

De plus grands entrepôts doubleraient ou tripleraient la quantité de grain qu'on pourrait expédier de Churchill. Les froids qu'il y fait réduiraient au minimum le risque de pertes. D'après l'avis général, les entrepôts nécessaires pourraient être des structures bon marché. L'emmagasinement à Churchill des catégories de grain qui conviennent diminuerait les embouteillages ferroviaires de la livraison du blé à la côte ouest et aux autres ports d'expédition.

M. P. B. Rynard (Simcoe-Nord): Monsieur l'Orateur, je n'ai que quelques brefs commentaires à faire sur ce bill qui légalise l'octroi de fonds au Canadien National, dont la plus grande partie a déjà été dépensée. Il va sans dire que des lignes ferroviaires sont abandonnées un peu partout au Canada. Pour bien des gens, surtout pour ceux des régions rurales, une telle décision est stupide. Pour que le Canada réalise un jour les possibilités que nous souhaitons tous et qu'envisagent les statisticiens, les chemins de fer sont indispensables. Pourquoi abandonner les lignes ferroviaires et enlever les rails maintenant, seulement pour les remettre plus tard? Nous en avons un exemple frappant avec l'ancien chemin de fer électrique qui desservait la région au nord de Toronto et traversait Thornhill, Richmond Hill, Newmarket et Aurora pour se rendre au lac Simcoe. Il a été abandonné, mais il y a maintenant un tel embouteillage sur les routes le dimanche que les déplacements sont à peu près impossibles.

• (2030)

Comme le Canada prend de l'expansion, l'Ontario surtout, il lui faudra plus de vivres. Il lui faudra aussi produire des denrées alimentaires d'exportation. On estime qu'au tournant du siècle, la population mondiale atteindra six milliards; il faudra donc assurer plus de vivres, plus d'espace et plus de moyens de transport. A en juger d'après l'état actuel des choses, ces nouveaux moyens de transport nous seront assurés par les voitures, le chemin de fer ou les autobus, et les gaz d'échappement et les déchets sur les grandes routes aggraveront d'autant la pollution. Nous devrions nous rendre compte, il me semble, que chaque nouveau morceau de pavé diminue la production d'oxygène des plantes et des arbres.

L'automobile est naturellement le principal facteur de pollution au pays et nous nous inquiétons à bon droit quand les voitures n'ont qu'un ou deux occupants. L'aéroport international de Malton est un exemple frappant des résultats de la pollution. Elle nous atteint aux yeux et nous pouvons même en sentir l'odeur. Il faut absolument cesser d'utiliser la terre arable, source de vivres et d'oxygène, pour la construction des grandes routes, cesser d'utiliser des voitures, qui contribuent aux deux tiers de la pollution dans nos villes. Le transport devra donc se faire par chemin de fer ou par gros autobus. On nous dit que les gens refusent de voyager par chemin de fer. Mais, monsieur l'Orateur, si les compagnies nous assuraient des trains rapides et propres et un excellent service, les gens prendraient le train, mais nous n'avons pas le choix. La vitesse de nos trains aujourd'hui est à peu près la même qu'il y a cinquante ans. L'ancien International Limited, qui fonctionnait au charbon et à la vapeur, faisait le trajet Montréal-Toronto aussi rapidement qu'aujourd'hui et il n'était pas obligé de s'arrêter pour faire le plein en eau ou en mazout.

Le service ferroviaire dans le comté de Simcoe a été tellement réduit qu'on ne compte aujourd'hui que deux trains par jour pour 100,000 personnes: un allant à Toronto vers 2 heures de l'après-midi et l'autre quittant Toronto à 5 heures, à destination de Vancouver. C'est là

notre service quotidien, exception faite des services de la fin de semaine, mais les trains sont toujours bondés. Le Supercontinental est censé passer par Orillia vers 2 heures de l'après-midi, mais il marque souvent un retard de 12 ou 14 heures. Est-ce qu'on attend un train aussi longtemps que cela dans une gare? Comment les gens peuvent-ils voyager par chemin de fer quand il n'y a qu'un service par jour dans les deux sens et qu'il se fait au petit bonheur? Les gens ne sauraient compter là-dessus lorsqu'ils doivent arriver à destination à heure fixe. Il y a quelques jours, à cause d'une tempête de neige dans la région, le train a été bloqué entre Washago et Orillia pendant trois heures. On a dû envoyer le chasse-neige de Toronto dans le Nord pour dégager le train. Voilà le genre de transport qu'a le Canada aujourd'hui. Je dirais que le train était en retard de 14 heures. Les gens attendront bien une fois, mais ils auront appris à ne pas recommencer.

A Londres, en Angleterre, des trains entrent en gare à peu près toutes les minutes. C'est la même chose en Europe. Les trains sont à l'heure. Le Canada est censé être très avancé sur le plan technologique, mais, néanmoins, notre service ferroviaire n'est pas efficace. Sir John A. Macdonald, ce grand conservateur Père de la Confédération, a fait construire un chemin de fer à travers le Canada au moyen du pic et de la pelle et d'un équipage muletier.

Au Japon, les trains roulent à 150 milles à l'heure, c'est-à-dire à peu près deux fois plus vite que les nôtres. Mais notre régime des transports s'inspire des principes du char à bœufs. Autrement dit, la Commission canadienne des transports est dirigée par quelqu'un qui fut ministre du cabinet et qui s'est lui-même créé un emploi. J'ignore s'il a fixé son propre traitement, mais il se trouve là, sans avoir de comptes à rendre au Parlement, sauf qu'il se présente devant nous une fois que l'argent a été dépensé et nous demande d'adopter le bill.

Une voix: Il ne gagne certainement pas son traitement.

M. Rynard: Monsieur l'Orateur, à mon avis, le contrôle de ce chemin de fer devrait être rendu au Parlement.

Des voix: Bravo!

M. Rynard: La loi nationale sur les transports, qui a procuré son emploi à ce monsieur et établi cette commission, devrait être abrogée.

Des voix: Bravo!

M. Rynard: Le chemin de fer n'est ni approprié ni efficace.

M. Benjamin: Et que dire du gouvernement?

M. Rynard: On pourrait probablement en dire autant de lui. La disposition accordant des subventions pour le transport des passagers et le remboursement au chemin de fer de 80 p. 100 de ses pertes, devrait être révoquée. Dans de telles conditions, on ne se sent pas très poussé à assurer un bon service de voyageurs. Des trains respectant leurs horaires à des heures satisfaisantes pendant la semaine transporteraient de nombreux employés vers leur travail et réduiraient considérablement le nombre d'automobiles transportant seulement un ou deux passagers vers leur travail polluant d'autant l'atmosphère et encombrant les routes et les terrains de stationnement. Il faut procéder immédiatement à un réexamen et à une réorientation de services ferroviaires adaptés à la deux-