

encore aujourd'hui. En d'autres termes, le public en a eu connaissance à temps pour que la pression de l'opinion publique puisse s'exercer.

A ma connaissance, on songe à reprendre le même projet. Le directeur du Canadien National de la province a été muté à un poste dans une province située bien plus à l'Ouest. Un nouveau directeur a été nommé et j'imagine qu'il examine maintenant le plan d'ensemble pour la province. Je veux que le Canadien National donne une réponse complète à cette question. Existe-t-il des plans visant la suppression du service-marchandises à l'est de Bishop's Falls? En ce cas, il faut que ces plans soient rendus publics, qu'ils soient discutés publiquement et qu'on adopte une décision conforme à l'ensemble des intérêts des gens de la province. Il y a quelques années, sous une autre direction, les trains de transport du bois ont été supprimés. Nous acheminions des quantités énormes de bois de pulpe vers deux des plus grandes usines au Canada. L'on a aussi supprimé les trains d'entretien des voies. Tous ces services ont été fusionnés en un seul qui comprend les marchandises, le bois et l'entretien. C'est donc la seule chose qui nous reste dans toute la province. Il en a résulté une diminution considérable des opérations d'entretien de la plate-forme des voies. J'ai fait inscrire cette question au *Feuilleton* il y a quelques semaines, car j'ai été très étonné de constater un rapport entre la diminution des sommes consacrées à l'entretien de la plate-forme des voies et l'augmentation du nombre des déraillements. Je ne peux citer de chiffres exacts, mais ils ont été rendus publics.

● (2.50 p.m.)

Je me demande pourquoi il est impossible de faire circuler des convois de bois ou d'entretien et d'améliorer le trafic-marchandises, car en fait, de nombreuses plaintes sont formulées dans la province en ce qui concerne les dégâts en cours de transport, les livraisons tardives ou les pertes. On peut dire, en général, que notre service ferroviaire est le pire de toute l'Amérique du Nord. Je me suis documenté sur les chemins de fer de l'Inde et je dois dire que, sous de nombreux aspects, nos services ferroviaires ne supportent pas favorablement la comparaison. En réalité, nous avons perdu dans ma province le service-voyageurs et nous assistons maintenant à une grave détérioration du trafic-marchandises. Si aucune mesure n'est prise pour régler ce problème, la même chose se produira dans d'autres provinces d'ici deux ans, car nous sommes en train de servir de cobaye. Nombre de Terre-Neuviens ne sont pas au courant de la situation. Nous sommes des gens relativement calmes. Nous n'avons ni front de libération ni mouvement analogue, et il est donc parfois difficile de nous faire entendre de tous les Canadiens afin que chacun puisse se rendre compte des problèmes.

Le chemin de fer existe toujours à Terre-Neuve mais nous n'avons pas de service, et nous n'avons pas non plus de service efficace d'autocars. Cependant, je ne m'étendrai pas sur ce service. Deux de mes collègues sont présents à la Chambre en ce moment et sont fort capables de décrire la situation de ce service à Terre-Neuve. Cela m'embarrasse de voir toutes les annonces à la télévi-

M. Lundrigan.]

sion qui décrivent le merveilleux autorail et les merveilleux wagons à dôme où vous pouvez boire votre verre de bière au soleil qui luit par le dôme. Nous avons 39 autocars. Mon collègue, le député de Grand Falls-White Bay-Labrador (M. Peddle), disait que ces 39 autocars n'avaient qu'une salle de toilette. Si on donne libre cours au Canadien National à Terre-Neuve, il est possible qu'il construise 40 autocars. La situation est grave et critique. Je pourrais raconter des histoires incroyables sur la façon dont le public est traité par le Canadien National. Des Canadiens authentiques, qui ont autant de droits que n'importe quel citoyen de Toronto, de Vancouver ou de Montréal, ont été traités comme des bestiaux par le service d'autocars du Canadien National. Chacun des députés qui représentent Terre-Neuve à la Chambre a reçu de nombreuses instances concernant la surcharge, les mauvais horaires et le reste. J'ai entendu des histoires de personnes qui ont été laissées à des jonctions sans même un abri. Parfois elles n'avaient même pas un téléphone pour communiquer avec leur localité. Parfois, les bagages des passagers ne sont pas livrés et les passagers, une fois rendus à destination, doivent revenir chercher leurs bagages.

J'ai entendu parler du cas d'un groupe d'étudiants d'une localité qui voyageaient dans un autobus du Canadien National. S'étant rendus à un terminus, ils ont constaté que leur siège avait été pris. Ces étudiants ont été carrément évincés. Il s'agissait d'un groupe de jeunes étudiants de Terre-Neuve qui se rendaient à une conférence à Corner Brook. Il est arrivé que des personnes sont allées prendre un goûter pendant une escale de 20 minutes ou une demi-heure pour découvrir que leur autobus était parti. Tout cela m'a été rapporté. Une autre fois, l'autobus était rempli d'autres voyageurs et certains, qui étaient allés déjeuner, ont été laissés derrière. Des histoires semblables se répètent. Il est incroyable que les habitants de notre province aient été traités de cette façon par le Canadien National. Pourquoi ne pouvait-on améliorer la plate-forme de la voie et doter la province d'un autorail? Nous aurions pu avoir plusieurs petits réseaux d'exploitation entre Bishop's Falls et Saint-Jean, Bishop's Falls et Corner Brook et Corner Brook en direction de l'Ouest. La chose était possible. Je ne pense pas que les coûts auraient été prohibitifs. On nous demande d'approuver des crédits de 229 millions de dollars pour le Canadien National. Les députés acceptent cela comme une affaire de routine. On pourrait réagir. Je suis sûr que dans un mois d'ici, je devrai soulever la question de privilège pour recevoir une réponse à ma question et à ma demande d'enquête sur l'exploitation du Canadien National dans ma province. C'est ce qu'il y aura de mieux à faire.

Je veux donc une enquête complète sur la situation du trafic-marchandises à Terre-Neuve. Éliminera-t-on complètement le chemin de fer? La suppression du service-voyageurs n'est-elle qu'une étape? Nous avons déjà servi de cobayes: jouerons-nous ce rôle une seconde fois? Supprimera-t-on complètement le trafic-marchandises dans ma province? Remplacera-t-on les wagons de bois ou d'entretien et aurons-nous au moins un service-marchandises convenable? Quels sont les projets du CN pour assurer une livraison prompte, efficace et sûre des mar-