

M. Ross Whicher (Bruce): Monsieur l'Orateur, c'est vraiment un plaisir que d'entendre le député de Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo (M. Howe), surtout lorsqu'il traite d'un sujet comme celui-ci. Il en a parlé en maintes occasions depuis bon nombre d'années déjà, non seulement à la Chambre des communes, mais dans les régions du Canada qu'il représente de façon si remarquable. Après un exposé comme le sien, mes remarques seront forcément brèves, puisqu'il a abordé des aspects que j'entendais traiter.

Il est grand temps que nous décidions, vous et moi, monsieur l'Orateur, comme parlementaires, de qui doit assumer la responsabilité des politiques de transport au Canada. Est-ce le Canadien National ou la Chambre des communes? A nous d'en décider. Comme l'ont signalé le dernier orateur et d'autres représentants avant moi, même si nous ne traitons, en examinant ce bill, que du CN et de la compagnie Air Canada, nous ne saurions voir la différence entre le CN et le CP sous ce rapport. Bien que le CN doive demander des fonds chaque année au Parlement, le CP a encaissé des millions de dollars, par suite d'ententes intervenues il y a déjà nombre d'années. Les Canadiens ont en outre gratifié le CP d'un million d'acres de terrain. Ces fonds et ces terres ont été donnés au CP par les Canadiens, en retour des services ferroviaires qu'il doit assurer à perpétuité. Ces fonds viennent donc enrichir chaque année le trésor du Canadien Pacifique. A titre d'entreprise privée, le CP n'est pas obligé de venir demander des fonds tous les ans à la Chambre comme doit le faire le CN.

J'aimerais rappeler brièvement des événements qui remontent à plusieurs années déjà, à l'époque où les chemins de fer ont frayé la voie à la civilisation à l'intérieur du Canada. Sir John A. Macdonald s'était rendu compte de la nécessité d'assurer un réseau ferroviaire de Vancouver à Halifax, si l'on voulait unir le Canada. Il a donc examiné, avec les financiers de l'époque et avec ses adjoints, la façon de mettre ce projet en marche. Mais les cerveaux ne suffisaient pas à la réalisation d'une telle entreprise, il fallait aussi des fonds.

Bien des réunions furent tenues qui aboutirent à des accords. En règle générale, aux termes de ces accords, il était entendu que les gens fourniraient l'argent nécessaire et les chemins de fer des services pour toujours. Le Canadien Pacifique se vit accorder 25 millions de dollars, ce qui à l'époque constituait une jolie somme d'argent. On lui fit don en outre de 25 millions d'acres de terre. En retour, il s'engageait à construire des embranchements ferroviaires traversant tout le Canada et différentes régions du pays. Ces services devaient être assurés à jamais. Bien que financé par le gouvernement du Canada, l'accord passé avec le Canadien National était similaire. Les chemins de fer furent financés par des centaines de municipalités canadiennes y compris celles de la circonscription de Bruce que je représente. Les accords prévoyaient qu'une municipalité avancerait \$20,000, une autre \$25,000, une autre \$30,000 et une autre \$40,000. En échange de cet argent il était entendu que les chemins de fer assureraient à jamais leurs services à ces municipalités.

Il est possible que, dans certains cas, des sociétés, des provinces ou des municipalités devraient être autorisées à annuler un contrat. Il est possible que, par exemple, un service ferroviaire ne soit tout simplement plus rentable dans certaines régions du Canada. Il est également possible que le Parlement accepte la suppression des services ferroviaires de certaines régions. Cependant, dans ce cas, si un signataire revient sur sa parole, il est indispensable de tenir compte de l'autre côté de la médaille. En d'autres termes, les municipalités de tout le Canada qui, à l'origine, ont signé des accords avec les chemins de fer devraient rentrer dans leur argent. Que peut-on reprocher à cela? C'est une pratique commerciale courante. Si j'avais échangé une parcelle de terrain contre des services et que ces services cessaient, j'aurais indiscutablement le droit de reprendre possession de cette parcelle.

Dans les régions que moi-même et d'autres députés représentent, il semblerait que le Canadien National ne fournit plus les services mais qu'il vend à profit les terres qui lui ont été données. Du moins c'est ce que le chemin de fer tente de faire dans la circonscription de Bruce. Le député qui a parlé il y a quelques moments a mentionné le projet Douglas Point. C'est un des projets financiers les plus considérables de tout organisme du gouvernement au Canada. Il comporte un montant supérieur à un milliard de dollars. Le réseau du Canadien National renforce ses rails et le reste, tout en améliorant son service-marchandises. En même temps, toutefois, le service-voyageurs est supprimé dans toute la région. La ville d'Owen Sound, avec une population de quelque 19,000 habitants, et la région immédiate avec une population de 15,000 ou 20,000 habitants, n'a pas de service-voyageurs depuis le 1^{er} novembre 1970. Accordons aux chemins de fer le bénéfice du doute et présumons également que la Commission canadienne des transports a eu raison de supprimer le service-voyageurs dans cette région. Puis regardons le marché qui a été fait par le chemin de fer avec les municipalités et examinons les terres que le chemin de fer a reçues en retour pour fournir un service perpétuel à la population de cette région.

Il y a à peine une semaine, une motion a été adoptée par le conseil du comté de Bruce. Un exemplaire m'en a été expédié, ainsi qu'au Canadien National et à la Commission canadienne des transports. Cette motion va droit au but. Même si j'hésite à parler à la Chambre des communes de choses qui se passent dans une municipalité ou une circonscription particulière, néanmoins je me reporterai à cette motion parce qu'elle frappe juste. C'est exactement ce que nous voulons faire.

• (4.40 p.m.)

Voici la motion adoptée par la suite:

Que toutes les terres dans les droits de passage du chemin de fer qui sont la possession soit du Canadien National, soit du Canadien Pacifique, et qui ne sont plus utilisées soient retournées sans frais aux municipalités.

Cette motion a été adoptée par le conseil municipal, et elle exprime en une seule phrase exactement ce que nous devrions faire ici au Canada. Le Canadien National a résilié le contrat—les municipalités devraient avoir le