

nombre des gares de la Saskatchewan. Nous nous opposons à cette demande aussi fortement que nous sommes opposés à celle du CP cet hiver, à moins qu'il ne nous soit prouvé que ces centres fournissent en fait un meilleur service aux clients et gagnent plus d'argent qu'avant de faire la demande de fermer ces gares.

En tant qu'ancien agent de gare pendant 15 ans, ayant travaillé dans les vieilles gares sales du CP, avec des règlements archaïques et ayant regardé fonctionner journalièrement les chemins de fer, je ne puis que constater que ces sociétés ferroviaires sont gérées d'une drôle de manière. Selon moi, depuis la seconde guerre mondiale, le CP puis le CN ont poursuivi une politique délibérée visant à les affranchir de toutes responsabilités à l'égard des services de transport de voyageurs, de marchandises, des services de télégraphes et autres services accessoires, pour des centaines de communautés vivant le long de douzaines d'embranchements de l'Ouest du Canada. Ayant une connaissance de première main de l'attitude du CP pendant ces 25 dernières années, je ne peux que constater son échec à l'égard de la modernisation de ses constructions et de l'équipement de ses gares dans une foule de villes.

Je me souviens que des années après que l'électricité ait fait son apparition dans la ville où je vivais lorsque j'étais agent ferroviaire, le CP utilisait encore des lampes à l'huile ainsi que des systèmes de chauffage au lignite. Et c'est avec ce genre de matériel que le CP espère attirer les clients! En fait, ce genre de chose les a repoussés. La rareté des trains, et même des services de camions, ainsi que le niveau élevé de leurs tarifs par comparaison à ceux de leurs concurrents, ont entraîné une diminution des affaires, donc une diminution des recettes. C'est alors que cette société vient nous voir et se met à mendier, affirmant qu'elle perd de l'argent et demandant si elle peut fermer des gares et des embranchements. J'affirme qu'il y a un autre moyen, qu'on appellera compromis si l'on veut. J'espère que le CN l'adoptera et ne jouera pas avec la population canadienne au flibustier, comme le CP l'a fait pendant des années.

Tout en admettant que rien ne sert d'avoir des agences de transport dans des petits patelins de 150 au 200 âmes, il existe des collectivités de 300, 500 ou de 1,000 habitants qui pourraient en faire vivre une. Je proposerais qu'on établisse dans les villages ruraux d'importance moyenne ou plus que moyenne, non seulement dans les Prairies mais partout au Canada, un centre de transport et de communications capable d'assurer à la localité et aux petites collectivités environnantes un service complètement intégré.

Je proposerais que ce centre offre les services suivants: des installations de chargement et de déchargement de pleines charges, et de charges partielles dans le cas des services de marchandises et de messageries, qu'il s'agisse de wagons ou de camions. Le centre pourrait aussi servir de terminus d'autobus si la localité est desservie par une

ligne d'autobus ou plus. Il serait aussi doté de services de messageries par rail et par autobus, de télex et de téléphone. Vous êtes-vous déjà trouvé, en pleine nuit, dans un petit village, incapable de trouver un téléphone ou même une cabine payante? Savez-vous que nulle part ailleurs que dans les neuf villes et une poignée de villages importants on peut, dans toute la Saskatchewan, recevoir ou envoyer un message écrit? Ce centre communautaire de transport et de communications pourrait également offrir une gamme assez étendue de taux pour les marchandises, les messageries ou les passagers, et pour tous les moyens de transport, avion, chemin de fer, autobus ou camion. L'agent au centre de transport et de communications pourrait facilement obtenir par télex ou téléphone les taux qu'il ne posséderait pas.

Les gens pourraient expédier n'importe quoi et acheter un billet d'autobus, de chemin de fer, de navire ou d'avion. Ce centre de transport et de communications pourrait compter deux ou trois employés, ou même un seul, qui desserviraient non seulement la population locale, mais seraient aussi tenus de visiter les petites localités avoisinantes pour solliciter la clientèle, étudier les réclamations et rendre visite aux clients au lieu d'adopter l'attitude actuelle des chemins de fer. A l'heure actuelle, lorsque vous leur demandez d'expédier un article de 1,000 livres, le chemin de fer a l'air de vous faire une faveur, surtout parce qu'ils n'ont pas les installations ou les services voulus. En outre, leurs taux peuvent vous effaroucher. Je me souviens à un moment donné que le CP voulait imposer un taux minimum de \$4.85 sur un bidon de crème de cinq gallons. J'étais chef de gare à l'époque et en consultant le barème j'avais constaté que je pourrais expédier ce bidon de crème sur une couchette inférieure à un prix beaucoup plus bas.

De tels centres de transport et de communications dans ces régions s'incorporeraient aux collectivités, et auraient l'avantage d'être plus accessibles. Les hommes d'affaires sauraient où s'adresser pour réclamer leurs chargements. A l'heure actuelle, on jette les colis dans la rue ou devant la porte du bazar de l'endroit, qui est fermé, ou encore le long de la voie ferrée. Si vous avez de la veine, vous recevrez une carte postale pour vous dire que vous trouverez un colis à votre adresse sur le bord du fossé de Gopher Gulch, à une quinzaine de milles plus loin.

Un centre de transport et de communications permettrait aux gens de retenir des places. Ils pourraient s'acheter des billets pour tout mode de transport et envoyer ou recevoir des messages écrits, ce qui ne se fait plus guère dans la plus grande partie des régions rurales du Canada. Ils pourraient se renseigner sur les tarifs, etc. Ce ne sont là que quelques-uns des nombreux services que pourrait assurer un réseau de transport ferroviaire vraiment conçu pour le public.

• (1630)

M. Gleave: Services que nous avons eus déjà.