

d'autres secteurs. C'est une initiative dont il faut féliciter la Compagnie et qui sera d'un grand secours plus tard lorsque, en raison des encombrements aux aérogares, les chemins de fer assureront peut-être un meilleur service que les compagnies aériennes entre les grandes villes situées à quelques centaines de milles l'une de l'autre.

Certaines autres initiatives du National-Canadien à propos du service-voyageurs ne sont pas aussi louables. Par exemple, des embranchements ont été abandonnés, et à l'égard non seulement du service-voyageurs, mais aussi du service-marchandises, notamment dans l'Ouest canadien. La mesure la plus radicale, évidemment, a été prise à Terre-Neuve, et j'en parlerai plus en détail plus tard, ce que feront aussi plusieurs de mes collègues. A mon avis, la direction du National-Canadien, et même celle du Pacifique-Canadien, devrait se rappeler que le transport par chemin de fer au pays ne doit pas être assuré en fonction de la rentabilité. Au Canada, le service des chemins de fer, et en particulier le service-voyageurs, est censé être fourni aux Canadiens au même titre que le service postal et les autres moyens de communication, dont la radio et la télévision. Étant donné la constitution géographique de notre pays, la politique du gouvernement a toujours été de veiller, autant que possible, à ce que des Canadiens ne soient pas pénalisés à cause de la région qu'ils habitent. Beaucoup de Canadiens vivent entre Toronto et Windsor, autour de la ville de Montréal et dans le Sud de la Colombie-Britannique. Toutefois, bien d'autres se trouvent dispersés dans l'intervalle.

Aucun service du gouvernement, je dirai même aucun quasi-service du gouvernement, comme une société de la Couronne par exemple, ne devrait, de propos délibéré, se montrer injuste envers des Canadiens du fait de leur établissement dans un lieu donné au pays. Cela fait partie des inconvénients d'un pays aussi vaste que le nôtre, avec une population aussi peu nombreuse. Si nous voulons sauvegarder notre indépendance et notre identité de Canadiens, il faut savoir faire la part des circonstances. Nous devons subventionner les services de communications dans ce vaste pays qu'est le nôtre et il ne s'agit pas simplement ici du service de transport-voyageurs, mais du transport-marchandises et ainsi de suite. Un autre aspect à ne pas oublier, dans le cas de l'abandon d'embranchements ferroviaires, c'est qu'ils auraient pu bien souvent faciliter beaucoup plus qu'on ne l'a fait jusqu'ici le développement de certaines régions du pays. Dorénavant, il faudra y songer à deux fois avant de permettre la suppression d'autres embranchements ferroviaires.

[M. Gray.]

Du point de vue financier, le service-voyageurs comprend, je crois, trois catégories. Tout d'abord, il y a les lignes qui ne rapportent pas. Il faut en effet admettre qu'un grand nombre de services-voyageurs ne sont pas rentables. Pour les raisons que j'ai signalées, la plupart de ces services doivent être maintenus, afin que les Canadiens ne soient pas pénalisés et afin de permettre le développement de nouvelles parties du Canada. Il n'appartient pas au gouvernement, au National-Canadien, ou à quiconque de traiter différemment les habitants des régions peu peuplées, sinon la population se concentrerait davantage dans un petit nombre de régions comme celles de Toronto, Montréal et Vancouver. Nous ne pourrions non plus exploiter nos précieuses ressources.

La seconde catégorie de services-voyageurs est celle des régions payantes. Je ne doute pas que même en tenant compte des méthodes assez spéciales qu'emploie le National-Canadien pour établir sa comptabilité et son prix de revient, certaines lignes, comme celles de Montréal à Toronto, de Toronto à Hamilton, de Toronto à Windsor via London, rapportent gros. Il y a encore un troisième groupe de services-voyageurs. Il s'agit des lignes qui font leurs frais, mais qui seraient plus rentables si on les utilisait aussi pour le transport des marchandises, ou dans d'autres buts. Je crois savoir que beaucoup de services-voyageurs, tant du National-Canadien que du Pacifique-Canadien, ont été supprimés, non pas parce qu'ils étaient déficitaires, mais parce qu'ils n'étaient pas aussi rentables qu'ils l'auraient été si l'on s'en était aussi servi pour le transport de marchandises.

J'aimerais faire une observation sur un point précis. Le service-voyageurs entre Toronto et New York a été abandonné récemment. Point n'est besoin, je crois, de rappeler aux députés qu'il s'effectue des échanges commerciaux essentiels entre ces deux grandes villes. Nous savons que c'est le Pacifique-Canadien qui assurait ce service-voyageurs jusqu'à New York, mais le ministre des Transports (M. Hellyer) pourrait peut-être faire part au président du National-Canadien des propositions des députés. Nous croyons qu'il faudrait prendre immédiatement des mesures pour rétablir un service-voyageurs quelconque entre Toronto et New York. Comme le savent les honorables députés, l'aéroport Kennedy de New York, utilisé par les deux principales sociétés de transport aérien assurant le service entre Toronto et New York, se perd dans le brouillard au printemps, en automne et en hiver. Le même phénomène se produit à l'aéroport Kennedy et à celui de Laguardia, ce qui interdit tout voyage en avion pour plusieurs jours de suite.