

Je suis sûr que les questions posées à la Chambre au sujet du service de wagon-restaurant dans les trains 30 et 31 reliant Ottawa à Montréal et Montréal à Ottawa ont poussé tout le monde à croire que le public réclamait ce service. Le président local des wagons-restaurants a essayé d'obtenir du CN des chiffres indiquant le nombre de repas servis dans ce train. On lui a répondu qu'il devrait s'adresser au vice-président régional de son organisme pour cela. Celui-ci aurait dû à son tour poser les mêmes questions au vice-président régional du CN qui lui aurait confirmé ce renseignement, à savoir si le nombre de repas prévus correspond en fait au nombre nécessaire. Il semble étrange qu'on ait parlé hier d'une perte de \$300,000 pour ce train sans apporter de preuves à l'appui.

Jeudi dernier, j'ai pris le train du matin d'Ottawa à Montréal. Les gens faisaient la queue au wagon-restaurant. Je puis m'imaginer ce qui arrivera désormais quand quelqu'un descendra du train. Je puis m'imaginer l'attente à sa dignité que subirait un jeune homme d'affaires plein d'allant s'il descendait du train à Montréal avec un pâté chaud collé à son costume noir. C'est pourtant tout à fait le genre de situation dont nous parlons. Les gens doivent sûrement compter dans notre système de transports. Le président du CN et les membres de la Commission canadienne des transports doivent se rendre compte que les chemins de fer canadiens ont des obligations et qu'ils doivent assurer un service au public. L'intérêt public signifie quand même quelque chose, à notre époque. On sait que la Commission canadienne des transports aurait pu tuer dans l'œuf ce règlement visant à éliminer le service de wagon-restaurant. Je voudrais vous citer un article publié le 29 janvier dans le *Citizen*:

Un porte-parole de la Commission canadienne des transports a déclaré aujourd'hui que la Commission «avait examiné» la proposition et que, à son avis, elle n'aurait pas de répercussions fâcheuses sur le service-voyageurs.

L'article dit encore ceci:

... la Commission canadienne des transports pourrait légalement invalider le changement.

Un porte-parole a déclaré:

«Nous estimons que l'interruption du service de wagon-restaurant constitue une initiative merveilleuse de la part du CN en vue de réduire ses frais.»

Il est étrange que cet article n'ait pas nommé le porte-parole de la CCT. Les remarques du porte-parole de la CCT rappellent beaucoup cette rationalisation dont on nous a parlé récemment à propos d'autres genres de services. Si nous examinons bien la question, nous nous rendons compte que ce train dessert la capitale de notre pays et en même temps sa ville la plus importante. Il est étrange que l'on ait suspendu ce service. Beaucoup de gens ont fait remarquer que si les chemins de fer peuvent supprimer, sans provoquer un trop grand tollé, des trains empruntés par les hommes politiques, ils pourront supprimer n'importe quel train sur notre continent. Voilà la politique des chemins de fer. Ceux-ci pensent que s'il leur est possible de faire cela, tout ira parfaitement bien. Je voudrais vous donner lecture d'une citation extraite d'un journal:

Cyrus Eaton, industriel de Cleveland né en Nouvelle-Écosse, déclare que le Canada commet une grave erreur en autorisant les chemins de fer à supprimer certains services et certaines lignes.

M. Eaton, président de la compagnie de chemins de fer Chesapeake et Ohio a déclaré que «le Canada n'a pas d'institutions plus importantes ni plus indispensables que les chemins de fer».

De toutes façons, il faudra pratiquer des changements si l'on veut qu'on nous reconnaisse une politique des transports au Canada. L'autre jour, le ministre du Travail (M. Mackasey) a présenté un projet de loi prévoyant le paiement de pensions aux ouvriers mis à pied par suite de l'évolution survenue dans l'industrie textile. Il serait grand temps, je crois, qu'il regarde ce qui se passe dans l'industrie des transports et qu'il fasse appliquer des mesures similaires dans ce secteur. Nous savons que 21 personnes seront touchées par la suppression des wagons-restaurants. Nous savons également que ce service est utilisé et apprécié. On ne devrait pas permettre aux chemins de fer de faire un choix entre leurs services en disant: «Nous perdons ici et gagnons là». Ils ont des obligations envers le public et, en l'occurrence, ils devraient être forcés par la Commission des transports à assurer un service convenable.

Je trouve curieux que le ministre des Transports (M. Jamieson), prié de s'entretenir avec les représentants de l'association pour discuter du problème, ne l'ait pas fait. Je ne peux que dire qu'il nous faudra, à un moment ou un autre, trouver un ministre des transports qui affronte la Commission des transports et dise au président de cet organisme que c'est lui, et non le président de la Commission des transports qui commande. Il est essentiel que nous sachions qui, exactement, est vraiment responsable du réseau des transports, le ministre ou le président de la CCT.

Les usagers de ce service réclament sans hésitation son maintien. C'est le même petit jeu que nous avons vu à maintes reprises: le Canadien National réduit un service, six mois plus tard probablement la moitié des usagers se découragent, on peut alors présenter à la Commission des transports une autre demande de suppression d'un itinéraire, et ce moyen de transport disparaît. Le secrétaire parlementaire voudrait-il adopter la manière forte avec le Canadien National, pour essayer d'obtenir qu'il rétablisse un service qui est dans l'intérêt des habitants de notre pays?

**Des voix: Bravo!**

**M. P. M. Mahoney (secrétaire parlementaire du ministre des Finances):** Monsieur l'Orateur, à cette même heure, hier soir, j'ai eu l'occasion, au nom du ministre des Transports (M. Jamieson), de fournir certains renseignements pertinents en réponse à une question qui me paraît identique. Hier soir, c'était le député de Notre-Dame-de-Grâce (M. Allmand) qui posait la question; ce soir, c'est le député de Moose Jaw (M. Skoberg).

Les renseignements que j'ai alors fournis n'ont pas été modifiés au cours des 24 dernières heures et avec toute la déférence que je dois au député et aux représentants officiels des syndicats qu'il a cités comme autorités en la matière, il y aurait lieu, je pense, de lui rappeler les propos tenus hier soir. Il y aurait peut-être lieu aussi d'ajouter quelque chose propre à éclaircir le point soulevé par le député. Le nombre d'employés touchés est d'environ 13. En vertu de leur contrat de travail, ils ont certains droits et ils peuvent choisir d'exercer ces droits d'ancienneté.

**M. Skoberg: Où?**