

milliers d'autres qui habitent la région environnante, n'auront plus un seul train de voyageurs. Et d'après le verdict de la Commission, elle permet, non seulement au CP d'abandonner son service, mais aussi au CN.

Je termine mes observations en ajoutant un mot au sujet du Canadien Pacifique. Aucun député ne croit plus que moi dans la libre entreprise. D'autre part, j'estime qu'une société comme le CP doit quelque chose aux Canadiens. C'est une société propriétaire d'hôtels partout au Canada, d'une valeur de centaines de millions de dollars. On peut sûrement se vanter d'avoir là la plus grande société de transport, non seulement au Canada, mais dans le monde entier, compte tenu de ses exploitations maritimes, ferroviaires et aériennes. Les Canadiens devraient en être fiers.

• (5.00 p.m.)

Comment le CP a-t-il obtenu ces centaines de millions de dollars qui lui ont servi à établir ses lignes aériennes, ses services de transport maritime et son industrie hôtelière? Je vais vous le dire; il l'a fait grâce aux chemins de fer. Et comment a-t-il obtenu les chemins de fer? C'est le peuple canadien qui les lui a donnés. On lui a cédé 25 millions d'acres, selon le contrat original passé avec le gouvernement du Canada et \$25 millions, ce qui représentait pas mal d'argent à l'époque. Il a gardé l'argent, il a gardé les millions d'acres; et maintenant il se refuse à nous assurer le service-voyageurs. Et qui plus est, d'après moi il essaie de se soustraire à ses obligations d'assurer ce service, même si dans de nombreux cas, l'affaire a rapporté et rapporte encore.

Le CP, monsieur l'Orateur, aspire à deux ou trois choses. D'abord faire de l'argent, ensuite laisser tomber le service-voyageurs par trains, non seulement d'Owen Sound à Toronto, mais dans tout le Canada. Les chemins de fer essaient de rouler les gens en supprimant le service. Ils agissent ainsi après avoir profité de tous les avantages obtenus dans le passé; et quels avantages! Songez aux concessions de gaz et de pétrole qui leur appartiennent dans tout le Canada sur ces 25 millions d'acres! Songez aux emplacements de choix qu'ils occupent dans les différentes villes du Canada. Songez à l'emplacement de l'hôtel Royal York à Toronto et aux emplacements où se trouvent les hôtels du CP dans les villes dont sont originaires tous les députés, ou dans les villes voisines.

Il est grand temps que nous sachions, au Canada, qui gère ces services, que nous sachions si c'est le Parlement ou les chemins de fer. Quant à moi, j'estime qu'un marché a été conclu. Ce marché est antérieur aux audiences. Lors des audiences, pas un seul témoin n'a demandé que les chemins de fer suppriment le service-voyageurs; il n'y a que les chemins de fer pour vouloir cela. Je suis sûr que la Commission canadienne des transports a entendu bien des fois auparavant tous les arguments. Cela est absolument inéquitable. Quand deux parties ont signé un accord, elles ont toutes deux l'obligation de l'appliquer. Le gouvernement du Canada, agissant au nom des Canadiens, a respecté pour sa part ses propres obligations; j'estime qu'il n'en est pas de même du CP. On pourrait en dire autant du CN. A compter du premier novembre ou après cette date, plus aucun train de voya-

[M. Whicher.]

geurs ne quittera la gare de cette ville qui est située au nord de Guelph. Pas un seul train. En outre, monsieur l'Orateur, nombre de résidents de cette région n'ont pas d'autre moyen de transport. Lorsque les audiences ont eu lieu, les chemins de fer ont dit qu'il y avait le service d'autobus pour se rendre à London. Pour se rendre à Toronto, il faut d'abord passer par London. C'est un arrangement des plus incommode. Ceux qui habitent des endroits comme Southampton, Kincardine, Walkerton, Port Elgin, Owen Sound, Mildmay et Hanover se trouvent tous en butte à ces conditions.

Si vous voulez bien me le permettre, je citerai un paragraphe d'une lettre du maire de Southampton. Lorsqu'il fut annoncé, dit-il, que ce service indispensable devait être interrompu le 1<sup>er</sup> novembre, la population de Southampton ne voulait pas le croire; voici ses propres termes: «la nouvelle la plus déconcertante et la plus pénible que nous ayons entendue depuis des années», et il ajoute que notre gouvernement fait absolument fi de l'opinion des gens, car cette question a été ardemment débattue au cours d'audiences soi-disant publiques, à Owen Sound et à Guelph. Dans ces deux localités, les seules personnes qui ont été en faveur de l'interruption du service étaient des représentants des compagnies de chemin de fer. Si c'est là notre démocratie, ces audiences prétendues publiques sont une plaisanterie et un vrai gaspillage de deniers publics. Là, monsieur l'Orateur, je suis tout à fait d'accord. Il poursuit avec un argument des plus logiques, soulignant qu'en ce qui concerne Southampton, il n'y a pas d'autre service vers la région métropolitaine. Et si vous me le permettez, je ferai remarquer que ma circonscription électorale est le théâtre de l'immense entreprise de Douglas Point à laquelle on va consacrer plus d'un milliard de dollars au cours des quatre ou cinq prochaines années. Il n'importe. La Commission canadienne des transports a quand même eu le toupet d'autoriser les sociétés ferroviaires à interrompre le service-voyageurs.

J'ai dit, tout au début, que je me demandais parfois si les fonctionnaires lisaient les discours prononcés à la Chambre. Je me dis parfois qu'on parle ici en vain et que nos remarques n'ont aucun effet. J'espère qu'un député ministériel étudiera la situation d'ici une semaine environ. Je pense en particulier au ministre des Transports (M. Jamieson) auquel j'ai parlé en privé de la chose. La question est des plus délicate et nous savons, bien sûr, que les services-voyageurs n'ont pas toujours été rentables par le passé. Il y a un grand nombre d'autres facteurs à redresser. Le service est minable et les trains sont minables. Je dirai même pouilleux. Je ne veux pas dire par là qu'ils sont pleins de poux, mais leur propreté est souvent suspecte. On ne peut pas obtenir de repas, et la seule façon d'obtenir un verre d'eau, c'est de s'arrêter à une pompe. Les horaires sont épouvantables.

Il me semble que si les citoyens du Canada doivent continuer à verser des subventions aux chemins de fer pour les services-voyageurs, lorsqu'ils existent encore, ces mêmes citoyens devraient avoir le droit de décider de l'heure de départ d'un train. Par exemple, les trains circulant d'Owen Sound à Toronto partent à 7 heures du matin. Cela n'a aucun sens. Il y a bien des façons d'améliorer les services-voyageurs. Je demande instamment au gouvernement, et plus particulièrement au ministre des