

des ex-militaires à l'emploi du National-Canadien. Si le changement s'opère, ces hommes devront déménager ailleurs. Je ne dis pas qu'ils se trouveront sans emploi, car le chemin de fer peut sans doute les employer ailleurs, mais ils devront passer à un autre point divisionnaire. Ils perdront leur mise de fonds sur l'habitation qu'ils ont achetée et la municipalité de Palmerston se trouvera aussi pauvre qu'auparavant.

La ville ayant été bâtie à proximité du chemin de fer et n'ayant aucune autre industrie, une telle mesure va lui imposer un très lourd fardeau. Personne ne soutiendra que les chemins de fer ont subi des pertes considérables au point de vue du transport des voyageurs dans cette région. Bien des gens y possèdent leur propre voiture et un grand nombre d'habitants de ces localités utilisent le service d'autobus. Ce service cependant laisse plutôt à désirer et, même avec un grand effort d'imagination, on ne peut dire qu'il est sûr. Il n'y a, sur les routes dont j'ai parlé, qu'un seul autobus par jour pour aller dans l'une et l'autre direction.

En terminant ses observations l'honorable député de Rosetown-Biggar a dit que bien des collectivités ont été fondées sur la promesse d'avoir un service de chemin de fer.

Je me rappelle des propos que j'ai échangés samedi dernier dans mon village avec un vieillard. Nous ne parlions pas chemins de fer. Il m'a vu et abordé par hasard. Il m'a dit que le 29 mai il aurait 80 ans, le même âge que le chemin de fer. Voilà qui donne une idée du temps qu'a fonctionné ce service.

A mon avis, les chemins de fer pourraient reprendre une bonne partie de ce trafic-voyageurs si les patrons et les employés étudiaient la question ensemble. D'après les observations que j'ai pu faire dans la région de Palmerston et à d'autres endroits, je crois qu'il serait possible de maintenir un trafic presque aussi intense que par le passé si on rendait le service plus agréable, en utilisant peut-être des unités plus petites. A cause du temps qu'il fait habituellement dans cette partie du pays, je ne vois pas que les camions ni les autobus puissent jamais assurer le même service que les chemins de fer; je ne crois pas que cela soit possible. Je crois, cependant, que les chemins de fer sont un peu coupables en ce qu'ils ont négligé par le passé de marcher de pair avec le progrès. Dans les villages, les villes de notre région, la gare du chemin de fer est toujours le moins séduisant des bâtiments. Les sociétés de transport par autobus au contraire parent leurs gares. Je songe à deux villes de l'Ouest d'Ontario que je connais bien, Guelph et Kitchener.

Les gares d'autobus sont des édifices bien éclairés, où l'on trouve des fauteuils, une am-

bianche de gaieté et des comptoirs où l'on sert de petits repas. Quand on entre dans les gares du National-Canadien de ces villes, on constate qu'au contraire elles sont sombres, sales, meublées de bancs durs et c'est tout. Je suis sûr que si le service était plus attrayant, plus de gens voyageraient en chemin de fer.

Je crois aussi qu'on devrait faire plus de publicité. Dans l'après-midi du dimanche de Pâques, j'ai remarqué un train circulant sur notre voie ferrée, c'est-à-dire sur la ligne de Southampton. La voie ferrée passe près de notre ferme, et j'ai pu voir combien de gens il y avait dans le train. Je ne savais pas qu'il y aurait un train cet après-midi-là, et je ne crois pas que les gens du village, autres que ceux qui travaillent au chemin de fer, savaient que ce train allait passer. Je suis allé au village, dans la soirée, et plusieurs personnes ont dit que si elles avaient su qu'il y avait un train, elles auraient été heureuses de le prendre.

Aussi, on devrait, à mon avis, conseiller au National-Canadien de ne pas soumettre cette question à l'approbation de la Commission des transports, mais que toute la question devrait faire l'objet d'une étude en vue d'améliorer le système actuel. Je suis convaincu que c'est possible. La population de cette partie du pays, qui est une des plus prospères régions rurales au Canada, a le droit de s'attendre d'un réseau de transport, dont la propriété et le fonctionnement relèvent de l'État, que le service actuel soit maintenu sinon amélioré.

L'hon. M. Chevrier: L'honorable député s'attend sans doute que je commente ses remarques au sujet de la suppression projetée de certains trains du parcours Palmerston-Kincardine et peut-être aussi d'un autre parcours qu'il a mentionné. L'honorable député soulève là une question qui inquiète périodiquement les chemins de fer, celle de l'exploitation improductive de certains parcours. C'est évidemment la situation dans la région dont parle l'honorable député. Il sait mieux que moi ce qui en est de ce côté-là; mais si les chemins de fer songent à supprimer des trains, comme il le soutient, c'est sans doute que les gens ne s'en servent pas suffisamment. Il y a quelques années, peu après ma nomination au poste que j'occupe en ce moment, j'ai reçu un groupe qui protestait contre la suppression de certains trains. En les interrogeant, j'ai appris qu'ils étaient venus à Ottawa en autobus et non en chemin de fer. Si les habitants de certaines régions préfèrent voyager en autobus ou dans leur propre automobile au lieu de voyager en train, ils ne devraient pas s'étonner que, tôt ou tard,