

ce que les signataires de l'autre partie fassent honneur à leurs engagements. Nous nous attendons nous, à ce que les chemins de fer fassent honneur à leurs engagements vis-à-vis de nous. Mais cela ne nous empêche pas de chercher un moyen plus économique d'assurer un service-voyageurs, et nous allons le faire. En tant que législateurs, nous tenons à faire les choses aussi économiquement et aussi humainement que possible. Nous voulons assurer un service de transport aux gens, surtout dans les régions dépourvues de service d'autobus ou de service aérien. Les trains de voyageurs peuvent assurer un service et nous devons intervenir dans la décision de la Commission canadienne des transports à ce sujet.

Je respecte le point de vue de ces messieurs. Dans une certaine d'années, on verra peut-être qu'ils avaient raison mais, à l'heure actuelle, les Canadiens, surtout ceux de l'ouest de l'Ontario avec qui nous avons conversé la semaine dernière, ne sont pas d'accord avec ces messieurs de la Commission canadienne des transports. Il en coûte cher pour assurer un service-voyageurs par chemin de fer aux Canadiens. Mais nous dépensons des sommes considérables pour bien d'autres choses. On reproche souvent à la Société Radio-Canada ses déficits annuels considérables. Mais Radio-Canada est habituée à assurer un service de télévision et de radio dans les deux langues aux régions reculées du pays. Un tel service en faveur des Territoires du Nord-Ouest, du Yukon et des parties septentrionales des provinces ne pourrait en aucune circonstance être rentable. Nous avons accepté le fait que tous les citoyens ont droit à ce service.

Je ne doute pas du tout non plus que les cultivateurs de l'Ouest méritent les 2,000 wagons-trémies supplémentaires qui coûteront 42 millions de dollars à la Commission du blé, bien que j'ignore jusqu'ici les conditions financières de cet achat. C'est un service indispensable que je serais le dernier à critiquer, mais je veux faire ressortir que nous, de l'Ouest ontarien, avons aussi droit à quelque chose. De fait, monsieur l'Orateur, 40 p. 100 de tous les impôts perçus au Canada proviennent de l'Ontario. Nous méritons en retour un service-voyageurs, qu'il s'agisse de chemin de fer, d'autobus ou de tout autre moyen de transport, qui soit aussi efficace et économique que possible. Au Parlement et au gouvernement d'y voir. C'est quelque chose que nous n'avons pas encore.

La fin de la phrase de l'exposé de notre politique nationale des transports que j'ai citée dit en substance qu'il est essentiel de protéger les intérêts des usagers des transports et d'assurer le bien-être économique et la croissance du Canada. Il est absolument impossible de favoriser la croissance économique et le bien-être des Canadiens de l'Ouest de l'Ontario sans un système de transport adéquat. C'est pourquoi, je suis d'avis que la motion présentée cet après-midi par le député, l'était à bon escient.

M. R. E. McKinley (Huron): Monsieur l'Orateur, j'estime qu'il est opportun aujourd'hui d'engager ce débat, à la suite des audiences que nous avons tenues la semaine dernière dans l'ouest de l'Ontario au sujet de l'insuffisance du service-voyageurs par train et autobus, dont le préopinant a parlé. Le député de Wellington-Gray-Dufferin-Waterloo (M. Howe) a déposé hier, en vertu de l'article 43 du Règlement, une motion ayant trait à l'absence d'un service-voyageurs, aux audiences qui ont été tenues la semaine dernière à travers l'Ouest ontarien et au fait qu'un service d'autobus adéquat n'a pas encore remplacé le service-voyageurs par train, suspendu en 1970. Cette motion, que j'ai appuyée, est la suivante:

• (1720)

Que le gouvernement donne immédiatement aux chemins de fer Canadien National et Canadien Pacifique l'ordre de rétablir les services-voyageurs suspendus en novembre 1970 dans l'ouest de l'Ontario.

Que les autorités fédérales, de concert avec la province d'Ontario et les municipalités intéressées, entreprennent immédiatement un projet d'audiences publiques visant à établir le réseau minimum de trains de voyageurs correspondant le mieux aux besoins de transports économiques, efficaces et suffisants.

Monsieur l'Orateur, cette motion a été rejetée par le gouvernement et, malgré tout le respect que je dois au député qui vient de parler, permettez-moi de dire qu'il aura du pain sur la planche demain au caucus. J'espère qu'il en profitera pour essayer d'influencer ses collègues, car je sais ce qui lui tient à cœur.

Lors des séances tenues à Owen Sound en mars 1970, environ 95 p. 100 de ceux qui ont présenté des mémoires ont souligné que le service passager devrait continuer à exister et être amélioré. Pourtant, la Commission canadienne des transports semble accorder plus d'attention aux mémoires des compagnies d'autobus et de chemins de fer; elle a pris cette décision:

Le comité estime que le réseau routier qui dessert les divers points de cette région de l'Ontario qui bénéficie d'un service-voyageurs est excellent, et sans doute aussi étendu que celui de toute région comparable du Canada. De plus, le comité estime que les services d'autobus existants de la région constituent un autre moyen de transport public satisfaisant, et il accepte les témoignages fournis lors des audiences comme quoi ces services d'autobus auront une capacité suffisante et deviendront plus fréquents pour répondre aux besoins qui découleront de la suppression du service-voyageurs.

Le comité convient avec les deux sociétés de chemins de fer que la suppression n'aurait qu'un effet minime sur les autres services-voyageurs. Le comité a examiné l'effet qu'elle aurait sur les autres sociétés qui assurent un service-voyageurs et, comme on l'a déjà expliqué, on a conclu que les services d'autobus pourraient suffire à transporter les voyageurs supplémentaires.

Si certains des membres du comité du transport ferroviaire avaient été avec nous la semaine dernière lorsque nous avons assisté à des audiences dans l'ouest de l'Ontario, ils se seraient aperçus que leurs conclusions étaient inexactes. Dans un mémoire présenté par le Wingham Business and Professional Women's Club, on déclarait qu'il faut 4½ heures pour se rendre à Toronto en autobus et 6½ heures pour en revenir, alors qu'en voiture, cela ne prend qu'entre 2 h. et 2½ heures, sans dépasser la limite de vitesse. En fin de semaine, l'autobus suit un trajet différent et met moins de temps. On faisait remarquer dans le mémoire que les inconvénients principaux des autobus étaient qu'ils étaient lents et inconfortables, qu'il n'y avait pas de toilettes, et qu'on ne pouvait même pas se procurer une tasse de café. Ce n'est pas étonnant que le député de Bruce (M. Whicher) ait dit qu'on allait tout aussi vite à cheval—ou même beaucoup plus vite, avec un cheval rapide. On a signalé ce genre de chose dans presque tous les mémoires qui portaient sur le service-voyageurs de cette région depuis la suppression des trains de voyageurs, et certains portaient même sur le genre de service qui existait même à l'époque où il y avait un service ferroviaire.

Une autre raison exigeant un transport convenable dans la région a été présentée en ces termes par le reeve de Bayfield au président du comité de planification du comté de Huron.