

Canadien National et Air Canada

Je pense à la situation actuelle où l'on fait tout ce qui est possible afin de décourager le citoyen ordinaire de prendre le train. La situation est la même dans le cas de nos autobus. Mais pour l'instant, concentrons notre attention sur les trains. Aujourd'hui, si l'on veut se rendre à sa maison d'été par train et revenir de la même façon, on doit s'attendre à passer presque toute la fin de semaine à bord du train. Le service est tellement lent, tellement lamentable, qu'il faut vraiment un long congé pour même songer à se rendre dans cet endroit de villégiature par train.

● (1620)

Or, si dans le passé, à cette triste époque où les gens n'étaient pas censés être aussi à la page, aussi évolués que nous le sommes aujourd'hui, il était possible de transporter des milliers de familles aux chalets et endroits de villégiature par train et autres transports publics comparables, nous devrions certes pouvoir le faire aujourd'hui. Cela aurait du sens. A une époque où l'énergie est censée être limitée, où le moteur à essence est censé contribuer à la pollution, où tous les usagers de l'automobile risquent sans cesse la mort sur les autoroutes de nos provinces, nous devrions certes pouvoir commencer à songer à un programme de transports publics conforme à notre époque.

Je suis très heureux que le débat ait donné aux députés l'occasion de faire comprendre au gouvernement à quel point les Canadiens d'un bout à l'autre du pays tiennent à ce que les chemins de fer, construits pour servir la population, fassent précisément cela et qu'à nouveau, comme au temps de leur construction, ils servent les Canadiens.

M. Terry Grier (Toronto-Lakeshore): Monsieur l'Orateur, je ne parlerai que d'un seul aspect du problème des transports, qui intéresse particulièrement la municipalité dont une partie se trouve dans ma circonscription. La principale voie du Canadien National vers l'Ouest part du coeur de Toronto et traverse la partie sud d'Etobicoke. La voie ne sert pas seulement au transport des marchandises, mais aux trains de voyageurs qui existent encore et au train de banlieue. La gare de triage de Willowbrook est située sur cette voie. Depuis des années, on entend dire que la gare, ses installations et la voie même seront étendues, surtout si le service de banlieue prend de l'expansion. Comme les installations qui se trouvent maintenant à la gare Union ou autour sont déménagées pour faire place au projet Metro Centre, les hommes politiques et les planificateurs d'Etobicoke—qui n'est sûrement pas la seule municipalité à avoir ce problème—essaient depuis quelque temps de savoir si les rumeurs d'expansion sont fondées et surtout, quelle expansion projette le Canadien National, où et selon quel calendrier des travaux. La préoccupation du faubourg d'Etobicoke concerne, bien sûr, ses propres projets de rénovation et d'expansion urbains dans des secteurs contigus à l'emprise du chemin de fer.

Actuellement, je sais que le quartier d'Etobicoke étudie des propositions visant à utiliser au maximum à l'intention des groupes familiaux des terrains situés à proximité des voies ferroviaires soit en y construisant des logements, soit en y aménageant des parcs. On a discuté de la possibi-

[M. Stackhouse.]

lité de déménager de ce secteur les établissements industriels dont les activités sont incompatibles avec la vie des familles. On a parlé de la reconstruction des rues et autres voies importantes qui croisent à niveau les voies ferroviaires, passent en dessous ou au-dessus ou encore longent le chemin de fer.

Des efforts ont été faits par le passé et continuent d'être faits pour contrôler le bruit et la pollution par le bruit dans les secteurs domiciliaires dans le voisinage des voies ferroviaires et on étudie sans cesse des projets de lotissements qui, s'ils ne donnent pas directement sur les voies ferrées, pourront, s'ils sont éventuellement approuvés seront nécessairement affectés par le genre de services que pourront offrir les chemins de fer.

Le but de mon intervention, monsieur l'Orateur, est tout simplement de dire, en profitant de ce débat, que j'ai beaucoup d'espoir et j'encourage le Canadien National à collaborer plus généreusement et plus ouvertement qu'il ne l'a fait par le passé avec les municipalités dont les propres projets sont si intimement liés à ceux des chemins de fer et sont touchés par ces derniers. Il est clair, à mon sens qu'une plus grande collaboration avec les municipalités en vue d'intégrer les projets de développement et d'expansion des chemins de fer aux projets des municipalités est utile et qu'elle ne peut que profiter aux deux parties. Mais pour une raison ou pour une autre, la direction de la société semble trop vouloir travailler dans le secret.

Je ne sais si c'est parce qu'ils ont des projets qu'ils n'ont pas hâte de divulguer, ou s'ils sont en train d'élaborer des projets qui n'en sont pas encore au stade définitif, ou s'ils n'ont encore aucun projet et que cela les embarrasse de l'admettre. Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, je crois qu'une plus grande mesure de bonne foi et de franchise dans les rapports avec les urbanistes, les autorités municipales du Canada, aideraient à améliorer la qualité de la vie dans les secteurs directement desservis ou traversés par les voies ferrées, surtout des voies importantes, et ce serait, je le répète, avantageux à la fois pour les compagnies de chemin de fer et pour les municipalités.

Le député qui vient tout juste de parler a cité exactement le vœux exprimé par les chemins de fer: rendre service à la collectivité et il a exprimé des doutes quant à leur façon d'atteindre cet objectif. Une façon pour les chemins de fer de rendre service à la collectivité, bien qu'indirecte, est de collaborer plus librement et plus franchement avec les municipalités à l'élaboration d'un plan global de développement afin de rendre cette collectivité un endroit où il fait bon vivre.

L'Orateur suppléant (M. Laniel): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote!

L'Orateur suppléant (M. Laniel): La Chambre doit se prononcer sur la motion n° 1. Plaît-il à la Chambre d'adopter ladite motion?

Des voix: Non.