

J'ai indiqué que le programme pouvait peut-être améliorer le service, mais à propos de l'amélioration du service, le chemin de fer pourrait répondre à tout commentaire de ma part, qu'après tout il ne reçoit pas beaucoup de plaintes. Les intéressés devraient noter l'attitude passée et présente du public, cette espèce de haussement d'épaule où il semble dire «à quoi bon». Les gens renoncent à exiger du chemin de fer qu'il améliore le service et qu'il corrige certaines lacunes. Je me rends compte que la remarque peut être injuste dans certains cas, mais il faut dire que l'attitude existe et les autorités compétentes doivent en tenir compte.

Au sujet de la demande du CN dont j'ai parlé, je relève certains aspects qui méritent d'être mentionnés et qui inquiéteront bien des gens. Tout d'abord, on remarque que Saskatoon deviendra l'agence principale pour tous les endroits compris dans certaines subdivisions régionales de la Saskatchewan. Certains de ces endroits sont situés dans ma circonscription. Il s'agit de centres aussi considérables que Kelliher, Lestock et Punnichy, où le chemin de fer comptait une bonne clientèle.

• (5.20 p.m.)

En outre, je vois que l'agence principale d'Edmonton sera élargie pour inclure les subdivisions de Wainwright, de Dodslan, de Porter et de Bodo. Si nous consultons la carte, nous voyons que la subdivision de Dodslan comprend Loverna et que la subdivision de Porter englobe Battleford et nombre d'autres localités de la Saskatchewan, je crois. Ces localités relèveront de la division d'Edmonton. Je suppose qu'on a proposé cette structure fonctionnelle parce que les services d'exploitation du chemin de fer sont situés à Edmonton pour ces embranchements. Mais ces localités sont en Saskatchewan et la plupart d'entre elles sont plus près de Saskatoon et d'autres villes de la Saskatchewan que d'Edmonton. Il me semble que les services à la clientèle de ces villes et localités, dont plusieurs se trouvent dans la circonscription de mon collègue le député de Battleford-Kindersley (M. Thomson), devraient être établis en Saskatchewan plutôt qu'à Edmonton. C'est là, semble-t-il, une des décisions douteuses qui peuvent toucher bien des gens. Je constate aussi qu'on se propose de demander l'autorisation de supprimer beaucoup de gares le long de la voie du Canadien National, par exemple, à Goodeve, Hubbard, Kelliher, Lestock et Punnichy dans ma circonscription et plus loin, à Quinton, Semans, Nokomis, Venn, Young, Zelma, Bradwell et Clavet etc., jusqu'à Saskatoon. Il s'agit

dans bien des cas de localités qui comptent de 500 à 1,000 habitants dans le centre urbain et une population beaucoup plus élevée dans la région rurale avoisinante qui s'y rend pour faire des emplettes. La suppression de ces gares est fort discutable et indique que le chemin de fer n'entend plus desservir ces localités de façon adéquate.

En ce qui concerne la subdivision de la Saskatchewan, on propose d'établir trois postes mobiles de surveillance de la clientèle pour entretenir des contacts personnels aux points où l'on doit retirer des agents. Il ne fait aucun doute qu'on trouvera des gens compétents pour s'occuper de façon très satisfaisante des relations publiques et des aspects de l'opération qui se rapportent aux affaires. Mais je pose une question: Est-il possible à trois surveillants de desservir tout un secteur aux termes de ce plan d'agence centrale? Je prétends que c'est impossible. En disant cela, je tiens à reconnaître que le rôle de l'agent de gare d'autrefois a changé. Depuis qu'on a centralisé la régulation du trafic, la fonction d'opérateur télégraphique n'est plus aussi nécessaire que par le passé où il fallait plusieurs agents par gares pour l'assurer. Leurs fonctions sont donc plus réduites. Une certaine organisation serait justifiée et serait probablement utile mais je me demande si d'avoir uniquement ces trois surveillants suffira à répondre aux besoins le long de ces lignes de chemin de fer si l'on veut en maintenir le service à un niveau convenable. A mon avis, il faut maintenir des rapports très étroits entre la communauté et les gens qui la desservent, car ces derniers travaillent, en fait, pour les chemins de fer, ils ont une responsabilité envers les chemins de fer à un certain nombre de points le long de ces lignes; autrement, si ces rapports sont peu satisfaisants, le service de chemin de fer que nous souhaitons pour l'avenir en sera affaibli.

Il y a des solutions de rechange, bien entendu, la compagnie de chemin de fer propose d'établir sur une base de sept jours par semaine, un service téléphonique gratuit de vingt-quatre heures sur vingt-quatre, jusqu'à Saskatoon, pour toutes exigences en matière de chargement de wagons, service rapide, service-voyageurs et de télécommunications. Cela paraît bien et, en fait, cette formule laisse entrevoir une grande amélioration du service. Je ne saurais dire que je connais beaucoup de cas où le réseau des chemins de fer a établi un plan d'agence centrale comme celui d'Edmonton, mais j'ai connu certains exemples du fonctionnement du réseau du Canadien Pacifique. Certaines personnes ont vainement composé le numéro