

Il y a pour la région des Prairies des subventions accordées pour des voies abandonnées. Pour les Maritimes, il y a la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Il y a d'autres moyens qui permettent aux chemins de fer d'obtenir des fonds sous forme de subventions. Aucun d'eux toutefois n'entre dans le cadre d'un programme national. On y fait appel comme méthode pour apaiser une région à un moment donné quand la soupe devient trop chaude. Ce n'est pas la bonne façon d'agir. Vu que je m'intéresse d'une manière toute particulière à l'agriculture, je m'inquiète du fait que durant ces dernières années le gouvernement ait permis que les chemins de fer n'accordent plus la priorité aux produits périssables, lesquels comprennent le bétail, les fruits, les légumes et le poisson, sans parler des aliments congelés.

Il y avait jadis une clause dans les règlements tarifaires portant que les chemins de fer devaient transporter les produits périssables à destination et cela par la route la plus courte et de la manière la plus expéditive qui soit. Voilà maintenant que les chemins de fer peuvent placer un wagon d'aliments congelés ou d'aliments frais sur une voie d'évitement, quitte à l'y laisser le temps que cela leur plaît, sans qu'ils soient responsables de sa livraison en bonne condition. Si vous réclamez alors un dédommagement de la compagnie, votre demande demeurera pendant longtemps dans ses livres comme dans les vôtres, alors que la compagnie cherchera toutes sortes de raisons pour imputer la négligence à l'expéditeur ou au destinataire, négligence dont le transporteur était seul responsable. C'est en pareille circonstance, monsieur l'Orateur, que le gouvernement du Canada demande aux députés qui représentent les intérêts de l'agriculture et de la pêche d'appuyer un bill pour financer les Chemins de fer Nationaux. Je pense que le gouvernement fait preuve de mauvaise foi.

Le pays ne sera pas doté d'installations ferroviaires convenables aussi longtemps que le gouvernement ne s'intéressera pas, par un contrôle, une étude, au service rendu par ce mode de transport. Je voudrais mentionner un cas qui me touche particulièrement. Si le produit en question pouvait être transporté par chemin de fer, la ligne de chemin de fer passerait sans doute dans ma circonscription comme dans celle du député de Madawaska-Victoria. Mais dans ce cas particulier, étant donné qu'il s'agit d'un tarif mixte du CN et du CP entre le point de départ et le point d'arrivée, le tarif est si élevé pour acheminer le produit du Nord-Est au Sud-Ouest du Nouveau-Brunswick que le fabricant s'est vu préférer une entreprise de l'Ontario qui peut faire transporter le produit à meilleur compte d'un centre situé à 500 ou 600 milles de distance par voie ferrée du point de consommation. C'est un exemple du manque de collaboration dont le Canada souffre. Le gouvernement et la Commission des transports devraient procéder à une enquête à ce sujet.

Cette situation, j'en suis certain, n'est pas unique. Si vous avez besoin de livrer un wagon de pommes de terre à Terre-Neuve par le CP, le CN vous dira: «Nous regrettons, mais nous devons ajouter 20c. le quintal au tarif, car vous avez brisé notre convoi». Les gens de Terre-Neuve s'étonnent ensuite du prix élevé des pommes de terre acheminées sur le réseau du CP. C'est là une partie de la raison. Qu'importe le nombre de points de jonction que le CN doit franchir, le résultat sera probablement le même. Ce sont à la fois le producteur et le destinataire qui en souffrent. Nous devons examiner cet état de choses. Il faudrait également remettre à l'étude le cas des régions où les voies pourraient servir aux deux chemins de fer afin de réduire les frais de transport. Les chemins de fer ne veulent pas en

Canadien National et Air Canada

prendre l'initiative, mais le gouvernement devrait les obliger à envisager tous les moyens de diminuer les distances et, partant, les prix. Je le répète, les chemins de fer refusent d'en prendre l'initiative à cause de la liberté dont bénéficient les transports ferroviaires au Canada aux termes de la loi présentée et imposée par le gouvernement.

Ces problèmes existent d'un bout à l'autre du pays. Ils ne sont pas propres à une région particulière. Étant donné que j'ai posé des questions et que j'ai reçu des réponses évasives, incomplètes, voire même, dans certains cas, aucune réponse, je me demande comment je me suis égaré dans ce dédale qui me rappelle les aventures d'Alice au pays des merveilles. Qu'est-ce que le gouvernement attend? Croit-il que Merlin l'enchanteur de la cour du roi Arthur va venir régler les problèmes? Les membres du gouvernement devraient se consulter et mettre au point une politique en matière de transport, car le Canada en a vraiment besoin. De toute évidence, les gens qui pourraient nous assurer un service de chemin de fer ne détiennent pas de portefeuilles au sein du gouvernement. Je prie le gouvernement d'en arriver à une solution rationnelle afin de répondre aux besoins du pays en matière de transport par chemin de fer.

D'autres députés ont parlé du service aérien. De toute évidence, il laisse également beaucoup à désirer. Je ne répéterai pas ce que d'autres ont dit, mais j'aimerais m'associer à tous ceux qui estiment que le service fourni par la société d'État de transport aérien laisse beaucoup à désirer. Si le service assuré par le Canadien National et Air Canada est un exemple de ce que donne la nationalisation, que Dieu préserve le Canada d'une nationalisation plus poussée.

● (1520)

Des voix: Bravo!

M. Jim Fleming (York-Ouest): Monsieur l'Orateur, mes remarques sur la mesure législative à l'étude seront brèves. C'est le discours remarquable, à mon sens, prononcé hier par le député de Bruce (M. Whicher) qui me pousse à prendre la parole. Il a exposé le problème qui existe dans cette circonscription de l'Ontario. La situation existe depuis bon nombre d'années déjà et exige des mesures et pas seulement de la part des habitants de cette région, mais aussi si nous croyons représenter nos circonscriptions et de ce fait prendre la parole comme députés au Parlement canadien, nous devons nous aussi défendre les principes exposés par le député.

À ce sujet, je voudrais vous parler d'une petite ville d'une région du Canada où j'ai passé mes étés. Ma famille y a ses racines. Il s'agit de la petite ville de Wiarton, qui fut fondée il y a bien longtemps pour répondre aux besoins de l'industrie forestière. Située dans le sud de la péninsule de Bruce, c'est la porte d'entrée de ce qui deviendra un parc de loisirs pour les citoyens de l'Ontario. Le gouvernement ontarien a déjà affecté des fonds considérables aux expropriations et à l'aménagement d'un immense parc, où les citoyens peuvent admirer à loisir les splendeurs de la campagne canadienne.

Mais les habitants des villages et des petites villes de la péninsule sont isolés du reste du pays. Si quelqu'un veut aller à Toronto par exemple, pour des raisons d'affaires, ou si un jeune veut se rendre à l'école, la chose est impossible dans les deux cas à moins que quelqu'un offre de les prendre ou encore qu'ils puissent payer les frais d'un taxi, soit \$10 ou \$12, jusqu'à Owen Sound, d'où un autobus les conduira vers les régions peuplées de l'Ontario. Ce sont