

l'Ontario. Si certaines lignes qui ont été abandonnées, existaient à l'heure actuelle, on les utiliserait au maximum. On a abandonné une ligne qui partait de Toronto vers le Nord jusqu'au lac Simcoe. Elle pourrait à l'heure actuelle éviter l'encombrement sur les grandes routes.

Les secteurs de taudis coûtent très cher aux contribuables des centres industriels. L'expansion des banlieues ne connaît pratiquement plus de freins à cause de l'explosion démographique. Si la tendance se maintient dans tout le pays 95 p. 100 de la population habiteront les villes et les centres manufacturiers. Or, dans la grande société dont nous parlons, nous estimons que 15 à 20 p. 100 de la population devraient vivre en dehors des villes.

Nous devons construire les villes nouvelles à des milles des grandes. Elles devraient ressembler à la belle ville de Canberra, en Australie. Nulle industrie ne s'y trouve. C'est une région propre et saine où se dressent les édifices du Parlement et où il fait bon vivre.

Je ne crois pas que, présentement, l'Ontario compte assez d'embranchements ferroviaires. Nous avons besoin de tous ceux qui s'y trouvent pour transporter non seulement les marchandises, mais aussi les gens. Les trains de banlieue constitueront un facteur très important sous peu. Les nouvelles villes doivent s'ériger là où le terrain est à bon marché, l'eau potable en abondance et la pollution de l'air au minimum. Nous devons commencer dès maintenant à les planifier de sorte qu'on y trouvera des centres de loisirs appropriés, car les travailleurs auront de plus en plus de temps libre.

La région de Toronto, populeuse et industrialisée, qui compte à peu près 3 millions d'habitants, a besoin d'un système de transport rapide. D'autres villes canadiennes éprouvent les mêmes problèmes, mais avec moins d'acuité. Un bon système de transport est nécessaire afin que les gens puissent vivre en dehors des villes, dans une ambiance agréable, et y élever leurs enfants. Il faut prévoir.

**M. MacEwan:** Monsieur le président, je voudrais signaler à l'attention du comité une étude en cours sur certains tarifs de transport dans la région atlantique. Le ministre des Transports a déclaré, il y a quelques jours, en réponse à une de mes questions, que cette étude serait terminée en mars. J'espère donc qu'en 1968 la Chambre sera saisie d'une mesure législative importante profitable à la région atlantique.

Les moyens de transport sont, comme chacun sait, une question de vie ou de mort pour

la région atlantique. Ils sont d'une importance capitale pour ma province de Nouvelle-Écosse et, en particulier pour mon comté de Pictou qui s'efforcent d'attirer des industries secondaires. Soit dit en passant, plusieurs de celles-ci se sont implantées à Pictou ces dernières années.

Pendant le débat, au moins deux députés m'ont demandé si ce bill était important. Ils m'ont dit qu'il ne l'était pas pour leur région. Ils représentent, je crois, un certain secteur de l'Ontario. J'ai répondu qu'il s'agissait d'un projet de loi de la plus haute importance pour ma province et pour toute la région atlantique.

La question de la parité entre les ports d'Halifax, de Saint-Jean et d'autres des Maritimes a été traitée comme il convenait par mes deux collègues d'Halifax et par le député de Saint-Jean-Albert. En conséquence, le ministre est sorti d'un profond sommeil et, au début de la semaine, il a présenté un amendement qui répond en partie à nos désirs mais ne les satisfait pas entièrement. Nous surveillerons dorénavant les effets de la mesure sur la région des Maritimes.

• (9.10 p.m.)

En ce moment, deux demandes que le National-Canadien a présentées ces dernières semaines en vue de la fermeture de deux gares de ma circonscription et du rappel des deux chefs me préoccupent. C'est le premier coup donné par le National-Canadien à l'économie de la région. Les gares sont celles de River John et de Merigomish. A mon sens, le National-Canadien aurait pu attendre l'adoption du projet de loi. Mais il a préféré présenter ces demandes. C'est particulièrement important pour la région de River John. Il y a environ trois ans on a demandé de supprimer une partie de ce qu'on appelle dans ma circonscription la «petite ligne» qui va d'Oxford Junction jusqu'à Stellarton; on voulait enlever les rails depuis Tatamagouche, dans la région de mon honorable ami de Colchester-Hants, jusqu'à Scotsburn, dans le comté de Pictou. Autrement dit, on voulait supprimer le cœur de cette petite ligne. Cette tentative de fermer la gare de River John et de révoquer le chef de gare constitue sans doute une première mesure destinée à étayer la demande que le National-Canadien présentera.

A mon avis, on ne devrait tenir aucune audience au sujet de ces demandes avant l'adoption et l'entrée en vigueur de la mesure à l'étude. On a laissé entendre que le projet de loi n'avait rien à voir à la fermeture des gares ou la révocation des agents. Voici une partie