secrétaire général des Nations Unies et le secrétaire général de l'Organisation de l'alimentation et de l'agriculture ont déclaré que le problème de la faim en Inde était d'une portée mondiale. Des millions de personnes mourront de faim cette année à moins qu'on ne fasse quelque chose. Pourtant, au cours des dernières semaines, nous avons eu la preuve d'un acheminement délibérément ralenti, semble-t-il, vers le littoral du Pacifique, de céréales