

Le service ferroviaire de passagers s'est détérioré jusqu'à ce que, finalement, en 1970, la desserte du comté de Huron soit supprimée. Peu importe les impératifs économiques, les habitants de la région ont bien constaté qu'alors que d'autres voyaient s'accroître leurs services, la nôtre avait été perdante au cours des changements. A l'époque, les routes étaient convenables, et alors que le service voyageurs se détériorait, les gens se sont tournés de plus en plus vers l'utilisation des routes et des automobiles. De la sorte, tandis que le trafic routier s'intensifiait et qu'on supprimait le service voyageurs, la durée des déplacements augmentait pour les habitants du comté de Huron.

A quiconque utilise quelque peu les routes, il est manifeste qu'elles sont de plus en plus encombrées, notamment en fin de semaine, et que le temps de déplacement a presque doublé. Le mémoire poursuit:

Pour la région, le temps de déplacement, que ce soit par la route ou par le chemin de fer, a pris beaucoup d'importance. Nous devons faire concurrence aux autres régions quant aux industries, et au tourisme qui doivent fortifier la base de notre économie. Le coût du transport a monté, mais, d'autre part, les exigences du transport ont augmenté dans toutes les régions, et spécialement dans le comté de Huron. Notre position géographique exige, pour nos industries, nos citoyens, et nos visiteurs, des voies d'entrée et de sortie rapides.

Ensuite, le mémoire signale que les moyens de transport, surtout pour les personnes qui désirent voyager en train, les étudiants et les vieillards notamment, paraissent insuffisants. Ainsi, lors des audiences tenues à Walkerton, la salle était comble de personnes âgées qui utilisent le service ferroviaire pour se rendre dans les grands centres.

Selon de nombreux mémoires, les gens semblent croire que c'est de propos délibéré que les compagnies de chemin de fer se sont efforcées de décourager les voyages en train. Ainsi pour se rendre de Sarnia à Toronto, le voyageur doit passer par London, et cette route est encore de service. Par contre, les habitants du comté de Huron doivent se rendre à London ou à Stratford afin de prendre le train, ces deux villes étant situées à une distance d'environ 45 ou 50 milles. Un représentant du CN qui a comparu devant le comité a nié certaines de ces allégations, mais les voyageurs qui empruntent ces routes semblaient savoir ce qu'ils disaient. Apparemment, bien qu'il serait facile de laisser un certain nombre de wagons supplémentaires à London pour transporter l'exédent de voyageurs se rendant de London à Toronto, on n'en fait rien, préférant faire venir de Sarnia les wagons nécessaires. S'il n'y a pas suffisamment de places pour les passagers, ceux qui ne peuvent monter doivent se rendre à Toronto comme ils peuvent. Il serait pourtant si simple de laisser quelques wagons supplémentaires à London et d'embaucher du personnel pour s'en occuper. Il semble que lorsqu'un wagon transportant quelque personnage important des chemins de fer arrive à London, il y ait beaucoup d'employés pour s'occuper des wagons; cependant, aucun service du genre n'est offert au voyageur moyen.

La publicité des chemins de fer n'est pas toujours bonne et peut même être néfaste. La campagne publicitaire dure une quinzaine; on semble croire que c'est suffisant pour l'année. Ils devraient continuer à améliorer leurs services et informer les gens du genre de service qui est à leur disposition.

• (1730)

Si un nombre suffisant de personnes voyagent par chemin de fer, il n'y a pas de demandes de suppression des services. Les chemins de fer doivent demander d'abandonner leur service voyageurs afin de recevoir une subvention aux termes de la loi. Cette loi fut adoptée en 1966, peu après mon arrivée à la Chambre. Je me souviens bien lorsque l'honorable M. Pickersgill est devenu prési-

[M. McKinley.]

dent de la Commission canadienne des transports. La loi stipule que la compagnie de chemins de fer doit demander la suppression du service et que la Commission peut alors décider que le service doit être maintenu, et la compagnie reçoit dans ce cas une subvention représentant jusqu'à 80 p. 100 de ses pertes.

Je crois que c'est ce que les compagnies de chemins de fer cherchaient, en voulant supprimer le service depuis le comté de Huron. Elles ont si bien présenté leur affaire à la Commission canadienne des transports que celle-ci les a autorisées à abandonner leur service. Tout le monde a été joué. Je ne pense qu'il y aurait risque de voir disparaître le service si la compagnie de chemin de fer offrait le genre de service que les gens désirent. Il y aurait plus de voyageurs. Au lieu de cela, elles cherchent à se débarrasser des voyageurs.

J'ai avec moi une quantité de documents, monsieur l'Orateur, mais je n'ai pas beaucoup de temps pour les présenter. J'aimerais également signaler qu'il n'y a aucun bagagiste pour aider les personnes âgées et les femmes avec des enfants. On devrait remettre aux voyageurs des plans de la ville, pour les aider, une fois arrivés à destination. Il n'y a aucun restaurant convenable. Nous avons déjà entendu parler des sandwiches rassis et du manque de café. Les compagnies de chemins de fer ont supprimé les wagons-restaurants. Il fut un temps où c'était un plaisir de voyager par train, mais bien des éléments qui rendaient le voyage si agréable ont disparu.

J'aimerais mentionner un mémoire présenté par la province d'Ontario au comité permanent des transports et des communications. Je cite certaines de ces recommandations, que j'appuie d'ailleurs sans réserve:

1) Les services voyageurs qui ont été discontinués le 1^{er} novembre 1970 devraient être rétablis immédiatement. Les décisions, quant au matériel à utiliser et au calendrier du rétablissement de tels services, devraient être prises après consultation avec les habitants des localités en cause. Il s'est avéré, au cours des audiences sur l'abandon des services, que l'insuffisance du matériel et l'inconfort des horaires avaient été des facteurs des pertes rapportées par les chemins de fer.

2) Les autorités fédérales, de concert avec l'Ontario, devraient immédiatement entreprendre des études qui comprendraient des audiences publiques pour déterminer un minimum de service voyageurs à maintenir par rapport au système de transport le plus économique, efficace et satisfaisant à établir en faisant une utilisation optimale de tous les modes de transport au plus bas prix possible.

3) Un moratoire devrait être fixé...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le temps de parole du député est écoulé. L'ordre adopté par la Chambre ne prévoit aucun prolongement du temps accordé aux députés.

[Français]

M. C.-A. Gauthier (Roberval): Monsieur le président, je suis très heureux de prendre la parole sur la motion présentée par le parti conservateur progressiste, et qui se lit comme suit:

La Chambre déplore que le gouvernement n'ait pas réussi à élaborer la politique nationale des transports, en application de l'article 3 de la loi nationale sur les transports, et n'ait pas pris de mesures propres à ranimer et à repenser le transport canadien pour l'adapter aux besoins présents et futurs.

Si je prends la parole sur ce sujet, c'est tout simplement que j'ai constaté l'état déplorable des services de transport dans notre région, notamment du transport des voyageurs. Je crois que depuis fort longtemps, et surtout ces dernières années, les responsables du CN ont mis tout leur génie à essayer de moderniser le transport des mar-