

de Montréal. Beaucoup de ces voyageurs venaient des États-Unis et ils ont voyagé par train dans tout le pays. En fait, c'est à ce moment-là que les chemins de fer ont accepté de remettre en service l'ancien train «le Dominion». Je crois qu'on l'a appelé «l'Expo Spécial» et il était nécessaire pour faire face à la demande. En consultant les statistiques du service-voyageurs depuis 1967, je ne peux voir que le nombre de passagers transportés sur les lignes principales ait tant diminué.

Il nous faut prévoir le jour où notre population accrue nous obligera à fournir de bons moyens de transport dans les régions qui pour l'instant sont encore peu développées. Ainsi, au lieu d'abandonner des lignes, nous devrions tâcher de les maintenir. Nous devons aussi tenir compte du nouveau concept d'un corridor dans le centre du Canada, destiné à stimuler l'essor industriel d'un bout à l'autre du pays.

Au début de l'après-midi, le député de Simcoe-Est (M. Rynard) a parlé du problème de la pollution de l'air. Les voitures transportent actuellement environ 83 p. 100 de tous les voyageurs au Canada. Comme l'a dit le député, l'automobile pose un grave problème dans les grands centres urbains, de sorte que nous devons songer à d'autres moyens de transport, y compris les chemins de fer électriques, pour transporter les voyageurs dans les régions urbaines.

● (5.00 p.m.)

Le discours prononcé hier soir par le député de Thunder Bay (M. Penner) m'a vivement intéressé, en particulier ses instances en faveur de la localité de Nakina. La situation m'a rappelé l'abandon de la ligne ferroviaire dans ma propre région de la Saskatchewan vers 1958 ou 1959, alors qu'une demande avait été présentée pour abandonner l'embranchement appelé Wolsely-Ouest. Ce fut l'un des premiers embranchements abandonnés dans l'Ouest. Le souci exprimé hier soir par le député de Thunder Bay (M. Penner) aurait pu l'être par des dizaines de députés si toutes ces demandes d'abandon actuellement à l'étude étaient acceptées par la Commission canadienne des transports. Ces lignes desservent des communautés qui dépendent presque entièrement des transports ferroviaires. Si on les supprime, dans moins d'un an ou deux, les résidents devront se résigner, liquider leurs affaires, à leur plus grand détriment et à celui de la communauté, et déménager pour tenter de trouver ailleurs un gagne-pain. Il ne manque pas d'exemples, de ces communautés qui se sont ainsi entièrement dissoutes.

[M. Southam.]

Cela pose un double problème, monsieur l'Orateur, pour les communautés et pour les individus. Les gens obligés de quitter un endroit tentent invariablement de s'installer dans une région plus vaste et plus peuplée, ce qui aggrave le problème de l'urbanisation. A Toronto, nous avons des problèmes d'urbanisme et nous nous creusons les méninges pour tenter de les résoudre. Je doute que la réponse soit de déménager d'une région rurale dans une région urbaine. On doit également songer au problème sociologique évident que pose l'abandon des lignes ferroviaires dans les régions rurales.

Je pourrais continuer indéfiniment sur ce sujet, mais j'estime que tout en ajoutant ces quelques remarques et en protestant contre cette avalanche de demandes d'abandon d'embranchements ferroviaires, nous devrions suivre le conseil des autres députés qui ont pris la parole et examiner cette situation si grave avant qu'elle échappe à notre contrôle.

[Français]

**M. Roland Godin (Portneuf):** Monsieur l'Orateur, le bill C-7 actuellement à l'étude démontre que le Canadien National ne déroge pas à ses habitudes et que des experts en déficits demeurent toujours à son emploi.

Que certains services soient discontinués, que certaines gares soient fermées, que des employés soient congédiés, que des trains soient retirés de la circulation et que le turbo-train fasse marche avant ou arrière, il existe toujours un déficit.

Il s'agit là, à mon sens, d'une situation ridicule qui constitue une farce monumentale, étant donné qu'un bill comme celui-ci est présenté chaque année. Avant de donner carte blanche au Canadien National, en adoptant ce bill, j'aimerais, comme mes préopinants, que l'on fasse une petite analyse de l'administration de cette compagnie de la Couronne.

Que l'on se souvienne d'abord de la crise économique, de 1929 à 1939, période tranquille où la paralysie économique était la cause d'une circulation ferroviaire restreinte. Et pourtant, à cette époque, le Canadien National, administré par des hommes sages et expérimentés, réussissait à acheter des sociétés ferroviaires non rentables, acculées à la faillite.

Pendant la guerre qui suivit cette époque, les services rendus par cette société furent incalculables. Une circulation très grande et inattendue entraîna la construction de wagons et d'autre matériel. Pour répondre à la demande de l'État et de l'industrie, tous les trains disponibles circulaient 24 heures par jour.