

la région d'Ottawa. Que s'est-il produit depuis? On a maintenant des trains entre Toronto et Ottawa, de Toronto à Montréal, qui assurent un service raisonnable. Pour la première fois, on constate que les cheminots du National-Canadien sont fiers de parler de leurs rapides. L'industrie ferroviaire n'a fait aucun progrès, car ce genre de transport existe au Canada depuis des années. Je me souviens du temps où le «Silver Bullet» du *New York Central* voyageait à travers le Canada avec un seul arrêt à St. Thomas. Ce train circulait à environ 80 parfois même 90 milles à l'heure.

Maintenant, vingt ans plus tard, le National-Canadien se vante de posséder le moyen de transport le plus rapide du continent. Ce genre de service a existé au Canada pendant un certain nombre d'années, sous forme de servitude en quelque sorte mais les Canadiens pouvaient ainsi se rendre compte de la façon dont on pouvait rendre les transports payants. Tant que nous ne serons pas prêts à faire face au problème du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et de leur rapport, tant que nous lui donnerons le nom de concurrence, le bill ne procurera pas le genre de politique nationale de transport que prétend le gouvernement.

Il va falloir envisager d'autres problèmes avec plus de réalisme qu'à l'heure actuelle. C'est une mesure d'ensemble car le gouvernement a présenté une catégorie toute nouvelle de transport et qu'il l'a littéralement bombardée sous l'Office national de l'énergie. Il faudra envisager ce problème car il se rattache aux chemins de fer et à leur aptitude à produire d'une façon rentable. Je parle des pipe-lines pour denrées. Il y a au *Feuilleton* à l'heure actuelle un bill concernant la *Shell Oil Company* et l'aménagement d'un petit pipe-line-pilote de recherches qui coûtera environ 50 millions de dollars. La compagnie espère que ce pipe-line pour denrées transportera du soufre de la Saskatchewan à ses raffineries du littoral.

Nous devrions être fort heureux, je pense, d'appuyer les efforts de cette compagnie pour exploiter ce genre d'installations utilisées dans d'autres pays. Cela signifie que, grâce au pétrole, elle pourra transporter de vastes quantités de soufre, de potasse et de gypse que l'on trouve dans les Prairies et que transportent maintenant les chemins de fer. C'est un nouveau moyen de transport qui va causer autant de ravages que les différents tarifs-marchandises des chemins de fer, les tarifs et l'avènement des facilités de transport routier, surtout des facilités de camionnage qui relèvent des chemins de fer et qui se font concurrence pour transporter des marchandises de même type.

[M. Peters.]

Dans le présent bill, ces pipe-lines sont classés comme pipe-lines combinés. Même le gouvernement ne pouvait se décider à en faire des capsules pour le transport des denrées, des transporteurs de matières semi-liquides ou des pipe-lines pour denrées. Dernièrement, nous nous sommes quelque peu familiarisés avec les pipe-lines, comme le gouvernement, d'ailleurs. Cette expérience indiquera probablement si l'Office national de l'énergie devrait avoir la mainmise sur l'octroi des permis et les moyens de transporter les marchandises par pipe-lines. D'après notre expérience, la politique nationale des transports devrait régir l'activité de l'Office national de l'énergie quant il s'agit d'émettre des permis et de régler le transport des produits appartenant à d'autres sociétés ou achetées par elles.

• (7.20 p.m.)

Les pipe-lines joueront un rôle très important dans l'avenir. En Angleterre, on a découvert qu'on pouvait transporter du charbon par pipe-lines. A titre d'essai, on a utilisé des pipe-lines pour transporter des capsules et des ballots de marchandises. D'après le mémoire de la *Shell Oil*, le Canada viendra au premier rang pour ce qui est de l'acheminement de nombreuses denrées par ce moyen de transport. Cela veut dire que les milliers de wagons couverts qu'on voit traverser les Prairies disparaîtront peut-être un jour. On pourra peut-être utiliser ce nouveau moyen de transport pour acheminer des céréales et d'autres marchandises par exemple du soufre, du gypse et de la potasse. Le volume de marchandises transportées par les chemins de fer s'en trouvera directement touché.

On pourrait épargner de l'argent si le gouvernement songeait à nationaliser les chemins de fer car j'estime qu'il existe un vaste double emploi des services dans ce domaine. Le Pacifique-Canadien ne désire, semble-t-il, ni abandonner ni maintenir le service-voyageurs. Il semble se comporter comme le chien du jardinier sur ce point. Si le Pacifique-Canadien annonçait qu'il va moderniser son service-voyageurs et permettre au National-Canadien de l'abandonner, alors d'après moi, le gouvernement serait bien avisé d'accepter cette proposition. Je pense, cependant, que les deux chemins de fer pourraient fournir le genre de service que méritent les Canadiens et à la fournir à peu de frais, grâce à la concurrence des deux compagnies sur les mêmes parcours.

Le Pacifique-Canadien a vraiment essayé d'abandonner certaines lignes. Je me souviens d'avoir comparé les tarifs du Pacifique-Canadien et du National-Canadien pour le même genre de service sur le parcours North-Bay-Ottawa. J'ai constaté que le tarif du Pacifique-Canadien était trois fois plus élevé que celui du National-Canadien. Cela prouve