

rouages du CN. Peut-être la compagnie porte-t-elle à notre égard un jugement semblable puisque nous retardons depuis si longtemps son financement.

• (8.50 p.m.)

Les frais d'exploitation du Canadien National ont toujours été influencés par sa structure de transport des marchandises et son service-voyageurs. Je me souviens que l'an dernier, le Parlement a financé l'acquittement de l'intérêt de 40 millions de dollars sur le prix d'achat initial du chemin de fer. Même si le Canadien National peut légitimement s'adresser au Parlement pour normaliser sa situation, je propose que les fonds versés au Canadien National devraient être transférés au compte de la dette nationale plutôt que de rester à l'état de passif dans la structure financière du chemin de fer.

Je suis sûr qu'en écoutant les discours prononcés par plusieurs députés, Votre Honneur se demande pourquoi nous acquittons 40 millions de dollars en intérêts. Il y a quelques semaines, tous les députés du Nord de l'Ontario se sont levés à la Chambre pour prier le ministre des Transports (M. Jamieson) de songer à entendre les instances des collectivités du Nord de l'Ontario dont les services ferroviaires allaient être diminués. Le ministre a déclaré que l'idée était bonne et qu'il y songerait, mais quelques jours plus tard, il a dû revenir à la Chambre pour nous dire qu'il ne pouvait à regret faire cela parce qu'en réalité il n'en avait pas l'autorité. Néanmoins, il nous a dit que la Commission des transports l'avait assuré qu'elle examinerait la question.

Comme nous versons ces sommes importantes, monsieur l'Orateur, n'est-il pas temps que nous obtenions la mainmise sur ce service de transport? J'ai répété à maintes reprises qu'il ne nous appartient pas vraiment car il n'est pas nationalisé. Nous débattons présentement la structure de la dette du Canadien National, question que le gouvernement a à regret, mais finalement décidé d'examiner. Si le gouvernement ne le fait pas, je suis sûr que le bill ne sera pas adopté au Parlement, qu'un jour le Canadien National devra assumer le fardeau d'une dette de 40 millions de dollars, qu'il ne pourra pas exploiter son affreux chemin de fer, et les Canadiens découvriront peut-être qu'ils peuvent s'en passer—ce que plusieurs personnes dans plusieurs régions font présentement.

Depuis mon élection au Parlement, j'ai voyagé de North Bay à Ottawa sur les trains n° 7 et 8 qui ont été supprimés récemment. Ces trains se rendaient dans le Nord de l'Ontario avec un wagon-lit et allaient jusqu'à Swastika, où ils prenaient les voyageurs en provenance de Noranda et du Nord du Québec. Puis ces trains faisaient le service dans la région de Timmins, de Cochrane et de Hearst. A cet endroit, on y ajoutait un wagon-lit de l'Ontario Northland et ils se rendaient ensuite à Montréal.

Les trains n° 7 et 8 étaient confortables et bien achalandés. Mais le CN en vint à demander trop cher à l'Ontario Northland pour tirer son wagon-lit, si bien que cette société décida que cela ne valait plus le coup. J'ignore au juste pourquoi, mais la proposition fut jugée trop coûteuse. Toujours est-il qu'à compter de ce moment-là, vous traversiez le nord du Québec, puis le nord de l'Ontario jusqu'à North Bay, assis dans votre fauteuil. Rendus là, vers une heure ou deux du matin, selon le temps qu'il faisait, vous pouviez monter à bord

[M. Peters.]

du wagon-lit pour arriver à Ottawa vers sept heures le matin, à temps pour vous raser et même prendre le petit déjeuner.

Je me rappelle l'époque où on servait des repas dans le train. Puis, on y substitua des repas légers et on finit par les supprimer, comme les lits. Un peu plus et on supprimait les fauteuils. Le train était composé de wagons qui remontaient au déluge. Je me rappelle avoir dit à l'époque que le train serait bientôt supprimé car il ne rapportait plus. Il n'avait rien à offrir, aucun service à vendre.

Un grand nombre de centres du Nord de l'Ontario sont construits le long du chemin de fer et leur existence même en dépend. Le ministre du Tourisme et de l'Information de la province d'Ontario, l'honorable James Auld, a dit ce qui suit au sujet de l'abandon de ces deux trains:

Dans notre district administratif du Nord-ouest de l'Ontario, cinquante-cinq centres sont situés le long du chemin de fer. Six d'entre eux dépendent principalement du service du CN.

Dans le Nord-est de l'Ontario, le nombre des localités établies le long du chemin de fer est de 208, dont dix-huit dépendent dans une forte mesure du service ferroviaire.

Si le service ferroviaire diminue ou disparaît, la majorité des vingt-quatre centres qui comptent sur les trains pour le transport des invités et des approvisionnements, auront du mal à survivre.

Certains qui sont contigus à la voie mais qui en dépendent moins verront peut-être leurs affaires déperir. Ces endroits de villégiature ont l'avantage qu'on peut y accéder autrement et la plupart de leurs clients s'y rendent par la route ou par les airs.

Mon personnel sur place a constaté aussi que les propriétaires de chalets et les touristes ont recours à ces services ferroviaires pour voyager entre Parry Sound et Toronto.

Mon ministère recommande énergiquement que le Canadien National tienne compte de ses responsabilités vis-à-vis des établissements et des collectivités fréquentés par les touristes le long du parcours, et les assume.

J'estime que cela ne servira à rien au ministre, monsieur l'Orateur. Si l'on supprime graduellement les services ferroviaires, le nombre des usagers diminuera à peu près dans les mêmes proportions. C'est la loi de Parkinson à rebours. Il est à supposer que si l'on ne fournit pas de services on n'aura pas d'usagers. Cela est certainement vrai dans le domaine des transports. A mon avis, rares sont les voyageurs habituels qui n'emprunteraient pas le train sans hésiter si les services étaient convenables et s'ils pouvaient voyager et arriver à une heure raisonnable à leur destination. Ils préféreraient alors le train à l'automobile ou l'avion.

Cet après-midi, un député a raconté à la Chambre comment il était monté dans un train pour aller à Montréal sans qu'on l'ait prévenu que la ligne était coupée par suite d'un accident. Pourquoi les chemins de fer s'inquiéteraient-ils de ce que pensent les voyageurs? Ils font leurs affaires quand même, pourvu que les voyageurs n'aillent pas à pied, naturellement. S'ils s'y décident après avoir payé leur billet, ils ne peuvent de toute façon se faire rembourser à aucune gare. Les chemins de fer s'en moquent. Mais certains parlementaires ne s'en moquent pas. Ils savent qu'on peut assurer les transports par voie ferrée dans beaucoup de régions à bien meilleur compte qu'en construisant de nouvelles routes.

Dans le Nord de l'Ontario, les routes sont encombrées de camions munis d'une et parfois de deux remorques chargées de bois. Il serait beaucoup plus commode de charger ce bois dans des wagons et de les acheminer par voie ferrée. L'autre jour, je parlais à un acheteur de