

Il est banal de ma part de dire, mais je crois qu'il vaut peut-être la peine de se le rappeler, que ce problème n'est en aucune façon limité au Sud-Ouest de l'Ontario. Il est de dimension nationale et affecte peut-être l'Ouest du Canada de façon plus immédiate et évidente que d'autres parties du pays. Qu'il s'agisse de service de chemins de fer de banlieue ou tout simplement de service-voyageurs ordinaire ou de quelque service ferroviaire que ce soit, la tendance ces dernières années a été de discontinuer et de réduire ou de permettre aux installations qui servent d'infrastructure à de tels services de se détériorer au point où ils deviennent plus coûteux avec le temps et où leur abandon devient apparemment plus facile à défendre.

J'ai dit que je serais bref et je le serai. Je recommande instamment au gouvernement de ne pas se contenter d'appuyer le principe d'une autre étude, je pourrais dire une étude menée par l'organisme qui a approuvé l'interruption des services et qui risque donc de manquer d'objectivité, de ne pas se contenter d'approuver une autre étude du bout des lèvres, mais de dire exactement où il en est. Je pense qu'on a lancé l'idée d'une autre étude pour gagner du temps ou comme tactique de retardement.

Le gouvernement et le ministère des Transports doivent posséder beaucoup de données qui pourraient leur permettre d'en arriver à une conclusion ferme, et si tel n'est pas le cas, je suis sûr que les députés de cette région se feront un plaisir de les leur fournir. L'assurance du secrétaire parlementaire ne m'impressionne nullement. Je ne crois pas que le gouvernement ait envie que le service ferroviaire se poursuive dans ces régions. Si tel est son désir, qu'il le dise bien franchement.

**M. John Lundrigan (Gander-Twillingate):** Monsieur l'Orateur, je voudrais seulement parler deux ou trois minutes et je ne voudrais pas empêcher mon collègue le député de Fort William (M. McRae) de dire ce qu'il a à dire. Je suppose qu'il a obtenu des documents intéressants des représentants du ministère. Je n'ai pas l'intention d'être trop dur envers le député de Saint-Boniface (M. Guay) qui, aujourd'hui, a tenu un rôle inhabituel en essayant de faire valoir la position de son gouvernement. A mon avis, c'est fort compréhensible. Il commence à parler comme s'il avait pris plus de poids dans son parti, notamment lorsqu'il utilise des expressions comme «mon gouvernement», «ma politique», «ma position» et «notre ferme politique», etc. C'est une façon d'exprimer tout ce qu'il y a de bureaucratique et désuète et cela me rappelle le temps où nous avions, à Terre-Neuve, le vieux «Bullet» pour transporter les voyageurs.

**Une voix:** En 1962.

**M. Lundrigan:** Chose certaine, je ne veux pas le critiquer trop sévèrement car ses perspectives d'avenir dans son parti paraissent chaque jour plus brillantes avec toutes ses interventions de son siège.

Pour revenir au sujet, j'appuie certains des arguments invoqués par le député qui m'a précédé. Il a parlé notamment du Sud-Ouest de l'Ontario et des efforts réels qui s'imposent dans cette partie de la province pour continuer d'assurer un service-voyageurs ou de quelque sorte. Évidemment, on pourrait demander aux députés de l'Ouest de

### *Transports ferroviaires*

l'Ontario et des Prairies ainsi que des régions où des lignes de chemin de fer ont été abandonnées de faire valoir le même argument. Il en va de même des députés de l'Île-du-Prince-Édouard, de Terre-Neuve et de diverses régions du Québec.

Depuis 1968, année de mon arrivée ici, si le gouvernement a fait quelque chose, il a porté une botte aux régions du Canada sans en avoir l'air. Il s'est arrangé pour que les régions rurales soient complètement démoralesées et pour encourager subrepticement l'exode vers les villes que le monde a connu depuis un demi-siècle. En parlant ainsi, je regarde le député de Bruce (M. Whicher) qui est parfois la cible de nos plaisanteries à titre de député tory non officiel, étant donné qu'il affiche beaucoup d'attitudes conservatrices. En s'appuyant sur des arguments théoriques, il s'est fortement opposé à la politique du gouvernement qui nuit au Canada rural.

La question que je voudrais soulever a trait à la politique du gouvernement en matière de transport. Je pense qu'il faut considérer tous nos services, dont aucun n'est lié aussi étroitement à notre structure économique que le réseau de transports. C'est la raison pour laquelle quand nous parlons de transports, il n'est pas seulement question de services publics mais pour une grande part de nécessité économique.

• (1740)

Il y a un certain nombre d'années, l'honorable Jack Pickersgill, ami de nombreux députés, était député de ma circonscription, qui s'appelait alors Bonavista-Twillingate. A cette époque, il tentait à sa façon de trouver une solution aux questions de transport. Il a été l'architecte et le créateur de la Commission canadienne des transports.

Cet organisme est un des animaux les plus mystérieux qui aient jamais existé au sein du gouvernement fédéral. Aujourd'hui, si vous approchez M. Benson de la CCT, il dit que vous vous adressez à la mauvaise personne et que vous devez aller au ministère des Transports qui a créé la loi originale et qui a la responsabilité législative dans le domaine des transports. Si vous vous adressez au ministre des Transports (M. Marchand), il vous dira sans ambages que ce n'est pas à lui qu'il faut vous adresser, mais à la Commission, un organisme para-juridique, un organisme qui est au-dessus de la loi et qui n'est pas soumis à la volonté du Parlement, en ce sens qu'on peut le pointer du doigt et lui dire quoi faire.

La situation des transports au Canada est criminelle, car personne ne semble en être responsable. Avant la création de la Commission canadienne des transports, on pouvait toujours s'adresser au ministre pour lui exposer ses problèmes ou lui présenter les demandes relatives à l'abandon d'une ligne de chemin de fer. Il était responsable et avait des comptes à rendre au Parlement et aux Canadiens. De nos jours, on ne peut l'approcher.

Je me souviens de l'époque où le député de Burin-Burgeo (M. Jamieson) était responsable des transports; il pouvait se décharger de n'importe quel problème en disant qu'il relevait de la compétence de la CCT. Voilà où nous en sommes aujourd'hui. Nous sommes arrivés à un point dans l'histoire parlementaire canadienne où quelqu'un devra décider si la CCT, est nécessaire compte tenu de son attitude actuelle. Quelqu'un devra décider qui est responsable en matière de transports.