

à ceux qui en ont besoin, par l'homme d'affaires dans son bureau, par le gérant d'une industrie ou par les députés, à mon sens, le crédit de la nation est constitué par l'ensemble de toutes leurs activités, ce qui fait que nous pouvons vivre en société, en utilisant les biens et les services créés de toutes pièces par les Canadiens.

La confiance que moi, député de Bellechasse, je peux avoir dans la société me pousse à me présenter, demain, chez un marchand pour m'acheter un complet, si j'en ai besoin, ou de me présenter chez un médecin pour obtenir ses soins. C'est cette confiance dans la société qui constitue le crédit d'une nation.

Or, si tel est réellement le crédit d'une nation, pour quoi laisserions-nous monnayer ce crédit, cette richesse de la population créée par la nation, par des institutions qui nous le prêtent ensuite à un taux d'intérêt élevé?

Monsieur l'Orateur, je vous ferai remarquer qu'il est dix heures.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

[Traduction]

M. Bell: Monsieur l'Orateur, le whip suppléant du parti ministériel confirmerait-il en hochant la tête si nous devons poursuivre demain le débat sur le budget et ainsi continuer de discuter de cette question très grave qui intéresse tous les Canadiens?

M. Boulanger: Monsieur l'Orateur, je hoche la tête affirmativement. Nous poursuivrons le débat demain.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Le député finira par être premier ministre.

MOTION D'AJOURNEMENT

Une motion d'ajournement de la Chambre, aux termes de l'article 40 du Règlement, est censée avoir été présentée.

• (10.00 p.m.)

LE CANADIEN NATIONAL—LA RÉDUCTION DU SERVICE-VOYAGEURS DANS LE NORD DE L'ONTARIO

M. B. Keith Penner (Thunder Bay): Monsieur l'Orateur, à la Chambre il y a une semaine, j'ai demandé au ministre des Transports (M. Jamieson) d'intervenir au nom des habitants du Nord de l'Ontario auprès des autorités du Canadien National pour les dissuader d'exécuter la décision cruelle et malavisée de supprimer les trains n° 7 et 8 qui assurent à l'heure actuelle les services-voyageurs et de messageries, essentiels dans une région du pays que l'évêque de Moosonee a qualifiée de «lame tranchante du Canada». Dans une lettre adressée à la Commission canadienne des transports, l'évêque déclare que la décision de supprimer ces trains, et je cite:

...est un coup dur porté aux habitants des municipalités situées le long de la voie ferrée de même qu'à ceux qui tâchent de leur assurer des services divers. Ces municipalités sont peut-être petites, mais leurs habitants n'ont d'autre accès au monde extérieur qu'avec le chemin de fer. Si j'ai bien appris mon histoire, le principe qui a présidé à la construction du chemin de fer, c'est que celui-ci allait contribuer à cimenter la nation canadienne en desservant les localités isolées. Ce serait un triste jour que celui où nous troquerions ce principe valable contre un expédient économique.

[M. Lambert (Bellechasse).]

Au moment de notre histoire où nous travaillons à l'unité nationale, un chemin de fer de l'État supprime des services essentiels à l'exploitation méthodique de nos grandes richesses naturelles. Les gouvernements fédéral et provinciaux accordent des subventions à l'industrie pour qu'elle s'installe dans des régions de lente croissance et, en même temps, une société de la couronne grassement subventionnée diminue ses services dans une des régions auxquelles les gouvernements tâchent de venir en aide.

Les députés ont déjà entendu parler à la Chambre de la Mid-Canada Development Foundation, un organisme qui a élaboré un programme pour exploiter de façon rationnelle la région centrale du Nord canadien qui est pourvue de remarquables ressources forestières et minières inexploitées. Le Canadien National a encouragé le projet et fait partie du conseil consultatif de cet organisme. Lorsqu'on songe que le CN dessert le Nord de l'Ontario et lorsqu'on constate la médiocrité du service qu'il fournit, il est facile de conclure qu'il ne participe pas activement à l'élaboration des projets et des programmes mis sur pied pour unir et exploiter le Canada.

Pour se justifier, le CN prétend que des raisons d'ordre financier ont motivé sa décision, que ces trains ne sont pas rentables et ne servent à aucune fin utile. L'équipe de ces trains pense autrement. En dépit de la détérioration du service sur les trains n° 7 et 8 qui ne comptent qu'un seul wagon dans lequel on ne peut même pas acheter une tasse de café insipide et un sandwich rassis, ces trains sont fréquemment bondés et certains passagers doivent voyager dans le fourgon à bagages, tandis que d'autres sont laissés sur les quais balayés par le vent, à cause du manque d'espace. Il reste bien peu de place dans les fourgons à bagages, souvent à cause du service de messageries, et surtout des produits périssables destinés aux collectivités isolées le long de la ligne, ou encore des marchandises devant être expédiées par avion vers le Nord.

La société ferroviaire prétend en outre que le prétendu Super-continental assumera le service des trains n° 7 et 8. Quiconque s'y connaît voit là une farce de bien mauvais goût. Du 1^{er} décembre 1970 au 8 janvier 1971 le Super-continental n'a respecté son horaire qu'une seule fois. Sur une période aussi courte, il a accumulé 200 heures de retard. Il est donc clair que sans les trains n° 7 et 8, bien des endroits du Nord de l'Ontario auraient été privés du service quotidien bien des fois. Certains jours, le Super vers l'Est a accusé jusqu'à 16.5 heures de retard. S'il assume le rôle du train n° 8, on peut s'attendre qu'il soit en retard d'un jour ou plus, auquel cas le service du Transcontinental sera rabaisé au niveau du tortillard. Peut-être s'agit-il là d'une manifestation partielle du grand dessein du CN tendant à laisser se dégrader la qualité de ce service pour en demander également, dans quelque temps, la suppression. D'aucuns croient avoir compris que le CN entend tout simplement abandonner son service de transports.

Dans le nord de l'Ontario, le public éprouve à l'endroit du CN un sentiment de colère et de dégoût. Le moral des employés y est plus bas que jamais et pour qualifier le service, on hésite entre les mentions «médiocres» et «nul». Mes électeurs ont demandé que cette situation fasse l'objet d'une enquête publique, mais le comité des transports par chemin de fer n'est pas tenu de l'ordonner