

Transports ferroviaires

M. Baker: Au moins il n'a pas un texte écrit devant les yeux.

M. Guay (Saint-Boniface): Je voudrais tout simplement présenter quelques autres points, monsieur l'Orateur. Si le service avait été maintenu, les contribuables assumant 80 p. 100 des pertes subies par les chemins de fer, en 1968, la répartition des frais par voyageur aurait été la suivante: \$2.06 pour le voyageur, 61c. pour la société ferroviaire et \$2.44 pour le contribuable dans le cas du service Toronto-Palmerston du CN. Pour le service Toronto-Owen Sound du CP, la répartition des frais aurait été la suivante: voyageur, \$3.36, société ferroviaire, \$3.92 et contribuable, \$15.69.

Nous sommes tous au courant d'autres études qui ont été effectuées. On a beaucoup insisté sur le coût des améliorations et ainsi de suite. Nombre de services d'autobus doivent améliorer leur matériel, mais leur position financière les en empêchent. Il semble que dans ce district précis, le transport interurbain ne soit pas populaire. La raison en est peut-être que le réseau routier est satisfaisant et que les gens préfèrent utiliser leurs voitures.

J'aimerais souligner que le ministre des Transports (M. Marchand) prendra encore d'autres mesures. Au cours des derniers mois, pour démontrer la très grande importance qu'attache le gouvernement fédéral aux services voyageurs du sud-ouest de l'Ontario, le ministre des Transports a prié le président de la Commission canadienne des transports d'effectuer encore une fois une étude sur les besoins des résidents de cette région en matière de transports. La CCT s'y est consacrée et le ministre attend actuellement qu'on lui fasse rapport de la situation dans cette région. Le ministre a déjà déclaré à la Chambre qu'il discutera de ce rapport à une rencontre tripartite avec le gouvernement ontarien et les municipalités intéressées afin que l'on puisse apporter une solution à ce problème.

Il est utile à cette étape de rappeler que le gouvernement canadien dépense des sommes considérables pour assurer la mobilité de la population canadienne, tant pour ses voyages d'agrément que pour ses voyages d'affaires. Notre gouvernement a pour politique d'assurer un service adéquat à toute la population du Canada, non moins qu'aux gens du sud-ouest de l'Ontario.

Tout est mis en œuvre dans tous les modes de transport pour assurer que le Canada bénéficie des progrès technologiques. A l'heure actuelle, nous commanditons des transbordeurs supplémentaires d'automobiles; nous agrandissons les aéroports; nous créons de nouvelles lignes aériennes; nous collaborons avec les provinces à l'amélioration des routes; nous subventionnons la recherche dans le domaine du service voyageurs ferroviaire et ainsi de suite. Ce sont les efforts tangibles que le gouvernement fait pour résoudre le problème du transport des personnes au Canada et dans le sud-ouest de l'Ontario. Des questions comme celles des frais accrus de carburant, de la pénurie des ressources énergétiques et des progrès techniques comme le train formule LRC et les turbo trains peuvent se révéler d'importants facteurs. L'avenir des trains de voyageurs au Canada pourrait bientôt se révéler plus attrayant. C'est dans ce contexte que les gens du sud-ouest de l'Ontario doivent attendre les résultats de la nouvelle étude entreprise par la Commission canadienne des transports.

M. Terry Grier (Toronto-Lakeshore): Monsieur l'Orateur, j'interviens dans le débat pour assurer une fois de plus que les sentiments et l'opinion exprimés dans la motion du député de Perth-Wilmot (M. Jarvis) sont ceux de mon parti. Je me permets d'ajouter que le député de

Bruce (M. Whicher) les a aussi éloquemment exposés à la Chambre il n'y a pas longtemps. Je ne suis pas du sud-ouest de l'Ontario, à moins que l'on s'imagine que la ville de Toronto et sa banlieue soient de cette région, mais comme j'ai déjà fait partie du comité des transports et que j'ai reçu de la correspondance à ce sujet, surtout ces derniers mois, je suis heureux de pouvoir dire quelques mots sur la motion.

• (1730)

On a déjà signalé que ce service-voyageurs fut supprimé il y a environ trois ans et que le comité permanent de la Chambre en avait recommandé le rétablissement à l'unanimité l'an dernier. Comme on l'a dit également, ni la Compagnie de chemin de fer, ni la Commission canadienne des transports ni le gouvernement n'ont donné suite à cette recommandation unanime. Étant donné l'atmosphère politique d'il y a un an environ, il me semble qu'une recommandation unanime du comité aurait dû avoir un certain poids, mais l'idée du rétablissement du service-voyageurs dans le sud-Ouest de l'Ontario risque, à mon avis, d'être étouffée à force de bonne entente.

Il est facile de dire qu'on est en faveur, mais il est beaucoup plus difficile de traduire cette affirmation dans des actes et, malgré toutes les protestations du secrétaire parlementaire, toutes les études qui s'effectuent ou s'effectueront à nouveau, le gouvernement ne s'est vraiment pas engagé à rétablir le service-voyageurs. Il a promis d'entreprendre une nouvelle étude. Cette distinction importante ne passera pas inaperçue aux gens de la région et ne devrait pas non plus passer inaperçue à la Chambre.

Le gouvernement, et cela se comprend peut-être, voudrait se conformer à l'avis de la Commission des transports dans une question de ce genre. Il est donc inopportun pour lui de prétendre qu'il approuve la motion à l'étude. Une approbation de sa part doit se traduire par des actes et tant qu'il n'aura pas pris de mesures pour donner suite à la motion à l'étude, il ne saurait déclarer qu'il l'approuve.

Si je me préoccupe de ce problème, ce n'est pas seulement parce que je m'intéresse au domaine des transports et que je voyage dans le Sud-Ouest de l'Ontario si je n'y vis pas, mais c'est aussi parce que je vois la détérioration et l'abandon progressifs du service-voyageurs en général comme un pas dans la mauvaise voie. Devant les problèmes reliés de l'énergie et de la destruction de notre environnement, ainsi que le besoin de desservir une population de plus en plus nombreuse et mobile, nous ne devons certainement pas discontinuer le service-voyageurs ou accepter l'abandon de services ferroviaires sans calculer le prix des solutions de rechange.

Il est facile de dire qu'il en aurait coûté deux ou trois cents aux gens pour subventionner l'exploitation de certaines lignes mais qu'en coûte-t-il pour les solutions de rechange auxquelles on doit avoir recours, les solutions qui n'existent pas ou pour la destruction de l'environnement qui résulte de l'accroissement concomitant du trafic routier ou de la pollution causée par les autobus et les automobiles qui sillonnent nos routes en nombre toujours plus grand? Il est trop facile, à mon avis, de calculer en chiffres les services ferroviaires voyageurs et marchandises au pays. Cette méthode a été trop facile et n'a pas tenu compte du coût des solutions de rechange ni du coût pour les générations à venir de la destruction de l'environnement.