

Dans un autre ordre d'idées, le discours du trône est également une occasion idéale pour les députés de la Chambre de faire entendre des représentations au nom de leurs comtés respectifs.

Je voudrais aujourd'hui porter à l'attention des autorités compétentes trois propositions précises et concrètes dans le dessein d'améliorer les services ferroviaires et routiers de notre région.

La population du comté de Restigouche-Madawaska est très mal desservie dans le domaine du transport ferroviaire pour les passagers. Il est presque incroyable que la cité d'Edmundston, dont la population atteint 14,000 habitants, et le comté de Restigouche-Madawaska, 39,000 âmes, ne soient desservis que deux ou trois fois la semaine au cours de l'hiver et pas du tout le reste de l'année. C'est une situation anormale que j'ai déjà signalée à plusieurs reprises auprès des autorités compétentes.

La réponse que je reçois, c'est qu'il faut d'abord créer un service attrayant et rentable sur les lignes principales, et qu'une fois ce but atteint le National-Canadien pourra se préoccuper du cas des lignes secondaires. En attendant, on nous demande d'être patients. La population de cet endroit en a assez de patienter et exige une solution.

• (2.40 p.m.)

Voici la solution que je propose: Que la ligne du National-Canadien Moncton-Edmundston soit reliée à la ligne Edmundston-Lévis. Qu'un service adéquat pour passagers, comprenant wagons-lits, wagons-restaurants, etc., soit établi sur ce nouveau circuit Moncton-Edmundston-Lévis.

Même si ce nouveau service ne fonctionnait que deux ou trois fois la semaine au début, ce serait acceptable. Et, à mesure que ce nouveau service-passagers gagnerait de la popularité, un service quotidien deviendrait rentable.

A cette proposition, pourtant très raisonnable, les autorités du National-Canadien persistent à répondre qu'un tel service ne serait pas rentable. Il y a deux réponses à cet argument de rentabilité.

La première, c'est que les contribuables de cette région paient des taxes comme les autres Canadiens et qu'il est injuste qu'ils participent au renflouement et au financement du National-Canadien ailleurs au pays sans qu'ils en profitent eux-mêmes.

La deuxième réponse, c'est que cette ligne ferroviaire, si elle n'est pas rentable au point de vue du transport des passagers (ce qui n'est pas prouvé), est certainement rentable au point de vue du transport des marchandises, puisque c'est actuellement cette voie qu'empruntent presque exclusivement les

wagons-marchandises à destination de l'Atlantique.

Au point de vue du transport routier, il est question d'aménager une nouvelle route reliant Halifax à Sherbrooke, au Québec. Ce trajet proposé, mieux connu sous le nom de *Corridor Road*, éviterait le nord du Nouveau-Brunswick complètement, et passerait par l'État du Maine. Cette solution ne nous apparaît pas comme étant idéale pour régler nos problèmes routiers.

Il vaudrait mieux, semble-t-il, établir un autre tracé plus au nord qui aurait le mérite d'inclure Moncton, Renous, Edmundston, St-François et finalement Sherbrooke. Ce tracé emprunterait à plusieurs endroits des routes déjà établies, desservirait un plus grand nombre de centres et aurait le mérite de ne pas isoler le nord de la province du Nouveau-Brunswick. Cette proposition mérite d'être approfondie alors que les autorités compétentes sont à étudier les projets routiers de demain.

Toujours au chapitre des nouveaux réseaux routiers, je me dois de réitérer ma demande en ce qui a trait à l'établissement d'un tronçon secondaire de la route transcanadienne pour notre région. Ce deuxième tronçon devrait compléter le réseau en construction en reliant Rivière-du-Loup à Moncton, en passant par la vallée de la Matapédia et le comté de Restigouche. La circulation de plus en plus dense rend le parcours actuel inadéquat sur ce réseau routier.

A ces trois recommandations visant l'amélioration de la situation actuelle, je veux ajouter une protestation. Les gens de ma ville de Campbellton voient d'un très mauvais œil la décision récente du National-Canadien de transférer à Moncton l'entretien des locomotives à moteur diesel.

Les autorités du National-Canadien m'assurent que cette mesure s'impose au point de vue efficacité et économie et que seulement dix employés seront affectés. Il ne faudrait pas cependant que cette décision soit le prélude du démembrement de notre centre ferroviaire, car la population ne l'accepterait pas.

Il faudra surtout que les autorités du National-Canadien voient à remplacer ces départs par d'autres emplois dans d'autres départements à Campbellton.

[Traduction]

En terminant, j'aimerais dire quelques mots sur la grande question qui préoccupe tant de Canadiens, l'unité nationale. Je demeure dans une province qui a eu sa part de problèmes dans ce domaine. Il est surprenant, toutefois, combien de ces problèmes ont été résolus petit à petit par une dose quotidienne de compréhension mutuelle et de simple bon