

Je serais heureux d'appuyer les députés de Terre-Neuve dans leur demande au CN d'améliorer son service d'autobus. Lorsque le chemin de fer a été construit, le système routier n'était pas suffisant. J'appuierais les députés dans leur demande de meilleurs autobus et de meilleures installations car je crois que cela est très important pour les besoins des Terre-Neuviens. Terre-Neuve aurait besoin de meilleures routes, secondaires et principales, et j'espère que nous pourrions trouver les fonds nécessaires pour les lui procurer, ce qui améliorerait énormément le transport. Les grandes routes sont de première importance à tout système de transport où l'on utilise les véhicules dont nous disposons aujourd'hui. Lorsque nous étudierons les besoins prioritaires, j'espère que nous accorderons plus d'importance à la construction de meilleures routes principales et secondaires.

On a prétendu que le gouvernement canadien n'assumait pas ses obligations envers Terre-Neuve et j'aimerais dire un mot à ce propos, puisqu'il y aurait certaines garanties assurant que le chemin de fer de Terre-Neuve existera toujours. Il n'en est pas exactement ainsi. Si mon honorable collègue avait poursuivi la lecture de la condition 31, il aurait noté que les dispositions exécutoires se lisent comme suit:

... Il plaît donc à Son Excellence le Gouverneur général en conseil, sur avis du ministre des Transports, d'ordonner que, à compter du 1^{er} avril 1949, le Chemin de fer de Terre-Neuve, y compris ses servitudes, quais, cales sèches et autres biens immobiliers, matériel roulant, équipement, navires et autres biens personnels... dont le titre échoit à Sa Majesté, est par la présente confié à la Compagnie pour être géré et exploité selon les termes expressément spécifiés dans la loi sur les Chemins de fer Nationaux, c'est-à-dire que cette gestion et cette exploitation se poursuivront jusqu'à décision contraire du Gouverneur en conseil...

• (1730)

J'aimerais signaler les derniers mots «poursuivra selon le bon plaisir du gouverneur en conseil». J'ai ici un article très intéressant paru dans le *Newfoundland Packet* de Clarenville. Nous sommes tous représentants au Parlement ici et comme ce que je vais vous lire semble avoir une teinte politique, je vous prierais d'en bien tenir compte. Voici ce que dit un de ses rédacteurs:

Selon le rédacteur en chef du *Newfoundland Packet* de Clarenville, il y a cinq représentants de Terre-Neuve à Ottawa qui vont avoir la mine assez piteuse si le parti conservateur progressiste l'emporte dans les prochaines élections fédérales.

Ce sont les cinq des six députés conservateurs délégués par notre province à Ottawa au cours des élections fédérales de 1968. Ils vont être embarrassés à cause de leur insistance actuelle sur les trains du service-voyageurs du Canadien National à Terre-Neuve.

Sur les cinq, John Lundrigan m'a toujours semblé celui qui présentait la thèse la plus positive au Parlement, mais j'ai l'impression maintenant qu'il a subi l'influence de ses quatre collègues pour se lancer dans la campagne du «Bullet» de Terre-Neuve.

Je me demande pourquoi nos députés s'accrochent ainsi à une chose périmée.

M. McGrath: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Le député est censé présenter ses arguments à la Chambre mais les siens et non ceux de quelques rédacteurs en chef.

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): Le député de Fraser Valley-Est (M. Pringle) qui citait un article devrait connaître le Règlement.

M. Pringle: Je citais un article de journal monsieur l'Orateur et j'ai donné le nom du journal en question. L'article est très intéressant, je dois admettre néanmoins qu'il ne correspond peut-être pas aux idées du député. On y ajoute ce qui suit:

[M. Pringle.]

Les trains ont disparu, tant mieux. Cela ne veut pas dire que j'approuve la décision du CN de mettre fin à son service-voyageurs par chemin de fer à Terre-Neuve, mais la décision a été rendue et nous n'avons pas trop souffert. Le système routier peut assurer un bon service pourvu qu'on le fasse fonctionner comme il se doit.

Il y en aurait encore long, à lire mais je trouve, comme le député, que l'article est un peu trop politique et je termine.

M. Heath Macquarrie (Hillsborough): Monsieur l'Orateur, je voudrais rendre hommage au motionnaire, le très éloquent député de Saint-Jean-Est (M. McGrath). Lui et mes autres collègues de Terre-Neuve se sont montrés des adversaires vaillants et vigoureux de toute réduction des moyens de transport dans leur province, et la motion d'aujourd'hui n'est qu'un exemple de cette opposition continue.

A titre de député d'une autre province, je veux apporter mon appui à sa revendication. Je viens d'une province qui a aussi perdu son service ferroviaire de voyageurs. Nous n'avons même pas de service jusqu'à la côte du continent. Ceux qui voyagent par train jusqu'à l'Île-du-Prince-Édouard doivent maintenant descendre à Amherst, en Nouvelle-Écosse, et faire le reste du trajet par autobus, et s'ils ont des bagages plus lourds que ce qu'ils peuvent transporter à la main, tant pis. Nous sommes donc au courant de certains de ces problèmes. La chaussée aboutit près de la côte, mais non pas au chemin de fer. Je pense que l'expression «on l'emploie ou on le perd» ne constitue pas une analyse très complète de la situation, en matière de transports au Canada. Je suis convaincu que la multiplicité des services de chemins de fer abandonnés dans notre pays témoigne d'une imprévoyance choquante.

D'autre part, je crois que le motionnaire a raison, qu'il y a convergence de deux situations: premièrement, le transporteur réduit le service quant à la qualité, la fréquence et la quantité, décourage l'utilisation du transport public par les citoyens et par les clients éventuels; et quand la statistique établit que l'usage n'en augmente pas, que, de fait, il diminue, le chemin de fer s'adresse à la Commission des transports et déclare: «Abandonnons ce service.» Voilà précisément la nature du problème. On crée une situation qui entraîne la suppression du service. J'ai ici le dernier rapport de la Commission canadienne des transports, qui s'ouvre sur une analyse de la rationalisation des services ferroviaires. La rationalisation aboutit à l'abandon complet des services ferroviaires. A la page 4 on lit ceci.

En fin d'année, 69 demandes du genre avaient été déposées, soit 49 par le CN, 18 par CP Rail, une par la Nipissing Central (dans le secteur nord de l'Ontario), et une par la Northern Alberta.

Durant l'année, le CN a déposé 23 demandes additionnelles de suppression de services-voyageurs et, exception faite de quelques trains mixtes qu'elle continue d'exploiter, la compagnie a demandé que tous ses services de trains de voyageurs soient supprimés.

C'est la situation à laquelle nous faisons face. Au lieu d'avouer notre échec, de dire: «Oh, on n'a pas assez souvent recours au service, nous allons laisser rouiller les rails, nous les enlèverons ensuite et nous trouverons autre chose», nous devrions nous rendre compte que les chemins de fer de ce pays ont en fait de l'avenir et, en même temps, l'ardeur et l'imagination ont produit le premier chemin de fer, devraient être recréés et restaurés à l'heure actuelle.