

ration de l'agriculture de l'Ontario indiquant à cette dernière que, dans cette région, un problème était à résoudre.

Entre le 1^{er} et le 6 juin 1973, 11 demandes de réparations de clôtures furent expédiées aux chemins de fer. Il semble que c'est ainsi que commencent des réparations de clôture lorsqu'elle appartient aux chemins de fer. Il faut qu'un cultivateur envoie une demande de réparations au bureau local et ce ne sont pas les chemins de fer qui les effectuent de leur propre chef. Les 22 et 25 juin, l'inspecteur de la Fédération de l'agriculture parla personnellement à l'ingénieur ferroviaire du bureau régional. Ce dernier espérait disposer d'une solution définitive avant la fin de juillet. Le 29 juin, après une réunion des directeurs de la Fédération de l'agriculture, l'inspecteur écrivit à l'ingénieur régional lui demandant que des mesures précises soient prises avant le 15 juillet. Une copie de cette lettre me fut communiquée m'informant pour la première fois de ce problème.

Les 9 et 17 juillet, j'ai écrit à l'honorable Edgar J. Benson, président de la Commission canadienne des transports, à Ottawa, afin d'obtenir l'assurance d'une action immédiate. Le 30 juillet, l'ingénieur de district de la Commission communiquait avec la fédération et obtenait les noms et adresses des agriculteurs touchés. A remarquer que c'était deux mois après l'envoi de la réquisition. L'ingénieur de district de la Commission aurait dit qu'il enverrait les recommandations à Ottawa et obtiendrait sans doute des résultats immédiats.

Le 10 août, d'autres réquisitions furent adressées à Ottawa. Le 22 août, à la suite d'un entretien téléphonique avec la compagnie à Toronto, le directeur adjoint de la Fédération de l'agriculture écrivit à M. J. D. Beeton, secrétaire du Comité des transports par chemin de fer de la Commission des transports. Au cours de cet entretien, on a déclaré qu'il faudrait peut-être deux mois pour faire attribuer cette somme car elle devait être approuvée par une commission à Montréal. Notez bien qu'il s'agit d'une clôture qui intéresse 11 agriculteurs.

Dans la lettre à M. Beeton, on déclare que le chemin de fer se fait tirer l'oreille et que les agriculteurs seraient reconnaissants de toute aide qu'on pourrait leur accorder. Une copie de cette lettre me fut aussi envoyée et encore une fois, je me suis adressé à la Commission des transports, ce qui nous amène à la fin d'août. J'ai écrit, le 12 septembre, une lettre à M. Edgar J. Benson pour exiger une action immédiate. J'ai soulevé cette question à la Chambre des communes, le 21 septembre, par voie de question au ministre de l'Agriculture en l'absence du ministre des Transports. Le 24 septembre, j'ai reçu de M. Benson un accusé de réception de ma lettre du 12 septembre. Il déclarait que le comité des transports par chemin de fer de sa commission avait maintenant saisi le chemin de fer de cette question. Le dernier paragraphe est intéressant: Le voici:

● (2110)

Je crois devoir vous signaler que votre démarche n'a pas échappé à notre attention malgré le temps qui s'est écoulé depuis que vous m'avez exposé cette affaire pour la première fois. Je vous tiendrai au courant.

Cela nous amène presque à la fin de septembre alors que j'ai adressé une lettre au ministre de l'Agriculture, dont une copie fut adressée au ministre des Transports, en y joignant tout le dossier. Il y a deux ou trois semaines, j'ai reçu un accusé de réception du ministre de l'Agriculture et un autre accusé de réception d'un adjoint du ministre des Transports. De plus, j'ai reçu une lettre de la Fédération de

Canadien National et Air Canada

l'Agriculture à Toronto, du moins une copie d'une lettre en date du 12 octobre adressée à la Commission des transports, dans laquelle on signale que le travail n'est pas commencé. Puis, vendredi, j'ai reçu une lettre du secrétaire de la Commission canadienne des transports dans laquelle on me signale que le travail a été effectué. Laquelle de ces deux lettres dit vrai, je l'ignore.

Je mentionne ces lettres pour montrer que si les gens du sud-ouest de l'Ontario sont frustrés et irrités, ce n'est pas sans raison. Cette colère et cette frustration ne sont pas motivées par l'esprit de parti, comme l'a si bien montré le député de Bruce. Selon moi, les compagnies de chemin de fer et la CCT refusent délibérément d'assumer leurs responsabilités. Elles ont sans doute l'intention de réduire le service jusqu'à ce qu'elles perdent leur clientèle, comme elles l'ont fait dans le cas du service-voyageurs et du service postal. Elle demanderont sans doute alors de mettre fin au service.

Le ministre des Transports semble prêt à laisser la tendance actuelle continuer, malgré ce que le comité permanent a recommandé à l'unanimité, en raison des facteurs économiques et du simple bon sens. Je ne puis que conclure que la situation dans le sud-ouest de l'Ontario a pour but de punir les circonscriptions qui élisent des députés d'autres partis que le parti libéral, sauf dans le cas du député de Bruce qui est pris au piège parce qu'il est entouré d'eau d'une part et de conservateurs d'autre part. Il est donc dans la même situation que nous. C'est un bien triste exemple de la société juste.

M. Gordon Ritchie (Dauphin): Monsieur l'Orateur, je prends la parole pour faire quelques remarques au sujet du projet de loi concernant le financement du CN qui traite plus particulièrement des aspects financiers du CN et d'Air Canada, les deux plus importants transporteurs de leur catégorie au Canada. Le seul fait qu'aucune vérification publique des affaires financières de ces deux compagnies n'ait été présentée à la Chambre ainsi que la négligence du gouvernement à renvoyer les rapports annuels au comité des transports révèle que tout ne va pas mieux en ce qui concerne ces deux transports de l'État.

Ma circonscription, étant en majeure partie rurale avec une population plutôt stable, n'est pas aux prises avec les nombreux problèmes, notamment l'expansion urbaine, le transport et l'habitation, qui assaillent les agglomérations urbaines, mais elle s'intéresse vivement au maintien d'un réseau ferroviaire suffisant et à la politique d'abandon des voies d'embranchement. Tout comme ailleurs dans l'Ouest, la région compte fortement sur les céréales qui constituent sa principale récolte, la culture du blé venant compléter celle des autres. Cela signifie que si le réseau de transport était réduit davantage, il s'ensuivrait une réduction correspondante de la productivité dans la région.

Quant à ma circonscription, il faut envisager les projets d'abandon de voies secondaires en même temps que les propositions dites de rationalisation des céréales qui touchent les élévateurs locaux—c'est-à-dire savoir combien d'élévateurs resteraient en service, où ils se trouveraient et quelle devrait être leur capacité. Les événements des derniers mois ont prouvé que certaines denrées alimentaires manquent dans le monde, et que celui-ci semble avoir échappé de peu à une importante pénurie de denrées. Cela a d'énormes conséquences sur les problèmes de transport par chemin de fer dans l'Ouest.

L'augmentation relativement rapide du coût du carburant diesel et l'éventualité d'autres augmentations importantes au cours des mois et des années à venir mettent en