

plus souvent que deux voitures et un wagon-buffet. Dans les circonstances, il ne faudrait pas que la société ferroviaire invoque comme argument la perte d'argent qu'elle a subie depuis environ un an par suite d'un service réduit.

Dans la décision autorisant l'abolition du *Dominion*, le commissaire en chef, M. Kerr, a déclaré qu'à son avis, l'article 315 de la loi sur les chemins de fer oblige la compagnie à assurer des services suffisants pour la commodité du public. Le commissaire en chef adjoint, M. H. H. Griffin, dans son jugement autorisant l'arrêt du service, déclare ce qui suit:

...en formulant mon opinion, je n'ai pas tenu compte des répercussions économiques ou sociales sur les collectivités.

A mon sens, monsieur le président, cette déclaration ne s'accorde pas avec celle que j'ai lue plus tôt, et qui est tirée d'une annonce de la Commission du service civil. Je vais la lire encore une fois:

La Division de l'exploitation de la Commission des transports du Canada se préoccupe principalement des questions relatives à la suffisance des services ferroviaires accordés au public...

C'est tout ce que je veux dire pour le moment au sujet du service-voyageurs. J'aimerais parler d'une autre question moins importante, la lenteur du service postal, surtout en ce qui concerne la livraison des quotidiens de l'ouest canadien. J'ai posé des questions à la Chambre à ce sujet et j'ai inscrit des questions au *Feuilleton* mais je n'ai pas encore reçu de réponse. Par exemple, en ce qui concerne le *Times Herald* de Moose Jaw, qui avait l'habitude d'arriver le surlendemain de sa publication, le numéro de lundi dernier, qui m'intéressait d'une façon spéciale, est arrivé le lundi suivant, soit une semaine plus tard. J'ai écrit à l'éditeur du *Times Herald*; j'aimerais consigner au compte rendu un bref passage de sa réponse. Je cite:

En discutant la situation avec le maître de poste local, j'ai pu me rendre compte que depuis que le *Dominion* n'est plus en service, le transport par camion demeure le seul moyen de transport accessible.

Les journaux sont, bien entendu, livrés au bureau de poste et expédiés chaque jour. Je crois comprendre, à la suite de mon entretien avec le maître de poste, qu'un changement de véhicule est nécessaire à des endroits tels que Winnipeg, Fort-William et Sudbury vers l'Est et à Medicine-Hat et Calgary vers l'Ouest.

Il croit que la livraison de plusieurs journaux le même jour est attribuable au fait qu'ils auraient été retardés au cours du transport ou même à Ottawa.

Je signale simplement ce fait, monsieur le président. J'ai inscrit une question au *Feuilleton* et j'espère obtenir une réponse. Je voudrais faire observer au ministre que la

suppression du *Dominion* et les restrictions apportées au service-voyageurs provoquent plusieurs effets secondaires. Je l'avertis loyalement que d'autres points seront soulevés lors des séances du comité.

• (5.40 p.m.)

[Français]

**M. Blouin:** Monsieur le président, je ne voudrais pas prolonger indûment l'étude de certains postes du ministère des Transports, car si je comprends bien, nous sommes à discuter présentement de sommes d'argent déjà dépensées ou qui le seront d'ici le 31 mars prochain. Donc, je serai très bref, car je voudrais simplement appeler l'attention du ministre sur certains points, relativement à l'étude des crédits de son ministère.

On a beaucoup parlé de systèmes de traversiers au pays, de transbordement et d'établissements portuaires. A ce stade, monsieur le président, je voudrais signaler quelques remarques, à ce sujet, contenues dans le rapport de l'Auditeur général pour l'année financière close le 31 mars 1965. Parlant d'établissements portuaires, et comme en fait foi la page 85 de son rapport, plus particulièrement le paragraphe 122, l'Auditeur général dit:

Maintien de l'aide fédérale à des services de transbordement à l'intérieur d'une province. Dans notre rapport de 1963, nous avons signalé que le gouvernement fédéral continuait à payer des subventions aux gouvernements provinciaux à l'égard des terminus des services de transbordement en dépit de la règle générale suivie par le ministère des Travaux publics et le Conseil du Trésor depuis plusieurs années, selon laquelle ils considèrent de telles installations à chaque terminus d'un service de transbordement reliant une grande route à l'intérieur d'une province comme étant à la charge exclusive de la province en cause.

Plus loin, il ajoutait:

Lors de la construction du terminus de Matane et des travaux de dragage à Godbout, il était entendu que l'exploitant du service de transbordement construirait le terminus de Godbout et achèterait et exploiterait le service sans autre assistance du gouvernement fédéral. En dépit de cela, on a accordé en 1963 l'autorisation de conclure une entente prévoyant le versement de subventions pendant trois ans.

De plus, il disait:

Cet achat porte maintenant à six le nombre des endroits où le gouvernement fédéral a fourni un terminus aux deux extrémités d'un service de transbordement dans le bas du fleuve Saint-Laurent. La dépense globale pour ces terminus qui, en certains cas, sont partie des quais de navigation commerciale, s'est élevée au cours des années et à venir jusqu'au 31 mars 1965 à plus de 7 millions de dollars.

Monsieur le président, en regardant ces chiffres et en lisant ce rapport, je n'ai pas besoin de vous dire que je ne suis pas d'ac-