

*Ajournement*

Je pense que l'honorable député se préoccupe seulement d'un syndicat en particulier ou d'une industrie en particulier. Nous voulons avoir plutôt une vue d'ensemble sur tout ce qui se fait actuellement sur la question des mises à pied.

Je donne un exemple très précis: Dernièrement l'INCO a fait des mises à pied de façon très draconienne et très rapide. Nous pouvons donner aussi l'exemple de la Northern Telecom, où il y a eu des pertes d'emplois.

Je pense que le ministère préférerait plutôt faire une étude de façon très générale sur la façon dont les mises à pied se font, une espèce de commission d'enquête industrielle qui pourrait aider à prévoir des mécanismes qui pourraient peut-être aider certaines industries comme les syndicats et les employés à ne pas faire face à des situations comme celles qu'on a connues dernièrement.

Encore une fois, monsieur le président, je voudrais rappeler que cette question-là, pour nous, n'est pas seulement une question des chemins de fer Nationaux, c'est une question d'ensemble. En fin de compte, c'est le problème vécu par les gens au Canadien National, et on dit que d'autres personnes au Canada l'ont vécu, et il faut qu'on prenne le temps d'examiner tous les cas en particulier pour avoir une politique globale et générale, et à l'avenir on pourra faire face à ce genre de situations.

*[Traduction]*

TRANSPORTS—DEMANDE D'AUGMENTATION DE LA QUOTE-PART DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL POUR L'AMÉLIORATION DE LA ROUTE TRANSCANADIENNE À TERRE-NEUVE

**M. Jack Marshall (Humber-Saint-Georges-Sainte-Barbe):** Monsieur l'Orateur, après avoir souvent relancé le ministre des Transports quant à la nécessité d'un programme pour l'amélioration des routes à Terre-Neuve je voudrais tenter une nouvelle fois de revenir sur ma question du 22 novembre.

Dans sa réponse, le ministre a encore refusé d'étudier des dispositions plus généreuses pour le partage des frais que son offre initiale de partage par moitié. Je me demande pourquoi il se montre aussi intransigeant, alors qu'il est au courant des besoins fondamentaux de Terre-Neuve, s'il croit que l'on peut assurer le développement de la province grâce à un réseau de transport qui lui apportera des avantages sociaux et économiques. La mise en valeur de nos riches ressources profiterait non seulement à Terre-Neuve, mais à tout le Canada.

Que s'est-il passé à Terre-Neuve? Les faits démontrent que notre réseau de transport est parvenu à un stade critique. Nous devons prendre une décision de première importance quant aux besoins fondamentaux sur le plan de l'infrastructure en matière de transports, et cela dans l'intérêt de la province.

Nous avons à Terre-Neuve un service de trains de voyageurs qui a été supprimé. On a justifié cette mesure par un grave déficit. Le gouvernement fédéral a construit une route transcanadienne de quatrième ordre en l'entourant de toute une publicité politique trompeuse. On a créé un service d'autocars qui perd plus d'argent que le service de chemins de fer. Notre transport ferroviaire des marchandises périlicite si bien que le CN abandonne de plus en plus ses voies ferrées au profit du transport routier. A l'heure actuelle, 20 p. 100 du camionnage est assuré par le CN ou ses filiales car c'est plus rentable pour elle d'emprunter la route transcanadienne car il n'y a pas de frais d'entretien. Le CN abandonne ses propres voies

ferrées. Nous avons maintenant un service voyageurs inefficace, un service marchandises inefficace et un réseau de voies qui se dégrade rapidement.

Examinons l'aide apportée par le MEER en vertu des accords routiers. Le ministère doit en principe aider les provinces défavorisées à se développer, mais il applique des politiques qui manquent de coordination. Le ministère de l'Expansion économique régionale construit de nouvelles routes secondaires dans ma région et finance à 90 p. 100 la construction de routes dans d'autres circonscriptions. Nous lui sommes reconnaissants. Je reconnais que cela nous aide à nous doter de l'infrastructure nécessaire au développement de notre potentiel énergétique, de notre industrie de la pêche, de notre parc national et d'autres activités industrielles que nous espérons voir naître au fil des années. Mais en même temps nous négligeons de façon hypocrite la liaison très importante entre Port-aux-Basques et le triangle Corner Brook, Deer Lake et Stephenville qui est déterminant pour le développement général de notre province et qui constitue le tronçon le plus important du couloir transterre-neuvien.

## ● (1822)

Cela coûterait 240 millions de dollars pour prolonger la route transcanadienne jusqu'à Terre-Neuve, montant que Terre-Neuve n'est pas en mesure d'assumer à 50 p. 100, comme le sait très bien le ministre. D'après les conditions générales d'entente du ministère de l'Expansion économique régionale, une province ou le gouvernement fédéral peut négocier un contrat pour faire à peu près n'importe quoi. Je ne puis donc admettre qu'on ne puisse pas remédier à une situation aussi critique, en appliquant ce genre d'entente, qui pourrait prévoir une aide de 90 ou de 75 p. 100 de la part du gouvernement fédéral.

La dégradation de notre réseau de transport, aussi bien ferroviaire que routier, menace sérieusement la survie de nos principales industries, pâtes et papiers et autres, qui sont désavantagées par l'éloignement des marchés continentaux.

Je ne me montrerais pas aussi intransigeant si nous avions un bon service ferroviaire, monsieur l'Orateur. Mais au lieu d'améliorer au moins l'un des deux modes de transport, on les laisse se dégrader tous les deux. Nous perdons tous les jours des emplois parce que le CN abandonne le chemin de fer pour les transports routiers, ce qui ne fait que paralyser de plus en plus les deux modes de transport.

Je ne puis que demander au ministre, par l'intermédiaire de son secrétaire parlementaire, d'examiner ce problème de façon réaliste. Pour obtenir des résultats de l'exploitation des richesses immenses de Terre-Neuve, il faut connaître de façon rationnelle et sensée quels sont les besoins à satisfaire et ce que Terre-Neuve peut entreprendre pour satisfaire les intérêts des Canadiens. Je ne puis que prier le ministre de repenser la position qu'il a prise et d'engager des fonds proportionnels aux besoins de Terre-Neuve et, à cette fin, d'acquiescer à la demande de Terre-Neuve, soit par l'intermédiaire de son ministre, soit par celle du ministère de l'Expansion économique régionale, de financer un programme de soutien de notre réseau routier sur une base plus équitable pour la province et le pays.