

mation choisies pour établir la moyenne nationale. Tous les honorables députés apprendront avec intérêt que ces 300 usines ont été choisies d'une manière scientifique et qu'elles représenteront quelque 70 p. 100 de la production globale du lait de notre pays.

**M. l'Orateur suppléant (M. Batten):** A l'ordre! J'informe l'honorable député que son temps de parole est expiré.

LES TRANSPORTS—RÉPARTITION DE L'EXPLOITATION ENTRE DEUX SOCIÉTÉS DE CHEMIN DE FER

**M. D. M. Fisher (Port-Arthur):** Monsieur l'Orateur, la question que j'ai soulevée est loin d'être la plus précise, mais elle a trait à la façon triomphale dont le ministre nous a annoncé qu'un accord volontaire était intervenu entre Air-Canada et la *Canadian Pacific Airlines* au sujet du service-voyageurs. J'ai déclaré que si le ministre était capable de susciter ce genre de collaboration volontaire à l'égard du service-voyageurs, il était temps qu'il fasse quelque chose au sujet du service-voyageurs ferroviaire.

Le président du Pacifique-Canadien n'occupe pas ce poste depuis très longtemps et il parle fort au sujet de l'activité de la compagnie, de la pente glissante du socialisme et ainsi de suite. Mais il s'est exprimé assez clairement sur le service-voyageurs.

Si on examine le dernier rapport annuel du Pacifique-Canadien, on y lit ceci:

Les recettes ferroviaires se sont élevées à 510.1 millions de dollars, augmentation de 32.9 millions ou de 7 p. 100, atteignant un chiffre record dans l'histoire de la compagnie, et dépassant de 1 p. 100 celles de 1956, la meilleure année jusqu'ici.

On y lit ensuite:

Les revenus comprennent des paiements de 19.3 millions de dollars conformément aux recommandations de la Commission royale MacPherson sur les transports, et de 7.4 millions en raison des réductions des taux de transport des marchandises.

La 9<sup>e</sup> page du rapport dit ceci au sujet du transport de voyageurs:

Le plan *Faresaver*, mis en vigueur vers la fin de 1963, a grossi la clientèle sans produire un revenu suffisant pour justifier les réductions considérables du prix des billets. Vu l'usage accru d'automobiles privées sur des routes améliorées pour les courts trajets, et les avantages inhérents aux autobus à réaction pour les voyages au long cours, votre compagnie n'envisage pas la possibilité d'attirer suffisamment de voyageurs dans certaines régions, à des prix qu'ils consentent à payer, pour contrebalancer le coût de ces services.

Le ministre a eu l'obligeance de déposer une lettre du président, M. Emerson. Cette lettre

est datée du 12 mai 1965; il est très intéressant de noter que M. Emerson revient, dans sa lettre, à la Commission royale d'enquête MacPherson. Il dit:

La Commission a aussi constaté que le service-voyageurs des chemins de fer n'était ordinairement pas requis en raison du grand nombre d'autres moyens de transport. La Commission royale d'enquête, après analyse approfondie, a alors fait des recommandations quant à la façon d'aborder ce problème difficile. Les extraits suivants résument la position de la Commission:

«...nous ne croyons pas qu'il faut encourager les chemins de fer à continuer l'exploitation de secteurs non rentables du transport de voyageurs.»

Puis, M. Emerson signale ceci:

En dépit d'une réduction considérable du service-voyageurs inutile et peu économique au cours de la dernière décennie, il a été impossible de diminuer de façon appréciable le déficit du Pacifique-Canadien attribuable au transport de voyageurs.

Puis il dit que la plus grande partie de ce déficit est attribuable au service transcontinental. Des localités telles que Regina, Moose-Jaw, la tête des Lacs et d'autres dans tout le Canada s'inquiètent qu'on les menace de supprimer le service-voyageurs, surtout sur la ligne principale du Pacifique-Canadien. Le ministre se rappellera que l'honorable député d'Halifax (M. Regan), le député catholique d'Halifax, ou le plus jeune député d'Halifax, a signalé cette situation à la Chambre. J'ai ici un article qui a paru dans le *Star* de Toronto du 23 avril sous le titre: «Le P.-C. semble en avoir assez», et qui traite de cette question. On y dit que le Pacifique-Canadien a indiqué qu'il désirerait abandonner le service-voyageurs et qu'il l'abandonnerait probablement. Il y est dit que ce chemin de fer réduirait son service-voyageurs parce que le public ne s'en sert pas. On y dit également que l'an dernier on s'est plaint au Parlement du fait que cette société de chemin de fer avait délibérément réduit son service et révisé ses horaires. Il me semble qu'il y a contradiction ici entre les vues qu'exprime la direction du chemin de fer et la politique qu'a énoncée le ministre. Je signalerai que l'article 38 de la loi sur les chemins de fer stipule ce qui suit:

Le gouverneur en conseil peut à toute époque renvoyer à la Commission une question, affaire ou chose qui survient ou qui est prescrite en vertu de la présente loi ou de la loi spéciale, ou de toute autre loi du Parlement du Canada, pour qu'elle fasse un rapport ou prenne des mesures à cet égard; et la Commission doit sans délai se conformer aux instructions que comporte ce renvoi.

Bref, la nature imprécise des promesses du Pacifique-Canadien d'assurer des services-voyageurs, en particulier dans le domaine des services transcontinentaux, inspire des craintes