

train. Et voilà que le National-Canadien a demandé à la Commission des transports l'autorisation d'abandonner le service du «Continental», train qui relie Montréal et la côte ouest. La permission a été accordée. J'invite les députés à voyager par train du Nord de l'Ontario à Ottawa ou à Montréal. Ils constateront, en arrivant à midi à North-Bay, que l'autre train n'arrivera pas avant 2 heures. Le ministre peut bien sourire, mais c'est le service qu'assure le National-Canadien. Le train était très en retard. N'ayant rien à faire à North-Bay et ne voulant pas non plus passer la nuit à la gare, je suis resté dans l'autre train, me suis rendu à Toronto et j'y ai déjeuné. Deux heures après j'ai pris le train d'Ottawa; on nous a retenu ici pendant cinq ou dix minutes à la voie d'évitement de Beachburg, pendant que le train en provenance de North-Bay s'en allait en direction d'Ottawa. Entre-temps, j'ai dû parcourir la moitié de l'Ontario pour tuer le temps. Les chemins de fer ne se sont pas intéressés au service-voyageurs.

Venons-en maintenant au service-marchandises. J'ai été intrigué d'apprendre que personne dans ma région n'expédie du bétail par train. Si, par l'entremise de la coopérative de ventes, on expédie le bétail par rail jusqu'à Toronto, soit 350 milles environ, le trajet est de deux à quatre jours. Tous les expéditeurs de bétail connaissent ce qu'il en coûte pour le nourrir, le laver, le sortir des wagons, le remettre à bord, et on doit aussi tenir compte du fait qu'il doit rester à l'étroit pendant quatre jours. Il est très coûteux d'expédier du bétail à Toronto. D'autres peuvent l'envoyer la nuit à partir des étables de la coopérative, à New Liskeard et à Earlton, et il sera à Toronto le lendemain matin et sur le marché le jour même. J'ai demandé aux chemins de fer pourquoi ils ne pourraient pas assurer un tel service. Ils ont reconnu que ce serait possible, mais ils ne peuvent pas s'en occuper, car cela impliquerait pour eux des préparatifs qu'ils n'avaient jamais songé à faire auparavant.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, puis-je poser une question au député?

M. Peters: Bien sûr.

L'hon. M. Pickersgill: Le député veut-il parler des chemins de fer de l'État ou démontrer les avantages que pourrait accorder l'entreprise publique que son parti préconise?

M. Peters: Il ne s'agit nullement d'entreprise publique. Le National-Canadien n'est pas une entreprise publique.

L'hon. M. Pickersgill: Tiens, tiens.

M. Peters: Nous l'avons acheté, mais nous ne l'avons pas payé. Le ministre peut rire. Il n'a qu'à vérifier.

L'hon. M. Pickersgill: Nous le payons depuis des années.

M. Peters: Nous payons cette entreprise depuis la faillite du Grand-Tronc. Et nous n'avons pas fini de payer. Nous n'amortissons même pas le principal de la dette; nous avons assez de mal à acquitter les intérêts. Nous ne possédons pas cette entreprise. Nous pourrions bien la mettre en location. Cela s'applique aussi aux entreprises possédées par la province d'Ontario.

Si l'on doit avoir un réseau de transport vraiment national, il faudra l'adapter aux besoins de la population et fournir un service satisfaisant. Le ministre a beau rire, on peut forcer l'abandon de n'importe quel service d'utilité publique, si on veut s'en donner la peine. On peut ralentir ou interrompre le service d'un train, si on veut s'en donner la peine. Il suffit de le rendre insatisfaisant au point qu'il ne réponde plus aux besoins des usagers. On s'en est très bien tiré dans les cas que j'ai cités en exemple.

D'après moi, cette politique n'aura pas la moindre utilité. On essaie de rattacher les problèmes qui se posent à nous au Pacifique-Canadien et au National-Canadien sans vraiment aider l'une ou l'autre de ces compagnies à les résoudre. Avant de vraiment résoudre les problèmes dans ce domaine, il faut assurer un service que l'État possède et contrôle et qui servira avantageusement le Canada. A titre de Canadiens, nous sommes prêts à verser les montants nécessaires sous forme de subventions.

A mon avis, la situation n'a pas changé depuis l'époque où l'on a présenté le principe du pont-rail. On ne s'oppose pas vraiment aux subventions accordées aux régions qui n'ont pas les moyens d'assurer le service. D'après moi, on doit chercher à tirer un avantage des services fournis, sous forme de recettes. Ce n'est que dernièrement que les compagnies de chemins de fer se sont penchées sur certains de ces problèmes. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont conclu une entente dernièrement aux termes de laquelle celui-ci se retirerait du domaine des transports dans