

munications, nous avons découvert que le mécontentement planait sur toutes les dépositions concernant la formule du coût des transports. Le comité a jugé qu'il ne pouvait pas accepter la formule des coûts des compagnies de chemins de fer. C'est pourquoi l'on a établi un comité indépendant des coûts qui rassemblait un groupe de spécialistes des coûts dans le domaine ferroviaire. Ses membres ont donc présenté de leur côté un rapport sur le coût de l'exploitation ferroviaire au Canada et leurs données différaient tellement de la comptabilité des prix de revient utilisée par les chemins de fer que nous avons été amenés à croire que nous devrions examiner l'affaire plus à fond, ce que nous avons fait. En conséquence, nous avons rejeté les chiffres présentés à l'époque par les chemins de fer et notre comité a adopté un compromis pour fixer certains prix de revient.

● (4.50 p.m.)

Il était aussi énoncé dans la nouvelle loi établissant la Commission canadienne des transports qu'il y aurait, au sein de la Commission, un groupe de spécialistes qui choisiraient une formule pour la comptabilité des prix de revient propre à satisfaire la population canadienne et les chemins de fer. Je suis un peu inquiet de voir que, actuellement, le CP a décidé d'en appeler à la Cour suprême du Canada de la formule choisie que la Commission canadienne des transports pense à utiliser.

Ici encore il y a une autre confrontation du peuple canadien, représenté par la Commission canadienne des transports, avec les chemins de fer. Ils ne s'entendent pas sur la bonne formule quant à la comptabilité des prix de revient. Nous ne pouvons donc pas en arriver à des décisions motivées sur les innombrables demandes pour l'abandon des embranchements. Il nous faut au préalable un accord sur les prix de revient.

C'est pourquoi la semaine dernière j'ai jugé bon de proposer au ministre des Transports (M. Jamieson) que le gouvernement du Canada soit représenté par une sommité juridique devant la Cour suprême du Canada lors de son audience au sujet de l'appel du Canadien Pacifique.

Comme d'autres députés, je m'inquiète évidemment des innombrables demandes qui tendent à l'abandon de certains embranchements. Comme bien des députés l'ont indiqué, le transport est le nerf même de notre économie et ses divers aspects, par air, chemin de fer, automobile et autocar sont reliés entre eux. Notre système d'ensemble n'est pas mau-

vais, mais il y a des problèmes lorsque les divers services se chevauchent.

Durant les séances du comité des transports, il y a plusieurs années, quand celui-ci étudiait le rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson, on avait mis en relief la rationalisation des chemins de fer. Dans les secteurs où le CN et le CP se faisaient concurrence, couvraient pour ainsi dire le même terrain, on avait suggéré un effort de rapprochement afin d'éliminer le double emploi pour le plus grand bien de tous, des contribuables aussi bien que des chemins de fer, tout en maintenant un service convenable. C'est un point sur lequel les députés doivent appuyer la Commission canadienne des transports.

La Commission est actuellement saisie de demandes de la part du CP d'abandonner un nombre d'embranchements qui lui feraient perdre 30 millions de dollars. Pour en revenir à mes remarques d'il y a un instant, nous ne pouvons accepter ce chiffre avant d'arrêter une formule de comptabilité des prix de revient acceptable à toutes les parties, en cause. Le CP affirme avoir perdu 30 millions de dollars sur service-voyageurs; je fais la part de l'exagération.

Tout le monde sait que le Canadien Pacifique a déjà supprimé plusieurs trains de passagers qui desservaient de vastes étendues au Canada. Je ne puis absolument pas approuver sa demande de retirer le *Canadian*, principal train de passagers qui traverse nos régions peuplées du Sud. Il est ridicule même d'y songer. La première loi adoptée par le Parlement vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle accordait au CP le droit de construire une voie ferrée; en retour, il s'engageait à fournir à perpétuité des moyens de transport pour les personnes et les marchandises. Il n'était pas question alors qu'il pourrait à une date future abandonner son service-voyageurs sur sa voie principale.

A cette fin, le gouvernement du Canada lui a donné 25 millions de dollars, montant prodigieux à l'époque. De plus, on lui alloua des milliers et des milliers d'acres de terrain adjacent à sa voie ferrée à travers le Canada. Nous constatons aujourd'hui que ces terrains et les ressources minérales qu'on y trouve ont été si profitables à la compagnie qu'elle a créé une filiale—Canadian Pacific Investments—pour investir les bénéfices découlant de ces terrains et pour administrer ses autres entreprises et ses exploitations industrielles.

Comme vous le savez, monsieur l'Orateur, le «Canadian» a joué un rôle important pendant l'année du centenaire lorsqu'il a assuré le transport de milliers de personnes à l'Expo