

tarifs-marchandises. Pour quelqu'un qui vient de l'Ouest, il est assez cocasse d'entendre des députés de l'Est évoquer les problèmes créés par le Canadien National dans de nombreuses circonscriptions de l'Est. Ces problèmes nous sont familiers depuis des années dans l'Ouest et nous connaissons tous les artifices auxquels le CP a eu recours pour détériorer dans certaines régions son service-voyageurs et son service-marchandises. Dans ma circonscription, il est même arrivé que le Canadien Pacifique ait enlevé les installations téléphoniques dans une gare, afin que les gens ne puissent s'enquérir par téléphone du moment où arriveraient des marchandises attendues. Quand les chemins de fer veulent supprimer un service, ils s'adressent par exemple à la Commission des transports en déclarant: «Ce service n'est plus nécessaire». Et il faut croire que la Commission avale cela. Apparemment, elle ne se préoccupe pas de savoir quel est l'intérêt du public. En matière de transports, je suis peut-être socialiste. Je pense que les Canadiens sont prêts à prendre en charge, dans ce domaine, tout déficit qui se justifie eu égard à l'intérêt du public. Les transports revêtent une importance tout aussi grande que le service postal. Ils jouent un rôle essentiel et nous devons les conserver, même s'il nous faut délier les cordons de la bourse.

• (3.50 p.m.)

On lit dans cet article:

... et dans bien des cas le CP l'a obtenu—pour supprimer le service sur des embranchements non rentables.

Je doute qu'ils ne soient pas rentables, monsieur l'Orateur.

Lorsqu'on a demandé au CP de maintenir le service à perte, on l'a dédommagé par des subventions. Après 1975, ces subventions seront directement liées à toutes les pertes subies pour assurer les services dont le public a besoin.

Mais il y a une différence entre l'abandon des embranchements non rentables et la suppression de tous les services-voyageurs du pays. Le CP doit savoir que sa demande ne sera pas, ne doit pas être acceptée pour un grand nombre de raisons.

Cette déclaration vaut également pour le CN, monsieur l'Orateur.

L'une de ces raisons, c'est que dans certains secteurs, le service-voyageurs est le seul moyen valable de transporter les gens d'un lieu à un autre. Il est vrai que les autocars, les lignes aériennes et les compagnies de camionnage ont accaparé depuis quelques années une grande partie de la clientèle des chemins de fer.

Là encore, monsieur l'Orateur, le tableau est faussé, car qui administre maintenant ces compagnies d'autocars et de camions? Toutes les lignes intéressantes ont été achetées par les compagnies de chemins de fer. Dans l'Ouest du Canada, nous voyons plus de camions appartenant au CP qu'à toute autre entreprise

[M. McIntosh.]

de camionnage de la région. Le CP sait que le transport est meilleur marché de la sorte, sur une courte distance. Il dispose également de compagnies d'aviation. Transporter des voyageurs en avion revient bien moins cher qu'en train. Comme l'a dit hier soir le député d'Edmonton-Centre, (M. Paproski) cette société ferroviaire possède également des actions dans les compagnies d'autocars. La victoire lui est donc acquise. Ce que nous oublions, nous autres parlementaires, c'est que nous devons veiller à l'intérêt du public. Or, ce n'est pas ce que nous faisons en adoptant aveuglément un projet de loi comme celui-ci à l'heure actuelle sans plus d'explication. Je continue de citer:

Néanmoins, dans certaines régions, le service-voyageurs demeure un service très important. Un exemple fort clair est fourni par le service transcontinental, entre Montréal-Toronto et Vancouver, sur lequel le CP prétend avoir perdu près de 20 millions de dollars l'an dernier.

Hier, le député d'Edmonton-Centre a signalé que quiconque a déjà voulu réserver une place sur ces trains, et lit une pareille déclaration du CP aurait bien du mal à y croire. Dès qu'on a cherché à abandonner le service-voyageurs des trains transcontinentaux, à maintes reprises je n'ai pas pu moi-même fixer avec certitude l'heure à laquelle j'arriverai à un certain endroit parce que, plusieurs semaines auparavant, je n'étais pas sûr de pouvoir réserver une place. Même jusqu'à une heure avant le départ, je n'étais pas sûr d'avoir une place réservée dans le train. Quelque chose clochait. C'était voulu ou le système de réservation avait besoin d'être revisé. On pourrait se servir d'ordinateurs. Les chemins de fer disent perdre de l'argent à cause du tarif-marchandises peu élevé. Or, s'ils ne s'y entendent pas en chiffres, comment arriver à cette conclusion? C'était un paravent. Le CP prenait un biais car les chemins de fer voulaient indirectement faire aboutir la proposition déjà faite, celle d'abandonner le service-voyageurs. Je continue ma citation:

Néanmoins, dans certaines régions, le service-voyageurs reste très important. Le service transcontinental qui d'après le CP s'est soldé par un déficit de près de 20 millions l'année dernière sur les trains entre Montréal, Toronto et Vancouver, le prouve très clairement. L'été du moins, ces trains étaient pleins et quiconque les a utilisés le reconnaîtra. Ils assuraient le service entre les principales villes—le seul dans bien des cas, hormis les avions et les autocars. Mais bien des gens trouvent trop fatigant de faire un long voyage en autocar. Et bien d'autres même à notre époque éclairée hésitent à prendre l'avion.

Ils sont assez nombreux dans cette catégorie, monsieur l'Orateur.

Voilà des raisons qui militent en faveur de la continuation du service des trains Transcontinentaux.