

Depuis 1968—et même avant cette date à vrai dire—tous les partis à la Chambre, par l'intermédiaire de leurs porte-parole, ont manifesté de l'inquiétude à l'endroit de ce service. Cette inquiétude est devenue de la frustration il y a deux ans lorsque le ministre des Transports de l'époque rejeta les recommandations d'un comité permanent de la Chambre. Je me hâte d'ajouter que les recommandations de ce comité avaient été approuvées à l'unanimité. Le rapport du comité ne reflétait aucune menace politique. Je tiens aussi à assurer à la Chambre que ce comité a été le plus actif et le plus diligent de tous ceux que la Chambre a établis jusqu'à maintenant. J'ai assisté à un certain nombre de séances, mais non à toutes. L'ancien représentant de ma circonscription m'a parlé des efforts que le comité avait déployés pour présenter ce rapport. Ce qui est survenu depuis la publication de ce rapport a créé beaucoup de mécontentement. Pour beaucoup, ce sentiment de frustration s'est transformé en désespoir.

Je ne suis pas le seul à avoir parlé à la Chambre de ce sentiment de désespoir. D'autres se sont plaints du manque de service. A ce propos, puis-je citer les paroles d'un porte-parole distingué, le député de Bruce (M. Whicher) qui, le 22 octobre, lors du débat sur le bill de financement du CN, a dit, comme en fait foi le *hansard* à la page 7095, ce qui suit:

J'ai dit que j'étais mécontent parce que j'ai soulevé ce sujet maintes fois, que j'ai entendu d'autres députés en parler et que rien ne s'est produit. Je désespère aussi parce que j'ai la quasi certitude que peu importe ce que l'opposition a déclaré dans le passé ou cet après-midi et quoi que je dise, rien n'en découlera. Le CN n'en fera qu'à sa tête. Il ne tiendra aucun compte de la volonté de la Chambre des communes. C'est certainement ce qui s'est produit auparavant, pour autant que je sache. En réalité, nos sentiments, tels qu'exprimés par la critique constructive faite par des députés, sont partagés, à mon avis, par la population canadienne, mais depuis des années, le CN n'en tient aucun compte.

● (1700)

Je soutiens respectueusement que les députés d'en face peuvent agir. Je n'exagère certainement pas en disant que le gouvernement a le droit, l'aptitude... le droit d'intervenir. Sans doute les Chemins de fer Nationaux sont-ils un très important maillon de l'économie canadienne, mais ils vont trop loin s'ils se croient plus importants que le gouvernement ou le Parlement du Canada. En toute révérence et comme en m'excusant, j'ose espérer que les députés de l'opposition comprendront ma situation, je soutiens que le gouvernement a le devoir, non seulement envers le Parlement mais envers tous les Canadiens, d'intervenir en ce domaine et, dans les cas d'extrême urgence, d'agir.

Tout ce que je peux dire à propos de cette partie du discours, c'est que j'aurais bien voulu en être l'auteur. Je suis tout à fait d'accord avec ce que le député de Bruce (M. Whicher) déclarait alors.

Les divers habitants, groupes et organismes de la région touchée partagent certainement ce sentiment de désespoir et d'impuissance. Au cours des dernières années, le rétablissement du service a été réclamé avec insistance par toutes les tranches de la société de la région visée, ainsi que par tous les membres d'un comité permanent de la Chambre et par des députés de tous les partis. Le but de ma motion n'est donc pas de plaider pour le rétablissement du service-voyageurs. A mon avis, l'utilité de ce rétablissement a déjà été prouvée. Je veux simplement expliquer pourquoi la situation continue d'exister.

A mon avis, presque tous sont à blâmer. J'aimerais cependant mentionner trois groupes en particulier. D'abord, je signalerai les sociétés ferroviaires. Elles sont à blâmer parce qu'elles ont délibérément réduit la qualité de leur service de trains de voyageurs. Elles ont ensuite accumulé suffisamment de preuves que ces trains ne ser-

Transports ferroviaires

vaient plus pour convaincre la Commission canadienne des transports d'approuver leur demande en vue de les éliminer. Malgré toutes les protestations, les sociétés ferroviaires ont depuis continué à réduire la qualité de leurs services. Évidemment, il ne s'agit plus de leurs services-voyageurs, puisque ceux-ci n'existent plus. Elles ont laissé les infrastructures se détériorer. Elles n'ont pas tenu compte de leurs responsabilités envers les propriétaires de terrains voisins. Toutes ces affirmations peuvent être prouvées. De fait, la documentation pertinente a déjà été envoyée au ministre des Transports (M. Marchand).

Je pourrais citer en exemple la demande de réparation de clôtures présentée le 1^{er} juin de cette année par 11 fermiers de ma circonscription. Après avoir fait parvenir quatre lettres à M. Benson de la CCT ainsi que d'autres lettres à la société de chemin de fer visée, j'ai reçu une lettre dans laquelle on confirmait que le contrat pour la réparation des clôtures avait été adjugé et que ces dernières devraient être réparées avant la fin de novembre, c'est-à-dire six mois après la date de la demande. Le ministre des Transports peut être rassuré en apprenant qu'une clôture sera réparée dans six mois, mais je lui signalerai que le climat dans ma région est tel que nous n'avons besoin d'aucune clôture en hiver lorsque nos pâturages sont ensevelis sous la neige. Nous demandions que les clôtures soient réparées en juin. Elles le seront en novembre.

Le deuxième groupe que je veux blâmer est la CCT. Comme les députés peuvent s'en rendre compte par l'exemple que j'ai donné, je ne suis pas très fêru de leurs réponses aux situations pour lesquelles elle a des responsabilités. Je suis d'avis qu'elle oublie délibérément ses responsabilités à ces occasions. En ce qui a trait au service voyageurs, je l'accuse d'un bon nombre de choses. En premier lieu, j'estime qu'elle ne s'est pas fondée sur la vérité lorsqu'elle a décrété l'arrêt du service. En deuxième lieu, elle s'est laissée complètement tromper par les chemins de fer au cours de l'audience. En troisième lieu, il semble qu'elle n'a pas pris de décision sans les pressions exercées par les sociétés de chemin de fer. En réalité, on est contraint de conclure qu'elle est presque de connivence avec les sociétés de chemin de fer du pays. En tous les cas, la chose la plus charitable qu'on puisse dire au sujet de la CCT, c'est qu'elle est devenue un refuge confortable pour l'honorable J. Edgar Benson.

La troisième personne devant être tenue pour responsable de cette déplorable situation est le ministre des Transports. J'ai étudié très attentivement les réponses qu'il a données aux questions qui lui ont été posées à la Chambre depuis janvier relativement au service-voyageurs. L'attitude que reflètent ces réponses défie tout simplement la logique. D'abord, le ministre a fait fi de la recommandation unanime d'un comité permanent de la Chambre. La plupart des membres de ce comité sont libéraux. J'estime qu'ils sont sincères, qu'ils travaillent fort comme tous les membres du comité.

Deuxièmement, les réponses qu'il a données aux nombreuses questions posées à la Chambre au cours de la période des questions depuis janvier tentaient de rattacher cette question aux problèmes du transport rapide dans la ville de Toronto et autour de celle-ci. Permettez-moi de dire que je ne minimise d'aucune façon les problèmes de cette grande région métropolitaine. Je présume qu'ils sont de nature très grave et très importante pour des centaines de milliers de gens qui se fient à quelque moyen de transport autour de la ville de Toronto. Je n'en minimise pas l'importance. Je dis simplement que le service