

et pourtant le train du National-Canadien était censé arriver à Vancouver trois heures avant celui du Pacifique-Canadien à qui le courrier avait été transféré. J'ai vu la chose de mes yeux, mais pas depuis deux ou trois ans. Est-ce que cela se fait encore, dans les mêmes circonstances, d'un bout à l'autre du réseau transcontinental?

D'autres questions me viennent à l'esprit. Nous venons d'inaugurer un bureau de poste de 11 millions à Vancouver. Je sais que plus d'un million a dû passer pour l'aménagement d'un tunnel reliant la gare du Pacifique-Canadien au bureau de poste. Il pourrait bien s'agir de 2 millions, si l'on y comprend l'équipement. Avait-on quelque raison de ne pas aménager de tunnel menant à la gare du National-Canadien et du *Great Northern*? Le National-Canadien transporte le courrier à travers le Canada et le *Great Northern* le transporte vers les États-Unis. Pourquoi y a-t-il un tunnel menant à la gare du Pacifique-Canadien et non à celle du National-Canadien? Bien des questions surgissent. Si je ne m'abuse, le National-Canadien a la réputation d'être un des plus grands réseaux ferroviaires du monde. Nous sommes certains que cette entreprise pourrait être bien meilleure; pourquoi ne lui permet-on pas de s'améliorer?

Les quelques derniers voyages que j'ai faits entre Vancouver et Ottawa, je les ai faits par le Pacifique-Canadien. Il est étonnant, monsieur le président, d'entendre ceux qui ont eu l'occasion de voyager sur l'un et l'autre réseaux dire qu'ils ne voyageront que sur le réseau du Pacifique-Canadien. Habituellement, je leur demande pourquoi; ils répondent que le Pacifique-Canadien a des wagons à coupole tandis que le National-Canadien n'en a pas. Comment se fait-il que, ayant à compter avec la concurrence dans le domaine du trafic-voyageurs, le National-Canadien n'a pas le matériel moderne, quand il a bien moins de tunnels que le Pacifique-Canadien? Je me suis laissé dire que le National-Canadien perd de la clientèle parce qu'il ne possède pas le matériel voulu. Le National-Canadien est loin d'être obligé de dépenser autant d'argent pour modifier des tunnels que le Pacifique-Canadien, et pourtant il ne possède pas le genre de matériel qu'a la société privée.

Est-ce délibéré? S'agit-il du jeu de quelque influence ou de piètre direction? Il doit y avoir quelque part des réponses à ces questions qu'on me pose directement en conversation ou par lettre. J'ignore quelles sont les réponses. Tout ce que je sais, c'est que d'année en année nous devons affecter des centaines de millions de dollars au National-Canadien. Personne ne s'y oppose. Une plus grande efficacité pourrait-elle réduire ce

montant? Pourrait-il être réduit si le service était plus rapide? Si l'exploitation du National-Canadien était placée sous le régime de la concurrence absolue, ce montant serait-il réduit? Tous les renseignements et témoignages dont je dispose me portent à le croire.

J'espère que maintenant ou à l'étape de la deuxième lecture le ministre exposera clairement le programme et l'attitude du gouvernement en ce qui concerne l'exploitation du National-Canadien. Le réseau est-il libre au point de vue de la concurrence, de même qu'au point de vue du service et du matériel? Dès que le ministre aura répondu à ces questions, nous saurons qui, du gouvernement ou de la direction du National-Canadien, est responsable.

L'hon. M. Chevrier: Monsieur le président, je n'ai aucunement l'intention de retarder sans raison l'étude de ce projet de résolution. Il y a certains points, toutefois, que je voudrais signaler à l'attention du comité, ainsi que du gouvernement. Ils découlent, non seulement de la déclaration du ministre, mais aussi d'autres questions qui ne se rapportent pas à l'affaire, dont certaines ont été soulevées par mon collègue, l'honorable député de Kenora-Rainy-River.

J'ai écouté avec intérêt le discours que vient de prononcer l'honorable député de Vancouver-Est. Comme je ne siège plus de l'autre côté de la Chambre, je n'ai pas l'intention de dire quelle était la ligne de conduite de l'ancien gouvernement, pour ce qui est de diriger ou non les affaires des chemins de fer Nationaux. Le ministre pourra, j'en suis sûr, faire connaître l'attitude du gouvernement s'il juge à propos de répondre à la question de l'honorable député.

Cependant, j'ai pris la parole pour traiter de plusieurs autres questions. Dans la déclaration qu'il a faite au début, le ministre a signalé que le projet de loi se divise en trois parties. En premier lieu, il permet au National-Canadien d'effectuer des dépenses allant jusqu'à 348 millions de dollars. En second lieu, il accorde au National-Canadien l'autorisation de dépenser 130 millions avant le premier juillet 1960. Troisièmement, il permet à la compagnie de négocier des contrats de l'ordre de \$81 millions, sauf erreur, en vue de l'achat d'un nouvel outillage. Ces données m'incitent à discuter d'une question que j'ai déjà portée à l'attention du gouvernement et qui découle de la formation d'une commission d'enquête sur les transports.

Abstraction faite des attributions plutôt vagues qui ont été annoncées, le premier ministre et le ministre des Transports n'ont