

pas. C'est un peu comme le cas du bonhomme qui fait un dépôt de \$10 sur l'achat d'une nouvelle voiture, et contracte une dette de \$10,000.

Cela ressemble beaucoup à ce qui se dit du National-Canadien. Nous payons tellement d'intérêt sur sa dette, qu'on peut mettre en doute qu'il s'agit là d'une société du gouvernement appartenant au peuple canadien. Il serait plus logique pour ceux qui exploitent le National-Canadien de conformer son exploitation aux besoins du public. Ils devraient être des chefs de file dans le domaine des transports. D'après mon expérience, dans le domaine des relations publiques, pour ce qui est des services-voyageurs et marchandises, le National-Canadien ne s'intéresse pas plus au bien-être du pays que bien d'autres sociétés ferroviaires. De fait, certaines autres sociétés servent mieux le public à bien des égards. Il est ridicule pour le gouvernement de proposer l'adoption d'une politique des transports, comme celle qu'esquisse ici le projet de loi, s'il n'envisage pas le problème dans son ensemble. Je songe ici au double emploi que font les réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Dans ma région, on a parlé d'abandonner un embranchement; pourtant les employés du chemin de fer ont affirmé que le coût des réparations ces dernières années permet d'exploiter encore longtemps cette ligne sans accroissement du volume d'affaires. Les besoins quant au transport s'accroîtront peut-être dans cette même région par suite de la mise en valeur de ressources naturelles. Le chemin de fer n'en menace pas moins d'abandonner la ligne.

Certes, il est ridicule que deux chemins de fer exploitent le même service dans tout le pays, se livrant à la concurrence dans des secteurs où elle est inutile. Dans certains cas, on devrait considérer les chemins de fer comme des entreprises d'utilité publique, que le public a avantage à posséder. Avec l'avènement du bloc-système, où un seul expéditeur se charge de tous les trains d'une division, il semblerait raisonnable d'exploiter ensemble ces deux lignes. Le ministre devra un jour ou l'autre faire face à la nécessité de nationaliser cette entreprise d'utilité publique.

Un député a exprimé l'avis qu'il serait à l'avantage du Canada de traiter les deux chemins de fer d'après le principe de la libre entreprise. Si on ne veut pas les fusionner et les exploiter comme entreprise d'utilité publique, peut-être cela serait-il avantageux et résoudrait notre problème de transport. Les chemins de fer reconnaissent leur incapacité à régler le problème avec lequel ils sont aux prises, même avec la liberté restreinte que leur accorde ce bill.

[M, Peters.]

Je suis toujours ennuyé de voir le National-Canadien venir réclamer plus d'argent au gouvernement, surtout quand je pense à ses exploitations inefficaces et à ses gaspillages, alors qu'ils servent mal nos concitoyens. Je me souviens qu'à mon arrivée à Ottawa en 1957 on pouvait retenir une couchette à bord d'un train voyageant entre Ottawa et le Nord ontarien. Avec un peu d'argent on pouvait avoir une couchette supérieure. Avec encore plus d'argent, on avait une chambrette, ou même un compartiment salon ou une chambre à coucher. Très peu de temps après, le chemin de fer a décidé d'abandonner les wagons-lits à Englehart. Cela signifiait que les voyageurs du Nord de l'Ontario à destination de Montréal devaient se lever très tôt le matin à Englehart et faire le reste du trajet en voiture ordinaire.

Peu après, on a décidé d'abolir les wagons-lits à North-Bay. Ceux qui se rendaient dans cette région ou en revenaient devaient prendre des dispositions spéciales. Tout cela se passait à l'époque où les compagnies de chemins de fer achetaient des wagons-lits du *New York Central Railway*, à \$10,000 chacun. Ces wagons-lits étaient peut-être satisfaisants dans le Sud de l'Ontario, mais pas sur cet embranchement. Une fois, alors qu'on gelait du côté gauche de la voiture, de l'autre il faisait 100°F. Après cette expérience, j'ai appris que le National-Canadien exigeait \$250 par mois de la province d'Ontario pour assurer le service de wagons-lits sur cet embranchement du Nord de l'Ontario. On peut supposer que le National-Canadien a amorti en peu de temps le coût de ces voitures.

Il est évident que le service-voyageurs n'a jamais intéressé ces compagnies. La preuve, c'est que les trains allant dans le Nord de l'Ontario et du Québec se rencontraient vers deux heures du matin et ne repartaient que quatre heures plus tard. Dans l'intervalle, les voyageurs attendaient dans des gares glacées. Je me rappelle qu'après avoir quitté Ottawa à temps plusieurs fois pour attraper un train qui devait partir à 10 h. 55, je n'arrivais plus qu'à 1 h. 30 du matin et j'étais encore une heure trop tôt.

• (7.10 p.m.)

J'ai été très surpris un jour, à une gare du National-Canadien, de constater que le train était déjà parti. Un des employés m'a dit que le train était parti à l'heure normale. C'était à 11 h. 30 ce soir-là. Le service était si médiocre qu'il était clair que personne ne prenait le