

*Canadien National et Air Canada*

1970, et, secundo, l'établissement d'un moratoire sur toutes les demandes en instance de suppression du service-voyageurs au Canada. Le comité a également recommandé, et cette recommandation était tout aussi importante que les deux autres, l'établissement d'une commission d'étude composées de représentants de fonctionnaires fédéraux, provinciaux et municipaux. Autrement dit, elle recommandait une étude immédiate aux trois paliers de gouvernement et tout cela a été bien expliqué cet après-midi par le député de Bruce. Cette étude devait servir à établir un réseau minimum de services-voyageurs dans le cadre d'un système de transports le plus efficace possible, recourant à tous les modes de transport aux plus bas prix possibles.

Qu'est-il arrivé? Comme la Chambre le sait très bien, les députés ont traité de la question, et très bien, pendant bon nombre de mois. Avant les élections d'octobre dernier, mon prédécesseur représentant ma circonscription, ainsi que bien des représentants à la Chambre, se sont fait les porte-parole de la région, mais en vain. Je ne crois pas que le ministre ait vu d'un œil favorable la réaction de la collectivité. Les représentants de cette région ne comptent plus les lettres qu'ils reçoivent; ils pèsent leur courrier. Je n'ai malheureusement pas apporté mon dossier. Mon sac de courrier n'est sans doute ni plus gros ni plus petit que celui des autres députés qui représentent cette région. Je voudrais citer plusieurs extraits de lettres pour démontrer la préoccupation de mes commettants. Je ne veux pas ennuyer le ministre en lui lisant toutes ces lettres. Permettez-moi d'en citer des extraits. En premier lieu, en voici un d'une lettre d'un citoyen âgé, un de mes commettants de Listowel, en Ontario. Il déclare en partie ce qui suit:

Un grand nombre de résidents ici vous sauraient gré d'examiner notre situation à titre de député et de tenter de l'améliorer.

La deuxième lettre vient de Mitchell, en Ontario. Entre autres, le signataire déclare ceci:

Nos ancêtres ont travaillé dur et payé cher pour obtenir ce service.  
● (2100)

Le passage suivant est tiré d'une lettre venant de la ville de Stratford:

Nous vous saurions gré de vous informer de ce qu'il est advenu des recommandations du comité permanent des transports de la Chambre des communes.

Et de la petite ville de Palmerston:

Nous ne demandons rien qui ne nous soit pas dû. Par conséquent, pourquoi ne nous le donne-t-on pas? Nous vous prions de rappeler la chose au gouvernement tant qu'il n'aura pas pris des mesures à ce sujet.

Et de la petite ville de Listowel:

Si les députés devaient supporter tout cela...

Il s'agit de la terrible situation que représente le transport de A à B.

... c'est la première motion qu'ils présenteraient... Du moment qu'on ne demeure pas dans une grande ville ou que l'on refuse de se servir de sa voiture, il semble que l'on soit censé rester chez soi.

La suivante nous vient d'une circonscription rurale en dehors de Listowel, dans le comté de Perth:

L'année dernière, mon médecin a pris un rendez-vous pour moi à la clinique du cancer de l'hôpital Victoria, de London. Comme il n'y avait ni chemin de fer ni autobus pour m'y conduire, j'ai pris un rendez-vous à Wingham au lieu de London, mais je n'ai pu m'y rendre non plus... Je suis sûr que bien des gens sont dans le même cas.

Comment le ministre des Transports (M. Marchand) et la Commission canadienne des transports ont-ils réagi? Selon toute apparence, la Commission a entrepris une étude. Le comité permanent a recommandé une étude aux

trois niveaux. La Midwestern Development Corporation a fait de même, et bon nombre de députés également. Nous avons une étude de la Commission des transports du Canada. Dès l'abord cela paraît louche. A mon avis, il s'agit vraiment là d'une tentative délibérée pour réduire la qualité du service ferroviaire au Canada. Quoi qu'il en soit, cette étude de la Commission canadienne des transports, qui n'a pas été publiée bien qu'elle devait l'être il y a quelque temps, était censée prévoir la consultation à l'échelon local. J'ai moi-même fait enquête à ce sujet avec quatre de mes collègues qui représentent des circonscriptions de cette région. Ni eux ni moi n'avons pu trouver un fonctionnaire municipal qui ait été consulté. Nous ne pouvons trouver personne l'ait été à un moment quelconque. Si des députés, non seulement de ce côté-ci de la Chambre, mais de tous les partis qui viennent de cette région de l'Ontario sont sceptiques, c'est avec raison, je crois.

Le printemps dernier, des représentants de la Midwestern Development Corporation sont venus à Ottawa pour rencontrer le ministre. Il se fait qu'il n'a pas pu les rencontrer, mais ils ont vu son secrétaire parlementaire. Lorsque j'ai dit que ce n'était que de la frime, le secrétaire parlementaire est resté pratiquement interdit. Cela m'a surpris. Le secrétaire parlementaire était très mécontent que je dise qu'il s'agissait seulement de frime au nom du ministre des Transports.

Le deuxième groupe que j'aimerais défendre est celui des cheminots. D'après moi, les chemins de fer ont volontairement laissé se détériorer les assises et l'emprise des voies. Il en résulte que beaucoup de membres du syndicat des itinérants du CN craignent pour leur vie. Je ne veux pas être alarmiste mais des membres du comité de sécurité du syndicat viennent me consulter presque toutes les semaines. Des incidents comme des arbres qui tombent et une visibilité presque nulle sont maintenant la règle plutôt que l'exception sur certaines lignes au nord de Stratford et, en fait, sur les lignes qui vont dans la circonscription du député de Bruce. Les assistés des voies sont tellement mauvaises qu'il est très courant de devoir réduire la vitesse. Dans un article de la *Free Press* de London du 21 juillet 1972 consacré à l'état des assises de la voie, on peut lire les paroles suivantes du député de Bruce: ... les affirmations selon lesquelles les voies de chemins de fer de la région sont mal entretenues et impropres au service ne sont pas fondées.

«Les voies ne sont pas en aussi mauvais état que certaines personnes le pensent», a-t-il dit au comité. «Je vois passer des trains de marchandises tous les jours.»

Cela pouvait très bien être vrai en juin 1972. Je ne sais pas du tout quelle était la situation à ce moment-là. Je voudrais cependant que le député soit à la Chambre maintenant pour mettre son rapport à jour. Il ne faut pas oublier que cela s'est passé il y a 16 mois. D'après les preuves honnêtes et sincères que le comité de sécurité du syndicat des chemins de fer de la région m'a données, le personnel des trains a peur.

Le dernier groupe de personnes dont j'aimerais parler est celui des personnes sur la propriété desquels les chemins de fer possèdent une emprise. Il me serait très facile de parler longuement de mauvaises herbes, de clôtures, etc. Au lieu de cela je donnerai un exemple. Il me serait inutile de nommer la compagnie de chemin de fer ou l'endroit précis étant donné que le ministre des Transports et le ministre de l'Agriculture (M. Whelan) possèdent mon dossier complet. Leur dossier est aussi à jour que le mien et date de la semaine dernière. Un problème a surgi dans deux cantons ruraux. La meilleure façon de le résumer serait de paraphraser une lettre de l'inspecteur de la Fédé-