

que bien des députés s'y intéresseront aussi, car ce problème se pose partout au Canada. Il y a quelque temps, la Commission canadienne des transports a tenu des audiences avec le Canadien National et le Canadien Pacifique dans les villes d'Owen Sound et de Guelph. Elle a rendu une décision qui établit qu'à partir du 1^{er} novembre 1970 aucun train-voyageurs du Canadien National ou du Canadien Pacifique n'assurera le service au nord de la ville de Guelph, en Ontario, c'est-à-dire dans le Sud de l'Ontario. J'ignore totalement si le gouvernement a lu ces discours, ou si mon discours de cet après-midi est un coup d'épée dans l'eau. J'espère cependant que des membres du gouvernement étudieront la situation que je vais exposer car il est particulièrement important qu'ils le fassent.

• (4.50 p.m.)

Il nous faut revenir bien des années en arrière, monsieur l'Orateur. Bien des discours sur ce sujet ont été prononcés à la Chambre, et je répéterai sans doute certaines choses. Le Canadien National appartient au peuple canadien. Le Canadien Pacifique, toute libre entreprise qu'il soit, a été subventionné non seulement depuis qu'il a commencé à assurer des services ferroviaires au Canada mais même avant cela. Par exemple, le Canadien Pacifique a reçu 25 millions de dollars des contribuables canadiens. Qui plus est, on lui a accordé 25 millions d'acres de terre absolument gratuitement. C'est un cadeau qu'on lui a fait. En retour, il devait s'acquitter d'une obligation qui était d'assurer un service-marchandises et un service-voyageurs partout où il y avait des lignes ferroviaires au Canada.

Peu d'entre nous voudraient que le Canadien National ou le Canadien Pacifique exploitent un service ferroviaire dans une partie inhabitée du Canada. Il est vrai qu'il existe au Canada des lignes de chemin de fer dont la rentabilité exige que les services-voyageurs soient ou supprimés totalement ou réduits. Les chemins de fer canadiens n'ont pas été obligés d'abandonner les services-voyageurs. En fait, c'est le conseil d'administration qui s'est rassemblé un jour autour d'une table et qui en vint à conclure que dans dix ans leurs services-voyageurs seraient totalement inutiles au Canada. Il décida de ne plus s'en préoccuper étant donné qu'il avait assez à faire en matière de transport de fret et autres activités de la compagnie, telles que les puits de pétrole, de gaz, les mines de cuivre, les hôtels, le transport aérien, le transport maritime, etc.

Lors des audiences tenues à Owen Sound, les représentants des compagnies de chemins de fer ont déclaré que si ces dernières voulaient abandonner le service-voyageurs, c'est que ce service n'était plus rentable. La plupart d'entre nous refusent d'accepter les chiffres présentés par les chemins de fer à l'appui de leurs dires. En tout cas, je ne les accepte pas, car ils ne sont nullement une preuve de cette allégation. Il y a d'une façon ou d'une autre une sorte de connivence entre la Commission canadienne des transports et les chemins de fer. Ces derniers prétendent qu'il en coûte \$15.87 ou à peu près, pour le transport d'un voyageur d'Owen Sound ou de Southampton à Toronto. Quelle preuve avons-nous de la véracité de ce montant? Je soupçonne les chemins de fer d'exagérer afin de pouvoir abandonner complètement le service-voyageurs. On devrait, je pense, les mettre en

demeure de déposer leurs chiffres sur le bureau de la Chambre, afin que tous les Canadiens intéressés puissent, comme moi, les examiner. De toute façon, ils prétendent qu'il leur faut abandonner le service-voyageurs parce qu'il n'est plus rentable.

Le jour où j'ai assisté à ces audiences, j'ai demandé aux représentants du Canadien Pacifique s'ils voulaient abandonner toute entreprise non rentable, et ils m'ont répondu que oui. Dans un article de la rubrique financière du *Globe and Mail*, que j'ai découpé il y a environ un mois, on annonçait que les lignes aériennes du Canadien Pacifique avaient perdu \$600,000 ou \$700,000 au cours des 2 ou 3 derniers mois et que pour combler cette perte, ils se lançaient séance tenante dans une campagne publicitaire de grande envergure. Ce jour-là, une réclame d'une demi-page paraissait dans le *Globe and Mail*—les députés doivent s'en souvenir car elle paraissait également dans tous les grands journaux du pays—on y annonçait un vol désigné sous le nom de «The Executive»

J'ignore, monsieur l'Orateur, si vous avez déjà emprunté ce vol mais permettez-moi de vous dire que c'est quelque chose d'exceptionnel. On vous disait dans l'annonce que vous pouviez réclamer n'importe quelle revue à bord de l'avion. Si vous vous rendez à Vancouver, en partant de Toronto ou de Montréal, et que vous voulez consulter vos documents durant le voyage, on peut même vous fournir des machines à dicter. On vous y sert la bière que vous désirez, les meilleurs repas qui soient. On distribue des jouets aux enfants. On s'enorgueillit même des jolies hôtesse qui sont à bord, et c'est peut-être l'un des points sur lesquels ils aient raison. Il est très difficile pour un type de la campagne comme moi de comprendre tous les éloges à l'endroit du grand service assuré par les lignes aériennes du CP, qui appartient à part entière au CP, quand on ne peut même pas acheter un «hamburger» froid dans le train du CP allant de Toronto à Owen Sound, ville de 19,000 âmes. Je l'ai déjà dit, à compter du 1^{er} novembre, pas un seul train ne quittera la gare d'Owen Sound.

Il y a des années, lorsque j'étais député à l'assemblée législative, à Toronto, je voyageais assez régulièrement par train d'Owen Sound à Toronto. Il était toujours plein. Le train partait le matin pour rentrer le soir. Quelques années plus tard, le CP décida d'abandonner son service-voyageurs, parce qu'il faisait assez d'argent dans d'autres entreprises pour ne pas avoir à compter sur l'argent des voyageurs.

Même si, il y a 15 ans, le train était plein, le CP a décidé de mettre le train en service seulement à tous les deux jours. Le train étant toujours plein—ce qui l'empêchait de se retirer du service-voyageurs aussi rapidement qu'il l'aurait voulu, la société décida de doubler le tarif. Alors que le CN vous demandait tant de dollars pour vous transporter à Toronto d'Owen Sound, le CP vous en demandait deux fois plus. C'est une façon de se retirer des affaires, et c'est un indice que le CP veut certainement abandonner ses services-voyageurs au Canada. Je défie qui que ce soit parmi ses dirigeants de me dire le contraire.

Une fois de plus, monsieur l'Orateur, permettez-moi de souligner qu'à compter du 1^{er} novembre, les citoyens de la ville d'Owen Sound, soit 19,000 citoyens, et des