

M. Whiting: Merci, monsieur l'Orateur et honorables députés.

Les représentants du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social se sont rendus sur les lieux et ont prouvé d'une manière décisive que le CN était la cause de la pollution; on est à redresser la situation. Voici ce que je veux demander: Pourquoi, en tant de cas, faut-il bousculer, aiguillonner, presser le CN, pour l'amener à rectifier de telles situations? Pourquoi ne dit-il pas: «Oui, nous sommes la cause de ce mal. Nous l'admettons facilement. Nous le regrettons et nous allons agir»? Il adopte, plutôt, d'une fois à l'autre, une attitude belliqueuse.

Monsieur l'Orateur, l'exemple le plus classique de la bureaucratie du CN concerne Acton. Cette ville est maintenant presque privée du service ferroviaire du CN. Le service a été transféré dans la ville de Guelph. Il faudrait exposer les méthodes employées par le Canadien National pour priver cette collectivité du service ferroviaire. Les trains qui avaient l'habitude d'arrêter à Acton passent maintenant tout droit en sifflant. Cela signifie que personne ne peut maintenant monter dans le train ou en descendre à Acton. Cela signifie qu'on doit prendre livraison ailleurs des marchandises expédiées par messengerie et par fret, c'est-à-dire à Guelph. Puis le Canadien National est intervenu et a supprimé le télégraphe...

Des voix: C'est honteux.

M. Whiting: ...laissant ainsi la ville presque sans service ferroviaire. Or, la société avait un agent à Acton, monsieur l'Orateur, et il avait alors très peu à faire. Il est bien évident que s'il n'y avait plus de trains qui s'arrêtaient dans cette ville, et que l'agent n'avait aucun service à fournir, que pouvait-il faire? Ma foi, monsieur l'Orateur, il avait un téléphone, puis la société est revenue pour le lui enlever. Ensuite, monsieur l'Orateur, elle s'est adressée à la Commission des transports pour éliminer l'agent à Acton.

Des voix: Oh, oh!

M. Whiting: Il n'avait rien à faire, et c'était la première fois que la population d'Acton était justifiée à plaider sa cause contre les injustices du Canadien National. Nous avons eu une audience à Acton en janvier dernier, et les pseudo-spécialistes du Canadien National, munis de leurs règles à calculer et de leurs serviettes bourrées de données, dont la plupart n'étaient pas pertinentes, sont arrivés et nous nous sommes battus. J'avais cru que nous nous étions bien défendus, mais lorsque la Commission des transports a rendu sa décision, Acton était privé de service ferroviaire.

Des voix: Quelle honte!

M. Whiting: Elle a maintenu la décision du Canadien National.

Des voix: C'est honteux!

• (12.20 p.m.)

M. Whiting: Après cette décision, je savais exactement ce qui allait arriver. Le Canadien National s'est bombé la poitrine pour s'écrier: «Nous avons gagné, nous avons gagné. Maintenant occupons-nous de supprimer le service-voyageurs de Guelph et de Toronto.» Cela priverait

[M. l'Orateur suppléant.]

Georgetown, qui compte 16,000 habitants, du service-voyageurs. On a tenu des audiences à Guelph, auxquelles ont assisté bon nombre de députés des deux côtés de la Chambre. Nous avons travaillé ensemble à essayer de convaincre la Commission des transports qu'il faudrait prendre une telle initiative. Aussi étrange que cela puisse paraître, la Commission a dit au Canadien National: «Arrêtez. Vous ne pouvez aller aussi loin.» Et la Commission a ordonné à la compagnie ferroviaire non seulement de continuer son service-voyageurs de Guelph à Toronto mais de le moderniser en fonction des normes du XX^e siècle. C'est ce que je prie le CN de faire. Il devrait moderniser son service-voyageurs entre Toronto et Guelph.

Les wagons qu'il utilise remontent au début du XX^e siècle. Ils sont sales, sans confort et remplis de courants d'air. Les gens ne prendraient pas ce train s'ils avaient un autre mode de transport.

Si le CN voulait considérer le service-voyageurs comme un moyen de transport et un moyen de gagner de l'argent et s'il voulait adapter le service à ces besoins en faisant rouler les trains à des heures propices, nous verrions, je crois, le tableau se transformer totalement du point de vue financier pour ce qui est de ce service. Je suis persuadé, et c'est ce que j'ai préconisé à la Chambre à maintes reprises, qu'il est temps de mettre au point une politique nationale des transports. Nous ne pouvons laisser nos chemins de fer supprimer des lignes à tort et à travers. Il nous faut regarder l'ensemble de la situation car les chemins de fer ont beaucoup fait pour l'aménagement du pays. Ils ont encore un rôle important à jouer à cet égard au Canada.

Je remercie les députés qui m'ont permis de dépasser le temps de parole qui m'est imparti. C'est un sujet qui intéresse beaucoup de gens, je le sais, et je presse le gouvernement d'agir en tenant compte de mes suggestions et de celles qui ont été présentées par d'autres. Nous devrions adopter une politique nationale des chemins de fer et rapprocher le CN, qui est une société de la Couronne, du Parlement. Nous pourrions alors intervenir davantage à propos de son fonctionnement. Ce serait possible si un député tout au moins, était nommé au conseil d'administration de cette société de la Couronne.

M. A. D. Hales (Wellington): Monsieur l'Orateur, alors que le débat sur l'Adresse tire à sa fin, je suis heureux de pouvoir dire quelques mots. Au risque de me répéter, sinon de faire des redondances, j'aimerais féliciter les deux motionnaires, le député de Bourassa (M. Trudel) et celui d'Assiniboia (M. Douglas). Ils ont joint les rangs de la grande fraternité des motionnaires qui ont rempli ce rôle dans cette auguste assemblée au cours de notre histoire.

Je propose d'établir une comparaison entre le premier et le dernier discours du trône que j'ai entendus ici. Depuis mon arrivée à la Chambre des communes, j'ai entendu environ 15 discours du trône et je pense qu'il vaudrait la peine de prendre une ou deux minutes pour étudier le premier discours du trône que j'ai entendu en 1957. Je dirais qu'il tient en deux colonnes contre cinq pour le discours que nous discutons aujourd'hui. Compte tenu du nouveau format du hansom, ces colonnes sont près de deux fois plus larges qu'elles ne l'étaient auparavant.