

ment pu voir et qui constitue le thème central de sa publicité: «A votre service de mille et une manières».

Si le Canadien Pacifique a gain de cause, que l'on fasse droit à ses demandes, ce mot d'ordre publicitaire ne vaudra plus rien selon moi, en supposant qu'il ait déjà valu quelque chose. La compagnie va sûrement être obligée de modifier considérablement sa publicité si la Commission canadienne des transports fait droit à ses demandes.

Nous pourrions aussi parler de la façon dont le Canadien Pacifique fournit des wagons couverts pour le transport des céréales. La chose revêt un intérêt tout particulier pour ma circonscription et même pour toute la Saskatchewan. Les services fournis par le CP ont été jusqu'ici de qualité bien inférieure à ceux du CN. Ce dernier, je le répète, a fait des efforts louables pour assurer des wagons couverts à l'acheminement des céréales vers les élévateurs de l'Ouest canadien. Il s'est au moins efforcé de rendre service à ses clients.

Il y a également un contraste entre la manière dont le Canadien National, d'une part, et le Canadien Pacifique, de l'autre, envisagent l'abandon des lignes secondaires. Si l'on refait l'historique de la question, on verra que, dès les années 60, le Canadien National avait reconnu ses responsabilités à cet égard. On peut trouver à redire sur certaines activités de cette compagnie, n'empêche que son attitude et sa manière d'envisager les choses ont toujours dénoté un certain sens de ses responsabilités. Elle s'est efforcée d'informer les gouvernements et le public de ses projets et de ses plans à long terme. Le contraste avec le Canadien Pacifique est criant: cette compagnie, qui s'efforçait de garder tous ses atouts dans sa manche, fut la première à lancer un programme massif axé sur l'abandon des lignes secondaires afin de rendre son entreprise plus rentable.

J'ai déjà parlé des demandes présentées récemment par le Canadien National et par l'autre compagnie de chemins de fer en vue d'abandonner les services-voyageurs. Ces demandes rentrent évidemment dans le cadre de l'examen que nous faisons de ce bill, car, après tout, cela concerne sans contredit les investissements consentis par les compagnies de chemins de fer, c'est-à-dire les installations et l'équipement.

J'ai noté les récentes demandes, en particulier au sujet de Regina. A présent, Regina est desservie par la principale ligne du Canadien Pacifique. Il ne reste qu'un seul service de

voyageurs en direction de cette ville, c'est le «Canadien». D'autre part, le service-voyageurs du Canadien National vers Regina est assuré par un autorail qui correspond avec la ligne principale du Canadien National, à Saskatoon. C'est d'un intérêt considérable pour les voyageurs qui se rendent dans l'Ouest et pour ceux qui en viennent; ces derniers peuvent emprunter la ligne principale du Canadien National jusqu'à Saskatoon. Les horaires sont combinés de façon à assurer aux voyageurs la correspondance avec l'autorail qui se rend à Regina. Cependant, je dirai bientôt un mot de l'insuffisance de ce service réservé aux voyageurs se rendant dans l'Est qui désirent emprunter le Canadien National.

Lorsque l'on considère ces diverses demandes, en particulier celles du Canadien National, on s'aperçoit que la plupart du temps, les chemins de fer n'ont fait aucun effort réel pour se mettre à la page et pour apporter des changements et introduire de nouvelles méthodes dans les services-voyageurs, alors que, de toute évidence, les anciens services, qui avaient joué un rôle très utile en leur temps, n'arrivaient plus à satisfaire les besoins du public. Un exemple frappant me vient à l'esprit: la ligne du CN entre Winnipeg et Churchill. D'après les horaires du CN, la société assure fondamentalement le même service-voyageurs depuis des années, de Winnipeg à Le Pas, et de là aux autres localités du Nord du Manitoba. Le service n'a pas beaucoup changé. Il s'agit d'un service de nuit, qui part de Winnipeg en passant par Dauphin, Kamsack, Swan River, et la baie d'Hudson et, de là, se rend à Le Pas; il est à peu près le même depuis des années. Évidemment, le CN l'exploite à perte. D'après la société, les pertes en 1968, pour ce seul service, jusqu'à Churchill, ont atteint environ 3,3 millions de dollars. Je ne suis pas en mesure d'en douter. Ces chiffres sont sans doute fondés, et la société doit en tenir compte dans ses décisions pour l'avenir.

Mais a-t-elle songé suffisamment et assez sérieusement aux autres services qu'elle pourrait peut-être assurer? Ainsi, a-t-elle songé à transformer en une ligne principale celle qui relie Melville-Nord à Yorkton, Canora et la baie d'Hudson et, de là, se rend à Le Pas, pour ensuite faire la correspondance avec le train principal à Melville, en Saskatchewan, où j'ai déjà vécu? Melville a des installations ferroviaires tout à fait convenables, et pourrait servir de terminus pour un service semblable.

[M. Burton.]