

Supprimer des lignes essentielles qui desservent une agglomération aussi importante qu'Edmonton est un affront infligé à l'une des principales villes du Canada et un coup porté à son expansion. Lorsque la Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération, en 1871, l'une des conditions était l'établissement des services ferroviaires nécessaires dans un délai de dix ans. Maintenant, le CN essaie de rogner sur les services au moment où il faut faire face à l'accroissement de la population et des marchandises à transporter.

Au Canada, les chemins de fer demeurent le principal moyen de transport et leur rôle est capital lorsqu'on ouvre de nouvelles régions. Par exemple, le chemin de fer de Pine Point, long de 400 milles, a donné accès en 1964 à un nouveau et riche gisement de cuivre et de zinc, métaux qui sont transformés et expédiés grâce à cette voie ferrée. La voie de 230 milles qui donne accès aux ressources de l'Alberta, nous fournit un autre exemple de la confiance du public en l'avenir du pays, confiance qui a stimulé l'aménagement de nouvelles installations.

En 1966, les chemins de fer ont transporté 41 p. 100 des marchandises canadiennes, alors que les camions en ont transporté 9.4 p. 100. Les premiers ont donc là une belle part du gâteau. Petit à petit, on a supprimé les services-voyageurs, moins lucratifs. Notamment, en 1966, les chemins de fer n'ont transporté que 3.9 p. 100 des voyageurs, contre 84 p. 100 pour l'automobile, 5.3 p. 100 pour l'autocar et 6.5 p. 100 pour l'avion. Si l'on considère le facteur humain—et les chemins de fer semblent l'oublier—on constate que les chemins de fer emploient 150,000 Canadiens; leur feuille de paie s'établit à un milliard de dollars, leurs revenus, à 1 milliard et demi et leurs dépenses à 1.4 milliard.

Un examen des services-voyageurs et de marchandises révèle qu'en fait de volume, les chemins de fer ont transporté 158 millions de tonnes en 1960, 224 millions en 1968, 19 millions de voyageurs en 1960, 22.5 millions en 1968. Il est donc clair que le transport des marchandises a augmenté constamment, tandis que celui des voyageurs n'a enregistré qu'une hausse modérée. Quand même ces 22.5 millions de voyageurs ont certainement évité une perte totale à la compagnie. D'après les chiffres, les chemins de fer sortent de plus en plus de fonds du pays et en réinvestissent de moins en moins.

Il y a cent ans, ils avaient promis de transporter les Canadiens, moyennant paiement, bien entendu. Aujourd'hui ce sont eux qui se paient notre tête. Il est temps que le gouver-

nement intervienne, se fasse écouter de ces roitelets autocratiques et les remette sur les rails. Nous avons un tsar des chemins de fer, et le ministre des Transports est le tsarévitch—le fils du tsar—un ancien ministre, l'ancien député de Bonavista-Twillingate, dont la mémoire a été éclipsée par les réalisations du député actuel de Bonavista-Twillingate (M. Lundrigan).

Pourquoi le gouvernement ne demande-t-il pas au président de la Commission des transports d'exercer les pouvoirs énormes et autocratiques qu'il lui a conférés? Il faut absolument que les choses tournent rond pour les Canadiens, car pour le moment, elles ne tournent plus du tout. Je le dis au ministre par votre intermédiaire, monsieur l'Orateur: «Il faut agir, et sans tarder.»

M. Ross Whicher (Bruce): Monsieur l'Orateur, je n'avais pas réellement l'intention de prendre part au débat avant d'avoir entendu le député d'Edmonton-Centre (M. Paproski). Je voudrais vous dire ainsi qu'à tous les députés que je suis presque entièrement d'accord avec ce qu'il a dit.

Je voudrais seulement rappeler aux députés, à propos de la situation des chemins de fer au Canada, qu'il y a cent ans, un homme du nom de sir John A. Macdonald a unifié ce pays qui est le nôtre en construisant non pas un mais deux chemins de fer entre Halifax et Vancouver. Il n'avait ni l'argent ni les machines nécessaires mais cela ne l'a pas arrêté. Aujourd'hui, à mon avis, les dirigeants de nos chemins de fer sont en train de démolir les lignes qu'il a créées. Monsieur l'Orateur, ce n'est pas de cette façon que je conçois l'expansion du Canada. Je conviens de tout cœur qu'il y a les deux côtés de la médaille. Impossible, il est vrai, de conserver des lignes au déficit quotidien. D'autre part, je trouve que les dirigeants des chemins de fer devraient accepter un compromis.

Les autorités devraient au moins reconnaître le pacte conclu il y a cent ans et maintes fois renouvelé depuis. Il s'agissait d'une entente bilatérale, le gouvernement et les chemins de fer ayant convenu de faire leur apport. A mon avis, le gouvernement—autrefois dit, le peuple canadien—a respecté ses engagements mais je doute que les présidents des chemins de fer Nationaux et ceux des chemins de fer du Canadian Pacifique aient rempli les leurs.

Monsieur l'Orateur, je sais avec certitude que dans de nombreux petits centres de l'Ontario, des ententes ont été signées, il y a longtemps—je veux dire 40 ou 50 ans. Selon ces documents, les chemins de fer du Canadien