

avant de le faire, je répète au député, comme je l'ai fait à plusieurs reprises, que nous poursuivrons activement cette question dès que nous aurons ces rapports. Je ne cherche pas à politiquer. Je suis sincère et je réponds aux questions qu'il a posées à diverses reprises. J'aimerais aussi parler du comité permanent qui a visité la région du député. Si cette visite a eu lieu, c'est parce que le député de London-Est (M. Buchanan) a voté contre les autres députés de notre parti, pour ainsi dire. S'il l'a fait, c'est parce qu'il estimait qu'il fallait le faire et je l'en félicite. Sans le député de London-Est, cette visite du comité n'aurait jamais eu lieu.

Tous les paliers de gouvernement se partagent la responsabilité de fournir des moyens de transport aux Canadiens, mais c'est sans doute au gouvernement fédéral qu'incombe la majeure partie des responsabilités en ce domaine. Depuis la date de sa construction jusqu'aux années quarante, le chemin de fer constituait le principal mode de transport interurbain au Canada. Depuis les années cinquante, avec l'avènement des moyens de transports routiers et aériens, les divers paliers de gouvernement ont concentré leurs efforts sur la création d'un très bon réseau de grand-routes et de routes aériennes. Cette réorientation des dépenses nationales en matière de transport répondait à la préférence du public pour les automobiles privées et les lignes d'autobus, plus pratiques et plus souples sur de courtes distances, et pour la rapidité de l'avion pour les parcours plus longs. Si, en général, le public a profité des changements apportés aux services-voyageurs, cela a eu des conséquences néfastes pour les chemins de fer qui ont vu leur clientèle diminuer fortement. Les déficits ferroviaires ont augmenté du fait de la concurrence des moyens de transport aériens et routiers qui ont principalement bénéficié du financement public.

Le gouvernement fédéral, reconnaissant que le maintien de services-voyageurs entraînait maintenant des charges que n'assumaient pas normalement les firmes commerciales, est venu soulager les transporteurs ferroviaires des pertes qu'entraînait pour eux l'exploitation de trains de voyageurs. En 1967, la loi nationale sur le transport a créé un mécanisme permettant au gouvernement d'ordonner la poursuite de l'exploitation de services-voyageurs non rentables si on pensait ces services d'intérêt public. On absorberait ainsi la plus grosse partie des pertes provoquées par chaque exploitation. Le gouvernement fédéral a veillé à ce que les besoins en transports du public soient pris en ligne de compte lorsqu'il s'agissait de décider de conserver ou non un service-voyageurs non rentable.

La loi exigeait de la Commission des transports qu'elle évalue à fond tous les moyens de transport concurrents existants ou envisagés pour chaque cas dont elle était saisie afin que le besoin en services-voyageurs soit jugé dans le contexte de l'ensemble des services disponibles pour ceux directement affectés. De même, on adopta cette méthode dans le cadre du principal objectif du gouvernement fédéral qui était la meilleure répartition possible des ressources en matière de transport de voyageurs.

● (1720)

Dans le cas de l'abandon de services ferroviaires, surtout dans le sud-ouest de l'Ontario, il est bon de se souvenir que toutes les mesures prescrites par la Commission canadienne des Transports ont été suivies et qu'il n'y avait d'autres moyens que d'abandonner ce service après que la Commission eut tenu de longues audiences.

Chargé de rationaliser les services-voyageurs et de protéger l'intérêt public, le comité des transports par chemin

Transports ferroviaires

de fer de la Commission canadienne des transports effectuait une enquête approfondie. Elle organisa jusqu'à six jours d'audiences publiques dans différentes villes auxquelles participèrent non moins de 70 conseils municipaux, organismes et particuliers. L'objectif de ces audiences était d'examiner la rentabilité et la nécessité de services-voyageurs dans le Sud-Ouest de l'Ontario communément appelés services de la péninsule de Bruce.

Au cours de cette audience, on a démontré que les pertes supportées pour les lignes abandonnées depuis lors étaient d'environ \$600,000 en 1968. On a également prouvé que d'autres transports publics existaient dans la région et qu'il y avait un bon service d'autobus. On a démontré que pour rendre ces services rentables, il faudrait que les recettes dépassent de 2.4 à 7.8 fois ce qu'elles étaient en 1968.

M. Lundrigan: J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. Le député de Gander-Twillingate invoque le Règlement.

M. Lundrigan: Monsieur l'Orateur, je pense invoquer le Règlement légitimement si je dis qu'il serait peut-être sage que les députés s'en tiennent à ce qui est une règle fondamentale de la Chambre afin qu'elle demeure une assemblée délibérative, ce qu'elle doit être. Le député lit une déclaration préparée par des fonctionnaires du ministère ou quelque autre section du gouvernement. Le député de Fort William a une pile de documents sur son bureau qu'il s'appête également à lire. Même si Votre Honneur n'accepte pas mon rappel au Règlement, il serait sage que les députés se rappellent que la Chambre est une assemblée délibérative et non un endroit où lire des déclarations préparées par des fonctionnaires du ministère.

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. L'objection du député est soulevée à maintes occasions et à bon droit, selon moi. La présidence remercie le député de son intervention mais le Règlement n'est pas strictement appliqué. Il autorise bel et bien les députés à consulter des notes, et dans des cas spéciaux, par exemple, les budgets ou des questions politiques très importantes, la présidence est portée à laisser une certaine latitude. Comme le Règlement est appliqué de bien des façons différentes, il est difficile pour la présidence de décider de l'appliquer strictement. Je pense pourtant qu'il est utile au fonctionnement de la Chambre qu'à l'occasion, des députés suggèrent à la présidence d'appliquer le Règlement plus rigoureusement.

M. Guay (Saint-Boniface): J'ai fait ces recherches moi-même par l'entremise de notre service de recherches, monsieur l'Orateur. Les députés d'en face ont un service semblable. Dans ce cas, je n'aurais pas voulu agir autrement. Selon moi, le député de Gander-Twillingate a décidé d'avance quelle serait la conclusion de mon discours; je suis plus en faveur de la motion qu'il ne le pense. Je tiens aussi à signaler que l'autre député de notre parti qui prendra la parole n'a pas de notes ministérielles parce qu'il n'en voulait pas; et je l'affirme en toute sincérité. Le député ne devrait donc pas faire d'affirmations gratuites.

M. Lundrigan: Comme vous n'avez pas d'expérience dans ce domaine, nous accepterons vos explications.

M. Guay (Saint-Boniface): Le député est renommé pour ses paroles inconsidérées; la moitié du temps il ne sait pas ce qu'il dit.