

travaillé pendant la crise sont aujourd'hui à leur retraite et éprouvent beaucoup de difficulté à boucler leur budget à une époque où on se soucie fort peu d'enrayer l'inflation.

• (4.10 p.m.)

Je saisis avec plaisir cette occasion annuelle de traiter des affaires du CN, et je veux en premier lieu prier encore une fois le ministre des Transports de considérer favorablement l'emplacement que j'ai proposé dans le canton d'Amherst, comté de Dufferin, pour le nouvel aéroport international projeté au nord-ouest de Toronto. Voilà un emplacement qui a beaucoup à offrir. Par exemple, pas trop de gens à déplacer; des terrains à un prix relativement bas, et facilité d'accès à Toronto, Hamilton, London, Kitchener et Waterloo. C'est, à mon avis, un emplacement qui devrait retenir particulièrement l'attention.

La semaine dernière, j'ai été quelque peu alarmé d'entendre dire qu'un des problèmes susceptibles de surgir dans la région, c'est qu'il n'y a pas de cours d'eau à fort courant pour entraîner les polluants des systèmes d'égout ou des bassins d'oxydation qu'il faudrait sans doute construire dans une région destinée à recevoir une population d'environ 100,000 personnes. J'espère vivement qu'avant de mettre l'aéroport en service, le gouvernement, par l'intermédiaire du Conseil national de recherches et à la suite de recherches entreprises par d'autres ministères, sera en mesure de proposer une solution de rechange qui permettra aux villes intérieures de favoriser la construction d'aéroports et, comme dans ce cas-ci, d'industries, ou d'en établir.

Pour revenir au thème principal de mes commentaires, les députés de l'Ouest de l'Ontario ont passé beaucoup de temps à débattre les questions ferroviaires. Le 1^{er} novembre, on a supprimé tout le service-voyageurs dans la région fort importante et en voie de développement située au nord et à l'ouest de Guelph et à l'ouest de Stratford. A ce moment-là, nous avons pensé avoir perdu la bataille, mais cela ne veut pas dire nécessairement que nous avons perdu la guerre. Ce débat nous permet d'étudier davantage les travaux qui pourraient être entrepris dans ce secteur particulier. Nous avons protesté pendant bien des années auprès du Canadien National à ce sujet. J'ai toujours cru que la Commission des transports nous avait bien traités. Je pense parfois qu'elle nous a mieux traités que la Commission canadienne des transports.

Le projet de loi présenté à la Chambre par le ministre des Transports à l'époque, qui avait réussi à s'y faufiler après de nombreux stades dans les ministères, n'était pas la première mesure controversée qu'il présentait et qu'il a eu de la difficulté à faire adopter. Je suis très heureux de vous dire qu'au dernier vote sur le bill, notre parti ne l'avait pas appuyé. La loi nationale sur les transports devait régler tous nos problèmes de transport. Elle devait permettre d'élaborer une nouvelle et importante politique des transports, politique que j'attends encore. A vrai dire, cette mesure législative a permis aux compagnies ferroviaires de supprimer le service dans nombre de régions où il faudrait sans doute le maintenir.

Comme je l'ai déjà dit, les contradictions dans les décisions prises par la Commission sautent aux yeux.

L'autre jour, le député d'Esquimalt-Saanich (M. Anderson) a signalé que la ligne de chemin de fer de sa région n'a pas été supprimée. Nous avons appris par les journaux que le CP avait supprimé son service parce que les passagers devaient voyager dans les fourgons à bagages, que les gares étaient sales et les horaires mauvais. Or, la Commission des transports a ordonné au CP de continuer à exploiter la ligne.

Permettez-moi de me reporter encore une fois aux audiences qui ont eu lieu pendant les vacances de Pâques, en avril dernier, à Owen Sound. On a commencé par signaler à la Commission canadienne des transports cette fois-là que le CP devrait améliorer ses services et les commodités offertes aux voyageurs dans les trains. En parlant de voyager dans les fourgons à bagages, c'est ce qui m'est arrivé dans l'autorail au départ de Guelph parce qu'il n'y avait pas de place à l'intérieur. Cela s'est reproduit à chaque fin de semaine. Il est certain que ceux qui voyagent dans les fourgons à bagages s'arrangent pour trouver un autre moyen de transport la prochaine fois. En pareils cas, les relations extérieures des chemins de fer font gravement défaut. L'orateur précédent a dit que des autorails vont être mis en service entre Ottawa et Montréal. A mon avis, s'ils ne sont pas plus confortables que ceux qui desservent ma région, on ne tardera pas de refuser de les prendre. Par conséquent, la circulation deviendra plus intense sur les routes canadiennes à cause de ceux qui voudraient emprunter le chemin de fer mais le trouvent si peu confortable qu'ils ont recours à d'autres moyens.

Je commence aussi à me lasser d'entendre parler «d'embranchements non rentables». Ce ne sont pas seulement les chemins de fer qui ne sont pas rentables. Que dire, par exemple, de Radio-Canada, de nombreux ministères, notamment celui de la Défense nationale, avec ses avions tout de suite périmés? Jusqu'où pousserons-nous la suppression des services non rentables? Les chemins de fer n'ont pas mené de recherches suffisantes sur les moyens d'assurer d'autres moyens de voyager grâce à eux. J'en ai déjà parlé, et je continuerai de soulever la question jusqu'à ce qu'on me dise que c'est une impossibilité économique et mécanique.

On maintient et, en fait, on améliore des lignes ferroviaires sur de très longues distances. Par exemple, dans ma région, à Douglas Point, on construit une nouvelle usine d'énergie nucléaire. Une partie des fonds que prévoit le présent bill va être affectée à la construction d'une nouvelle ligne, à partir de Hanover jusqu'à Southampton, qui se terminera à Douglas Point. Une fois par jour ou par semaine, un train va transporter du pétrole pour alimenter l'usine d'eau lourde jusqu'à ce qu'elle puisse se suffire à elle-même. Cette ligne sera rentable, sinon la compagnie ne le ferait pas. Les voies ont été renforcées sur toute la longueur de la ligne et la compagnie va maintenir les lignes ouvertes tout l'hiver. Pourquoi poursuivre l'exploitation? Pour n'employer ces services qu'à 5 ou 10 p. 100 de leur capacité? A la place du gouvernement provincial, lorsque les gens de la compagnie viennent me demander de nouveaux permis de camionnage privé pour leurs messageries, je leur suggérerais d'essayer de faire circuler ces camions sur les rails qui ne servent à rien. Je leur demanderais s'il ont pensé à créer