

Je suis étonné que le ministre ne nous ait pas brossé les grandes lignes de quelques-unes des choses qu'il espère accomplir dans le domaine national des transports, surtout en raison du fait qu'il va quitter ce ministère. Nous devrions sûrement connaître les grandes lignes de la politique gouvernementale afin de pouvoir l'étudier maintenant plutôt que d'avoir à reprendre les mêmes choses qui persistent depuis cinq ou six jours.

Au cours du débat, nous avons traité d'un certain nombre de sujets dont le service-voyageurs à travers le Canada n'était pas le moindre. L'une des propositions des plus nouvelles et des plus précieuses que j'ai entendues à cet égard émane du député de Vancouver-Kingsway. Un grand nombre de cheminots de longue date ont reçu des laissez-passer. La valeur de ces laissez-passer a été réduite de moitié et ces gens doivent maintenant payer demi-tarif. Le député de Vancouver-Kingsway ne s'opposera pas à ce que le gouvernement établisse un principe qui permettrait aux détenteurs de permis de longue date de voyager gratuitement.

Le ministre a sûrement déduit, à la suite de cette discussion, que la majorité des députés aimeraient que le gouvernement adopte une politique nationale de transport. On devrait avoir honte de la latitude accordée à la Commission des transports à l'égard du service-voyageurs. Considérons pendant un instant l'abandon par le National-Canadien du service de wagons-lits North-Bay-Ottawa. Je me souviens, quand j'étais jeune député, que ce train fournissait un mode de voyage décent et raisonnable. Tous les gens du Nord de l'Ontario et du Nord du Québec l'empruntaient pour se rendre à Ottawa et Montréal. Cette zone couvre probablement un tiers de la superficie totale du Canada. Elle était desservie par l'*Ontario Northland Railway* jusqu'à North-Bay; les gens empruntaient ensuite les services transcanadiens correspondants gérés par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Tous les gens venant de la partie nord du Nord-Ouest de l'Ontario, du Nord-Est de l'Ontario, et du Nord-Ouest du Québec empruntaient ces services pour voyager vers le sud.

Déjà, les gens du Nord de l'Ontario et du Québec pouvaient prendre le train, réserver une couchette et partir vers le Sud. En premier lieu, les compagnies de chemin de fer ont abandonné le service de wagons-lits, à

Swastika, car il en coûte \$200 pour louer une voiture Pullman et la faire circuler. Un beau jour, on a supprimé le service à Englehart, un autre point de cette division, puis à North-Bay même. Les voyageurs qui se rendaient alors dans le Nord devaient se lever à sept heures le matin, quitter le wagon-lit et se tenir dans le wagon à voyageurs durant le reste du trajet. Peu de temps après, il est devenu impossible d'obtenir le service de wagons-lits.

● (8.50 p.m.)

L'une des raisons pour laquelle il a fallu abandonner ce service de wagons-lits, c'est que le National-Canadien a fait une erreur regrettable en achetant un tas de vieux wagons-lits d'une ancienne compagnie de chemin fer américaine. Ces wagons ne pouvaient être utilisés dans le Nord de l'Ontario. Ils n'installaient pas de chauffage sur les deux côtés du wagon en hiver et ces wagons n'étaient pas équipés pour notre climat. Ils éprouvèrent beaucoup d'ennuis et ils n'avaient pas l'équipement nécessaire. C'est la vérité, monsieur le président, et chacun des membres qui a parlé là-dessus a déclaré, je pense, que nous n'avions pas le matériel requis pour assurer le service des passagers en ce pays. C'est la raison pour laquelle on a abandonné des lignes.

La semaine dernière je m'arrêtais à l'idée, et peut-être que je réussirai à la réaliser, d'inviter les producteurs du programme *This Hour Has Seven Days* à apporter leurs caméras et à m'accompagner sur le train venant du Nord de l'Ontario, du Nord du Québec et arrivant à North-Bay. J'aimerais voir ces gens monter à bord du train 104 du National-Canadien et tourner des films au cours de la nuit dans l'unique voiture de voyageurs de ce train de marchandises qui comprend un certain nombre de wagons de messagerie.

Je suis convaincu que le grand public canadien serait dégoûté de la compagnie de chemin de fer et de la Commission des transports du Canada qui permet à ce train de circuler. De deux choses l'une: se débarrasser de cette chose innommable et assurer un service-voyageurs alternatif ou encore assurer un service qui en vaille la peine. On ne trouve, à bord de ce train, nul wagon-lit, les sièges sont insuffisants pour le nombre de voyageurs, ces derniers doivent donc se tenir debout sur une grande partie du parcours, et en outre, il n'y a aucun wagon-restaurant ni