

Chacun sait que les frais de transport par rail sont généralement bien plus élevés que par voie d'eau.

La seule journée où j'ai participé l'an dernier aux réunions du comité des chemins de fer et de la navigation, j'ai signalé au président du National-Canadien qu'il faudrait établir un service de navires entre Halifax ou Montréal et Saint-Jean. Le ministre des Transports a habilement détourné le débat et déclaré que je tentais de soulever la question des tarifs, qui n'était qu'accessoire à ce moment. L'un des vœux présentés à la commission royale par le *board of trade* de Terre-Neuve se rapporte à la question. J'attire l'attention de la Chambre sur ces vœux, qui ressemblent sur certains points à mes observations de l'an dernier. Il est dit à la page 143 du rapport que le *board of trade* a proposé les remèdes suivants:

Que soient établis, comme parcours facultatif, les services suivants de navires ou de bacs transbordeurs:

a) De Campbellton (N.-B) à Corner-Brook, pour ce qui est de tout trajet entre Corner-Brook et Bishop's-Falls (il faudrait aménager un embranchement d'environ 300 pieds de longueur, du quai de Corner-Brook au chemin de fer):

Le chemin de fer éviterait ainsi beaucoup de transbordement. On a ensuite proposé une amélioration à la circulation ferroviaire dans la presqu'île d'Avalon, qui compte environ 130,00 des 350,000 habitants de Terre-Neuve et dont la superficie représente environ le sixième de l'île. N'est-il pas souhaitable qu'une forte proportion du fret parvienne à l'île par voie de Saint-Jean, qui, après tout, est le centre commercial de l'île. Le deuxième vœu est le suivant:

b) Le fret destiné à la péninsule d'Avalon devrait être transporté par eau de Montréal, Halifax et North-Sydney jusqu'à Saint-Jean (T.-N.). A cette fin, les chemins de fer Nationaux devraient utiliser la propriété de l'Amirauté sur le côté nord du port de Saint-Jean et aménager un embranchement d'environ 600 pieds de longueur à partir de la ligne principale; et

c) Le chemin de fer devrait mettre en service deux transbordeurs, un sur la côte est et l'autre sur la côte ouest, capables de transporter de 30 à 40 automobiles en même temps que des wagons de chemin de fer.

J'ignore si le ministre des Transports a pris en considération cette proposition pratique. Il y a tout un réseau de routes qui débouchent de Saint-Jean tandis qu'à Port-aux-Basques, il n'y a que le chemin très étroit qu'on est à aménager et qui doit passer par Stephenville pour se rendre jusqu'à Corner-Brook. Il n'y a que bien peu d'espoir d'attirer beaucoup de touristes dans cette région bien que, je le reconnais, les rivières qui se prêtent le mieux aux excursions de pêche s'y trouvent. La partie la plus ancienne et la plus historique de Terre-Neuve se situe

sur la péninsule d'Avalon. Il serait évidemment avantageux d'établir un service de transport par eau entre Halifax ou Montréal et Saint-Jean.

L'an dernier, je n'ai pu faire transporter mon automobile de Montréal à Saint-Jean parce que le bateau était rempli. A Halifax, j'ai eu quelque difficulté, car il n'y avait de place pour mon auto que sur le pont. Comme le cabotage entre Montréal et Halifax ne semble pas suffire à la demande, je crois qu'il y a place pour un autre navire sur ce parcours. Si le Canada veut bénéficier du tourisme, il faudra un navire capable de transporter les automobiles entre Halifax et Saint-Jean.

Le rapport recommandait aussi que Saint-Jean devienne un port national. Cela exige une étude sérieuse, je le sais, mais ce port est aménagé de façon à recevoir beaucoup plus de navires qu'actuellement. Il est plus avantageux que Port-aux-Basques, petit port difficile d'accès et à faible population.

La plupart des désavantages dont souffre Terre-Neuve me paraissent dus à la hâte avec laquelle on a arrêté les conditions de l'union. Les points les plus évidents ont été réglés, mais on a négligé bien des détails. Il a fallu que le Gouvernement les signale à l'attention de la commission royale d'enquête sur les transports. Il a fallu déférer la majeure partie de ces questions aux chemins de fer Nationaux du Canada, au ministre des Transports ou à la Commission maritime canadienne, parce que la commission royale ne pouvait les étudier. Cela a occasionné au pays une foule de dépenses et de tracasseries.

Je l'ai signalé lors de la dernière session, le pays a dû acquitter, en frais de transport supplémentaire qu'on n'aurait pas dû exiger, la somme d'environ 4 millions de dollars. Lorsqu'on lui a signalé la chose, la commission royale a dit: "Nous n'y pouvons rien. Les conditions de l'union prévoient que le transport se fera par Sydney-Nord et Port-aux-Basques et nous ne pouvons rien faire de plus." La Commission royale a fait la même réponse à l'égard de bien d'autres questions qu'on lui a soumises.

Je remarque qu'il est question d'améliorer le chemin de fer. Je crois qu'il n'y a pas beaucoup de wagons frigorifiques dans l'île. Si l'on veut développer l'agriculture, il faudra assurer des aménagements frigorifiques.

Il y a une autre question que je désire aborder sous un angle différent de celui qu'ont étudié les préopinants. La commission royale ne l'a pas examinée de la même façon. Je veux parler du transport routier et ferroviaire. La question comporte un principe social important, qui n'apparaît pas toujours,