

Ce bateau a été construit comme cargo. Il n'a de matériel de sauvetage que pour 34 personnes et lorsque le nombre des passagers et de l'équipage dépasse ce total, il faut laisser le surplus derrière. Le navire possède huit lits qu'on réserve habituellement aux femmes et aux enfants et, en outre, huit lits-placards qu'on réserve aux hommes. Les autres passagers doivent s'accommoder tant bien que mal. Règle générale, ils peuvent se tapir dans un fauteuil de la salle à manger et, si la salle est remplie, se coucher sur leurs bagages dans un corridor étroit. Ceux qui ne peuvent pas s'installer à l'intérieur doivent se tenir sur le pont, exposés aux éléments. J'ai moi-même vu des passagers...

M. l'Orateur: A l'ordre. Je viens de relire le projet de résolution que nous examinons afin de découvrir comment l'honorable député rattache ses observations à l'établissement d'un Comité du centième anniversaire. J'espère qu'il y viendra avant trop longtemps.

M. Carter: Je rattache mes observations, monsieur l'Orateur, à la proposition d'améliorer les services. Nous avons eu un discours sur la voie maritime du Saint-Laurent, qui est un mode de communication, et l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre lui-même a énuméré un certain nombre de services dont il souhaite l'amélioration. A l'égard des fêtes du centenaire, je pense qu'il a souligné que nous devrions les marquer de façon plus concrète que par deux feux d'artifice et que nos efforts doivent viser à une amélioration du niveau de vie, des communications et de tous les domaines intéressant nos concitoyens. C'est en songeant à cela que j'adresse cette proposition aujourd'hui au gouvernement.

Les difficultés qu'ont à souffrir ceux de mes commettants qui habitent cette région sont véritablement inimaginables. J'ai vu des gens debout toute la nuit sous la pluie, exposée à tous les éléments, sans le moindre abri. J'ai entendu parler d'un homme qui a dû, le matin, laver la figure de son enfant avec un mouchoir trempé dans l'eau salée. Les aménagements mis à la disposition des passagers, sur ce bâtiment, sont une honte, non seulement pour le National-Canadien, mais pour le gouvernement et le Canada lui-même. Si nous voulons améliorer le service il faudra songer à modifier la loi sur la marine marchande au Canada de façon à prévoir des normes minimums pour les installations matérielles destinées aux passagers qui doivent passer au moins une nuit sur ces bâtiments.

Il ne faudrait pas voir dans ce que je viens de dire le moindre reproche à l'adresse du capitaine ou de l'équipage. On ne saurait trouver nulle part de meilleurs marins, et il

[M. Carter.]

serait également difficile de trouver des gens plus charitables. Je sais d'expérience personnelle les terribles difficultés qu'ils ont à souffrir. Je les ai vus renoncer à leurs couchettes pour faire place aux femmes et aux enfants qui n'avaient pas d'autre abri. Je sais aussi, d'expérience personnelle, qu'il est arrivé au capitaine de ne pas se coucher entre le moment où il a appareillé le lundi matin jusqu'au mercredi suivant. Je l'ai vu appareiller de nouveau le mercredi soir et ne pas se recoucher avant vendredi. Il n'y a pas dans tous les services du National-Canadien de navire voyageant de façon plus continue que celui dont je parle.

Il y a quelque temps j'ai demandé en cette enceinte au ministre des Transports pour quand on pouvait espérer une amélioration du service fourni par ce navire, à quoi il a eu la bonté de me répondre plus tard qu'il avait étudié la question avec la direction du National-Canadien, qui espérait améliorer ce service sous peu. Peu de temps après, ce vieux raflot s'échouait et nous espérions que ce serait la fin de sa carrière comme bateau de passagers, mais je constate d'après des journaux récents qu'on le répare dans l'intention de lui faire reprendre son service. Le maintien de ce bateau sur ce service est un exemple typique de l'inhumanité de l'homme envers l'homme.

Mes commettants en ont été réduits au rang de citoyens non de deuxième, mais de dixième classe. Un tel service n'est fourni par le National-Canadien à aucune autre partie de Terre-Neuve et du Canada. Il ne serait toléré dans aucune autre partie du Canada. Je doute qu'il existe quelque part dans le monde civilisé un service qui représente au même point une dégradation des êtres humains. Ces huit dernières années, j'ai protesté directement au National-Canadien, au comité des chemins de fer et à la Chambre contre ce traitement inique, mais en vain.

Je dirai, monsieur l'Orateur, que le National-Canadien n'a aucune excuse pour refuser d'améliorer ce service. J'ai feuilleté les dossiers et découvert que le 30 mars 1950 déjà, alors que j'étais membre du comité des chemins de fer, et tout nouveau venu, j'ai soumis au comité des chemins de fer un mémoire qui a été imprimé en appendice B dans le Procès-verbal de ce jour-là. J'aimerais lire le dernier alinéa de la déclaration qui précède la liste des questions que j'avais posées à la direction du chemin de fer. Il est ainsi conçu:

La direction des chemins de fer Nationaux du Canada ne s'est pas assez bien rendu compte de la nature des problèmes et des exigences spéciales en vue d'une amélioration, ou bien elle ne fait pas preuve d'assez de sympathie. Nous savons tous