

cheminots qui travaillent dans les Prairies car le bois est maintenant acheminé aussi loin à l'Est qu'au Manitoba et ensuite vers les États-Unis par Emerson.

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): Je regrette d'interrompre le député, mais son temps est écoulé.

M. Ross Whicher (Bruce): Monsieur l'Orateur, je veux être bref puisque bon nombre de mes prochaines remarques ont déjà été faites à la Chambre depuis quelques années et c'est seulement parce que la motion du député de Moncton (M. Thomas) a été présentée cet après-midi qu'il y aurait lieu à mon avis d'insister encore une fois sur certains faits.

Puis-je dire au début que j'approuve en substance la motion du représentant du parti conservateur progressiste, le député de Moncton. Si je le dis, c'est que la semaine dernière, j'ai visité l'ouest de l'Ontario en compagnie d'autres membres du comité permanent des transports de la Chambre. Nous avons tenu des audiences à London, Chatham, Stratford et Walkerton. Pour ce qui est du discours du ministre des Transports (M. Jamieson) au début de l'après-midi, discours qu'il a prononcé avec beaucoup d'habileté, il a plaidé une cause plutôt faible. Je dois lui dire qu'absolument aucun des mémoires dont nous avons été saisis dans chacune de ces quatre villes n'exprimait l'opinion qu'il a fait valoir cet après-midi.

Il a déclaré que la Commission canadienne des transports, qui est comptable au gouvernement du Canada, a accompli une excellente besogne en ce qui concerne le transport des voyageurs, surtout dans l'ouest de l'Ontario. Je dois vous rappeler que dans sa politique nationale des transports, le Parlement du Canada déclare:

... qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transports disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada.

Cela étant dit, puis-je poser au ministre des Transports, par votre intermédiaire, monsieur l'Orateur, la question suivante: comment le système de transport peut-il être «économique, efficace et adéquat» lorsque dans certaines régions de la province d'Ontario, il n'y a aucun moyen de transport, ni par rail, ni par autobus, ni par avion. Le seul moyen de transport disponible pour les gens de ces régions est l'automobile. Bien sûr, nous savons que les Canadiens ne conduisent pas tous leur voiture. Certains sont trop âgés, ou ne veulent pas, ou d'autres trouvent que, dans une grande ville comme Toronto, il est très difficile pour ceux qui ne sont pas chauffeurs professionnels de conduire de nos jours. Beaucoup de municipalités de l'Ouest ontarien ne disposent d'aucun service de transport.

Je vous renvoie à un article paru en première page du *Globe and Mail*, il y a une semaine environ, et où il était question de la situation qui existe dans la jolie ville de Chesley, située à quelque 120 milles de Toronto. Quelqu'un de cette région qui n'a pas d'automobile se déplacerait beaucoup plus vite à cheval qu'en autobus ou en train. Il n'y a pas de trains du tout là-bas, et le service d'autobus est si mauvais dans la région qu'il est impossible de sortir de la ville. Qu'on me dise donc si c'est là un réseau de transport suffisant et efficace pour les gens de Chesley. La situation est la même dans beaucoup de villes et de cités de cette région. Je voudrais respectueusement signaler que dans la grande ville de Galt, qui a une population de 70,000 habitants, aucun service de passagers n'est assuré en direction de la ville ou vers l'extérieur, et il y a maintenant plusieurs mois que cette situation existe.

[M. Harding.]

Cet après-midi prenant la défense de la Commission des transports, le ministre a déclaré qu'au Canada, environ 6 p. 100 seulement des services ferroviaires de passagers ont été interrompus au cours de quelques dernières années. Il n'a pas dit que la direction des chemins de fer Canadien National et Canadien Pacifique a demandé la permission d'interrompre le service de passagers. Il m'est difficile de croire que l'interruption de ce service n'ait affecté que 6 p. 100 des passagers. Bien que cela soit peut-être vrai il n'empêche que si le CN et le CP demandaient la suppression totale du service-voyageurs, la Commission canadienne des transports les y autoriserait si le Parlement n'intervenait pas.

• (1710)

Selon le député, il est indispensable que la CCT soit indépendante pour faire son travail et que le gouvernement et le Parlement ne s'en mêlent que le moins possible. Mais, monsieur l'Orateur, lorsque la CCT n'accomplit pas sa tâche comme il se doit nous avons le devoir, en tant que députés, de nous en mêler. Nous ne sommes pas ici pour défendre les politiques du CN ou du CP mais pour défendre nos commettants. Le fait est que dans des circonscriptions comme la mienne les transports sont insuffisants et qu'il faut faire quelque chose.

A de nombreuses reprises on a dit ici que les chemins de fer avaient contracté une obligation envers nos concitoyens parce que, il y a des années, on leur a accordé certains droits, versé de fortes sommes d'argent et donné d'immenses terres. Au cours des audiences que nous avons tenues il y a quelques jours à Walkerton nous avons appris que de nombreuses municipalités de cette région avaient versé des sommes substantielles au CN qui s'est engagé à les desservir à perpétuité. On a signalé à de multiples reprises que le CP avait reçu 25 millions de dollars en espèces de nos concitoyens et 25 millions d'acres de terre. En échange, il s'est engagé à assurer à perpétuité ses services au public. Qu'arrive-t-il à un cultivateur de ma circonscription s'il hypothèque sa ferme et ne peut rembourser le montant de sa dette? Nous connaissons tous les dures réalités de la vie: il perd sa ferme.

Je rappelle à la CCT et au ministre des Transports (M. Jamieson) que les chemins de fer se sont engagés par écrit à accepter une somme déterminée et certaines terres en échange desquelles ils assureraient certains services. Or, actuellement, ils ne les assurent pas. En tant que parlementaires nous sommes tenus envers nos concitoyens de veiller à ce que les chemins de fer respectent leurs engagements et honorent les signatures apposées par leurs représentants sur certains documents il y a bien longtemps. Il n'y a pas que les petites municipalités qui voudraient que les chemins de fer assurent de nouveau un service-voyageurs. Il y a une semaine ou deux, l'Ontario présentait au comité permanent des transports un mémoire où l'on recommandait vivement, entre autres, la reprise du service-voyageurs. C'est une recommandation que j'appuie de tout cœur.

Je lisais l'autre jour, à la rubrique financière du *Globe and Mail*, que le président du Canadien Pacifique se disait heureux de voir que les Canadiens semblaient abandonner l'idée que les chemins de fer devaient nécessairement assurer un service-voyageurs. Monsieur l'Orateur, les chemins de fer y sont obligés, non seulement du point de vue moral, mais selon la loi. Si le président du Canadien Pacifique ou du Canadien National signait un contrat avec l'une de ses compagnies minières ou de ses compagnies de gaz de l'Ouest du pays, il s'attendrait bien sûr à