

Boston et il me disait qu'à son avis, l'approvisionnement en bois d'œuvre allait se faire rare d'ici un an. C'est pourquoi il se rendait en Colombie-Britannique ainsi que dans le Nord du Québec et dans l'Ontario pour consolider ses relations d'affaires. Sa femme voyageait avec lui et au cours de notre conversation, il m'a dit qu'il n'avait jamais considéré le chemin de fer comme un moyen de transport du bois d'œuvre sinon pour de longs parcours, par exemple, depuis la Colombie-Britannique. Mais il ne songeait pas à le faire venir par voie ferrée du Nord du Québec. Les chemins de fer devraient réfléchir au fait que voilà un acheteur de bois, un courtier, qui commande des centaines de milliers de charges de bois d'œuvre mais qui n'envisage pas de le faire expédier par voie ferrée depuis le Nord du Québec.

• (9.00 p.m.)

Je suis porté à croire que le réseau de transport par rail est tombé en défaveur à cause de la façon dont les compagnies traitent le public. Elles traitent les voyageurs de la même façon que les marchandises.

Tout récemment, on a demandé à quelques députés du Nord de l'Ontario de rencontrer les autorités du Canadien National. J'ai assisté à cette réunion. Ces dirigeants nous ont dit que tout irait bien et que les problèmes allaient être résolus. Ils nous ont appris qu'ils allaient créer un centre de service à Barrie. Ce qu'ils ne nous ont pas dit, c'est qu'à la suite de l'installation de ce centre de service, neuf personnes employées à Capreol allaient se trouver sans emploi.

On nous a informés que le CN avait l'intention de mettre en place un centre informatique qui servirait à enregistrer les réservations. Mais on ne nous a pas dit qu'on allait mettre à pied neuf résidents de cette localité qui ne peut pas absorber cette perte, car son économie dépend du CN. Quiconque a jamais essayé d'organiser un voyage au moyen d'un ordinateur sait que ce procédé n'est pas réellement aussi efficace qu'on dit. Malgré cela, le CN a l'intention de se passer des services de ces neuf personnes dans cette région. Je suppose que si ces neuf personnes parlaient français, elles ne seraient pas renvoyées; on leur donnerait plutôt une subvention pour qu'elles puissent rester là.

Des voix: Oh, oh!

M. Peters: Les députés peuvent bien rire mais je puis leur raconter que dans ma région, il y a un petit café qui a reçu une subvention de \$2,500 du gouvernement parce que ses employés ne parlent que français. J'oserais croire que si les neuf personnes en question ne parlaient que français, on leur donnerait une subvention pour qu'elles puissent demeurer à Capreol.

La Chambre ne devrait pas seulement étudier le financement du CN; elle devrait songer aussi à nationaliser le Canadien Pacifique. A mon avis, ces deux compagnies de chemins de fer ne peuvent pas fournir deux services-voyageurs distincts d'un océan à l'autre. Je crois qu'elles seraient très embarrassées de fournir le service-voyageurs comme opération conjointe. Permettez-moi de faire état d'une lettre d'Alan Lawrence dans laquelle celui-ci propose que l'Ontario Northland Railway assure un service-voyageurs en Ontario. Je fais cette suggestion à titre de solution de rechange. Elle serait peut-être

satisfaisante. Je me rends compte que c'est un peu au-delà de votre domaine, monsieur l'Orateur, mais le train «d'or» est un train gouvernemental qui va jusqu'à Pickering, et je m'attends à ce qu'il aille en fin de compte jusque dans la région de Kingston et finisse par assurer la correspondance pour Montréal. Ce sera une sorte de service de tramways.

Je note au passage que le service est très efficace de part et d'autre de Toronto et qu'il n'est pas assuré par le CN mais plutôt par le gouvernement de l'Ontario. Depuis des années, nous nous efforçons d'acheter l'une des lignes du CN, mais celui-ci demande un prix exorbitant. Cela me fait penser un peu au chien du jardinier. Le CN ne veut pas assurer lui-même le service de la ligne et il ne veut pas non plus que ce service soit assuré par quelqu'un d'autre, de peur que l'entreprise ne soit couronnée de succès.

Un Torontois peut affréter un train jusqu'à North Bay. Les ventes qu'il pourra faire dans cette région lui permettront d'acquitter les frais de ce service et de verser une contribution à une société de bienfaisance. Si le CN et le CP ne veulent plus exploiter un service-voyageurs, que leurs représentants officiels se présentent devant un comité parlementaire et qu'ils le disent. Nous pourrions alors trouver une solution et il faut la trouver avant qu'il ne reste plus de voyageurs.

N'eût été le service de l'année du centenaire, nombre de nos jeunes gens n'auraient peut-être jamais su en quoi consiste un service de trains. Nombre d'entre eux ont voyagé à bord de trains où des installations ordinaires étaient mises à leur disposition. Ces trains ont été exploités de façon satisfaisante et je crois qu'il y a encore un nombre suffisant de voyageurs pour rendre ce service efficace et profitable. La Commission canadienne des transports a été établie à cette fin, mais elle a échoué. Elle a été réduite par les fonctionnaires du CP et du CN et c'est nous qui en faisons les frais.

Il se trouve sûrement bien d'autres députés représentant des collectivités qui dépendent des services ferroviaires. Ils ont sûrement des suggestions à faire pour améliorer ces services. Si le CP et le CN ne veulent pas exploiter des services-voyageurs, alors établissons une société de transport qui le fasse. Nous n'expropriions pas leurs lignes; nous les emprunterons et ils les entretiendront. Je suis convaincu qu'ils les maintiendront en bon état pour le trafic-marchandises. Nous pourrions donc les emprunter pour le service-voyageurs sans crainte de dérangement car les trains de voyageurs sont plus légers. Organisons donc un service-voyageurs. Il pourrait sûrement être exploité efficacement.

Ce que j'ai dit du CN et du CP s'applique aussi au transport aérien au pays. Les ordinateurs donnent d'excellents résultats à Air Canada, mais si je veux être certain qu'on m'a retenu une place, et j'admets que c'est assez stupide, je dois communiquer avec le petit aéroport d'Earlton en Ontario où deux hommes s'occupent de toute l'affaire. Ils avaient autrefois une petite boîte dans laquelle ils glissaient une carte pour confirmer ma réservation pour un vol donné. Je pense qu'on s'est défait du système ces derniers mois parce qu'Air Canada a obtenu de piètres résultats dans ce domaine. Même quand je communique avec le personnel du Parlement qui s'occupe des réservations d'avion, il arrive encore souvent que pour le vol que je prends on ait inscrit deux passagers de trop. Les autorités dans ce cas offrent un repas gratuit à