

saisis dès que possible du problème posé par le service-voyageurs. La motion adoptée à l'unanimité dit que la Commission des transports n'avait pas pesé les répercussions économiques et sociales de l'abandon du service-voyageurs sur les collectivités concernées et n'avait pas examiné avec réalisme et objectivité les arguments de ces villes contre le retrait.

Je pense qu'on n'a pas encore fixé de date définitive pour la rencontre avec le premier ministre et le cabinet et j'aimerais dire au ministre qu'on devrait faire le nécessaire pour faire coïncider cette rencontre avec le commencement de l'enquête du comité permanent de la Chambre.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, l'honorable représentant me permettra peut-être de l'interrompre et de dire que je lui suis reconnaissant de cette proposition, car j'ai proposé exactement la même chose au premier ministre. J'ai dit que, selon moi, les maires aimeraient se présenter devant le comité et devant certains des ministres et que, pour leur éviter deux voyages—étant donné surtout que les trains ne sont pas trop nombreux—il serait opportun de tenir les deux en même temps.

M. Pascoe: Je remercie le ministre de sa déclaration. Nous désirons connaître la réponse du premier ministre. A-t-il répondu qu'il prendrait des dispositions en ce sens?

L'hon. M. Pickersgill: Le premier ministre s'est dit prêt à les recevoir, mais il n'a pas précisé la date en attendant que les arrangements soient pris quant à la constitution du comité.

• (5.30 p.m.)

M. Pascoe: Je n'ai donc pas, monsieur le président, à insister auprès du ministre puisqu'il en a déjà parlé au premier ministre. Ces deux réunions, soit la réunion avec le cabinet et l'audience devant le comité, devraient avoir lieu en même temps. J'aimerais insister auprès du ministre sur l'importance de tenir la réunion du comité permanent le plus tôt possible afin qu'on puisse s'occuper du service-voyageurs. Si nous voulons assurer un service de transport convenable aux touristes d'été, la question du service du Pacifique-Canadien devra être décidée d'ici quelques semaines. Et si le service du *Dominion* ne doit pas être rétabli cet été, comme semble l'indiquer la décision de la Commission des transports du Canada, il devrait y avoir au moins un service d'autorail entre Calgary et Winnipeg compte tenu du nombre élevé de voyageurs entre ces deux villes.

[M. Pascoe.]

J'ai ici une transcription des témoignages entendus par la Commission lors de l'audience relative à la demande d'abandon du *Dominion*. Il s'agit d'un document très long, et je ne tenterai pas de signaler tout ce qu'il contient. Il suscite de nombreuses questions. Voilà pourquoi j'estime qu'il est important que les représentants des villes de l'Ouest assistent à l'enquête pour entendre les questions et les réponses. On demandera pourquoi le Pacifique-Canadien a semblé se désintéresser du service-voyageurs. On veut savoir comment la compagnie se défendra de l'accusation de décourager les voyageurs en ne fournissant pas des installations convenables et en manquant de matériel. On veut comparer la politique du Pacifique-Canadien et celle du National-Canadien en ce qui a trait aux voyageurs. Il semble que le service du *Dominion* n'ait pas été aussi bon que celui du National-Canadien depuis deux ans.

La vérité a éclaté dans un article intitulé «La grande aventure du service-voyageurs», qui a paru dans un récent numéro de *Week End Magazine*. Il est très intéressant et j'aimerais en citer un court paragraphe pour prouver que, comme je l'affirme, le Pacifique-Canadien se désintéresse du service-voyageurs:

Sous l'œil attentif mais sceptique de son concurrent de l'entreprise privée, le Pacifique-Canadien, le National-Canadien, entreprise publique, n'épargne aucun effort pour que le service-voyageurs fasse des bénéfices. Pour y parvenir, il a décidé d'appliquer un principe fondamental de l'entreprise privée. Pour faire des affaires, il faut améliorer le produit et demander moins cher.

Le National-Canadien a modernisé ses trains de voyageurs et accéléré le service—et il a baissé les prix. Résultat: plus de gens ont voyagé par le National-Canadien l'an dernier qu'en aucune autre année depuis la deuxième guerre mondiale. Et les recettes provenant du service-voyageurs, qui n'avaient cessé de diminuer depuis la guerre, ont commencé à augmenter.

Comme je l'ai dit, si j'ai donné lecture de cet extrait du comité, c'est simplement pour qu'il puisse comparer ce qu'a fait le Pacifique-Canadien, comparativement au National-Canadien, pour amener le public à utiliser son service-voyageurs. Le Pacifique-Canadien, semble-t-il, a retranché délibérément du service sur le *Dominion* au point, et je parle d'expérience, qu'il était devenu désagréable de voyager à son bord. Avant 1960 le *Dominion* assurait un service-voyageurs conventionnel et transcontinental; il se comprenait des voitures, des wagons-restaurants, des wagons-lits et des fourgons. Au temps où il assurait un tel service le *Dominion* était très populaire. Ce service a été probablement assez bien maintenu jusqu'au mois de juin 1965. Au cours des derniers mois, avant qu'il ne cesse de circuler, le *Dominion* n'avait le