

séparation du service-marchandises et du service-voyageurs, de courrier et de messageries. On pourrait employer les bateaux actuels pour le service-marchandises prévu, jusqu'à ce qu'on puisse obtenir des bateaux plus convenables et plus économiques. Alors, on pourrait probablement s'en servir pendant la saison touristique d'été pour des croisières au Labrador, et l'hiver pour des croisières dans les Antilles et les Caraïbes. Pour les passagers, les messageries et le courrier de première classe, nous avons besoin de bateaux rapides faisant la navette entre Port-aux-Basques et Terrenceville trois fois par semaine.

Je souligne le fait que Terrenceville devrait être considéré comme un terminus, car il y a 12 ou 14 ans que les voyageurs utilisent ainsi cette station, bien que le terminus de l'Est soit situé à Argentia. Il n'y a pas de raison pour que les voyageurs poursuivent par bateau un voyage agité de deux ou trois jours quand ils peuvent se rendre de Terrenceville à St. John's par la route en l'espace de deux heures et demie.

J'ai appris que, dans certains pays d'Europe, les agences de voyage et les compagnies de navigation ont mis en service des bateaux à patins nautiques capables de transporter de 100 à 150 passagers à des vitesses voisines de 30 milles à l'heure. L'adoption d'un tel appareil résoudrait, je crois, le problème dont j'ai parlé. Je crois comprendre qu'on construit actuellement en Italie des navires à plans porteurs pouvant naviguer sur une mer agitée ou les vagues atteignent 12 pieds de hauteur. Ce genre de navire s'adapterait bien aux conditions dans lesquelles les gens de ma circonscription doivent voyager pendant la plus grande partie de l'année. J'exhorte donc le National-Canadien et le gouvernement à trouver une solution dans le sens que j'ai indiqué. Il faut briser ce cercle vicieux de la fuite de responsabilités.

• (1.10 p.m.)

Le premier ministre de la province de Terre-Neuve a proclamé 1966 comme l'année du «retour chez soi». On peut s'attendre à une augmentation considérable de la circulation par rapport aux autres années, et d'après l'expérience de mes commettants depuis deux années, les conditions deviendront impossibles, à moins qu'on ne fasse quelque chose. Je demande encore et avec insistance au gouvernement, en tant que propriétaire du réseau de chemins de fer à Terre-Neuve, de prendre des mesures immédiates en vue de remédier à la situation dans le sens que j'ai indiqué.

M. Fawcett: Monsieur le président, à l'occasion de l'étude du poste n° 1, j'aimerais faire

quelques observations à propos du transport ferroviaire. C'est un sujet qui ne m'est pas étranger, car je suis au service des chemins de fer Nationaux du Canada depuis vingt-cinq ans. Je suis d'accord avec le député de Medicine-Hat: bien des problèmes dans l'industrie aujourd'hui sont directement attribuables à l'absence d'une politique nationale en matière de transports, au manque de délégation de l'autorité ou à un usage inefficace de l'autorité existante. Il semble que la Commission des transports du Canada ne remplit pas convenablement son rôle de protecteur des intérêts publics dans le transport ferroviaire. Ses décisions semblent refléter une docilité aux pressions de la société et un manque d'enquête appropriée et logique. Elle semble faire la sourde oreille aux protestations du public, comme le démontre sa décision autorisant la suppression du train *Dominion* du Pacifique-Canadien.

Voici, je crois, la première question qu'il y a lieu de poser. Le service-voyageurs des chemins de fer est-il une entreprise rentable? Je dois avouer que cette entreprise n'est pas très rentable. Le transport des voyageurs comporte beaucoup plus de frais que celui des marchandises. A titre d'exemple, il faut assurer un service de wagons-lits et de wagons-restaurants et employer des garçons préposés à ce service. En outre, on risque toujours d'essuyer des pertes dans les commandes d'aliments. Il faut assurer un service de relations extérieures pour inciter les gens à voyager par chemin de fer. Considérant tous ces faits, je dois avouer que le service-voyageurs des chemins de fer ne constitue pas une entreprise très rentable.

Il semble, d'après le mémoire du Pacifique-Canadien, que le *Dominion* ne soit pas une opération rentable même durant les périodes de pointe. Je conteste ce point. Le service-voyageurs n'est pas une entreprise rentable lorsqu'on le considère dans son ensemble, car il y a des périodes de pointe et des périodes creuses. Durant les périodes creuses, les services-voyageurs des compagnies de chemin de fer ne font que 20 p. 100 des affaires qu'ils font durant les périodes de pointe. C'est donc une entreprise précaire. Cependant, durant les périodes de pointe, des profits doivent être réalisés, car la moyenne des pertes serait beaucoup plus élevée.

J'ai été étonné que la Commission des transports du Canada se prononce contre le rétablissement du *Dominion* du Pacifique-Canadien durant les périodes de pointe. Le Pacifique-Canadien a soutenu que les recettes