

chandises? Voilà ce que je veux savoir. Quels sont les projets pour améliorer notre service d'autocars, tout à fait déficient à l'heure actuelle? La situation est honteuse pour les Canadiens. Avons-nous des projets pour remplacer ce service? Sauf erreur, le nouveau directeur serait très favorable à l'élimination complète du réseau d'autocars. Les autocars sont bondés, inconfortables et mal entretenus. Ils sont communs, bon marché et sales.

La direction du CN projette-t-elle de supprimer le service d'autocars pour le remplacer par un service quotidien efficace? Si elle ne met pas en service un autorail, fournira-t-elle, d'un bout à l'autre de notre province, un service convenable d'autocars pour que le public puisse voyager confortablement? Je veux poser des questions. Je veux que l'on enquête à fond sur la situation à Bishop's Falls, le grand centre d'activité ferroviaire au cœur de Terre-Neuve. Quels sont les projets du CN en matière d'embranchements, de systèmes d'autocars s'il le faut, de Lewisporte à l'île Twillingate, où le réseau de transport est déficient? Que projette-t-il par exemple pour la distribution des marchandises au cœur de Terre-Neuve? Cette question a été soulevée l'année dernière et je puis vous rapporter une anecdote à ce sujet.

J'ai eu plusieurs entretiens avec le directeur général du CN, M. MacMillan, de Montréal. C'est un homme très compréhensif. Je me suis fait l'avocat des résidents de Bishop's Falls. Je lui ai dit qu'on devrait considérer cette collectivité, centre de l'activité ferroviaire au cœur de Terre-Neuve, comme point de distribution pour la région, à cause du rôle que joue le CN dans la province depuis des années. Il m'a écouté avec beaucoup de bienveillance. J'ai plaidé la cause des gens de l'endroit, du conseil municipal, des chambres de commerce et des Églises. Chacun des habitants de cette région de la province m'a exposé son cas en me soumettant une proposition pour la distribution des marchandises. S'il doit y avoir un centre d'activité ferroviaire ou de distribution des marchandises, Bishop's Falls est la l'endroit tout indiqué. C'est le centre de l'activité ferroviaire depuis des années.

• (3.00 p.m.)

Après avoir exposé notre situation, nous avons été heureux d'apprendre que rien n'était encore décidé. Par contre, on nous a parlé de démarches faites en vue de l'achat d'une propriété dans une autre ville. Nous en avons été déçus. Je le répète, rien de décidé encore, mais, d'après ce qu'on entend dire à Bishop's Falls, des projets semblent avoir été mis au point, soigneusement et discrètement, pour que la distribution des marchandises se fasse ailleurs qu'à Bishop's Falls.

Si c'est le cas, alors c'est une véritable tragédie. En effet, Bishop's Falls est une ville ferroviaire depuis l'inauguration du service de chemin de fer à Terre-Neuve. A un moment donné, la ville comptait environ 5,000 habitants, qui tous dépendaient du chemin de fer. L'abandon du service-voyageurs leur a porté un dur coup sur le plan économique. Voilà maintenant que le CN adopte un matériel plus moderne pour distribuer les marchandises et les produits à travers la province, et on ne songe même pas à Bishop's Falls. Je le répète, monsieur l'Orateur, c'est une vraie tragédie.

J'ai parlé à des cheminots de là-bas et je ne les ai jamais vus aussi déprimés. Je ne pense pas que le gouvernement devrait permettre au CN de se livrer furtivement et subrepticement à des activités de ce genre, de saboter nos collectivités en dressant des plans destinés à être mis en œuvre sans que le public soit mis au courant et ait son mot à dire. C'est une situation très grave.

L'hon. M. Pepin: Et c'est aussi une déclaration très grave.

M. Lundrigan: Oui, une déclaration très grave. Mais monsieur l'Orateur, il faut dire des choses graves quand la situation est d'une telle gravité. Si tous les Canadiens pensaient comme moi, le CN ne pourrait se permettre de se comporter de la sorte. Si le gouvernement se souciait de défendre les droits des citoyens vis-à-vis des toutes-puissantes sociétés de la Couronne, le CN ne pourrait agir ainsi.

La Commission des transports s'est comportée comme si elle était omnipotente. C'est à croire qu'on ne saurait mettre en doute la décision de son président. Si quelqu'un pose la question au ministre des Transports (M. Jamieson), il répondra que l'affaire est sub judice ou recourra à quelque autre mot de jargon juridique. Quel mot employer pour dire que la Commission canadienne des transports est toute-puissante? De toute façon, monsieur l'Orateur, on a donné les pleins pouvoirs à la Commission afin qu'elle puisse agir sans que le gouvernement n'ait à assumer la responsabilité d'actes qui soulèvent la clameur publique. Le gouvernement a renoncé à cette responsabilité, la Commission l'a assumée et maintenant le gouvernement déclare que c'est à la Commission qu'il faut s'en prendre. De cette façon, le gouvernement canadien se tire d'embarras et il doit y avoir un terme juridique pour dire cela. De fait, monsieur l'Orateur, il y a toutes sortes de façons de le dire.

M. Baldwin: Simplement de la mauvaise administration.

M. Lundrigan: Et maintenant, passons au transport aérien. Air Canada s'oriente graduellement vers la mise en œuvre d'un système de transporteurs régionaux. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je veux qu'on sache bien que je ne critique nullement ici le nouveau service aérien qui dessert le Canada atlantique. La ligne Eastern Provincial Airways assure un service de transport aérien des voyageurs dans la région de l'Atlantique. Je n'ai jamais entendu un seul Canadien parler autrement qu'en termes élogieux de ce service. Mais nous nous dirigeons maintenant vers une intégration d'Air Canada et de l'Eastern Provincial Airways en un réseau régional de l'Atlantique. Le ministre des Transports se doit de nous expliquer en détail ces projets et leurs conséquences, afin que nous puissions connaître la réaction du public.

Je sais qu'il y a aujourd'hui beaucoup d'employés d'Air Canada qui sont incertains de leur avenir. Les députés se rappellent sans doute le grand nombre de ces employés qui se sont réveillés un bon matin il y a deux ou trois mois et se sont trouvés sans emploi. Certains d'entre eux avaient 20 ou 25 ans de service et d'expérience. Ils ne savaient pas ce qui se passait, parce que cette société de