

Loi sur les chemins de fer

Le continent canadien a fort heureusement une route transcanadienne et un réseau ferroviaire en bien meilleur état que ceux de Terre-Neuve. Nous ne pouvons accepter que la Transcanadienne ou le réseau ferroviaire de l'île de Terre-Neuve soient laissés pour compte. La Transcanadienne doit être refaite pour permettre aux automobiles privées, aux camions et aux autobus de circuler rapidement et sans danger. Nous devons améliorer les conditions à court et à moyen terme pour le transport des voyageurs.

Le service d'autobus actuel est loin d'assurer un service satisfaisant et je suis bien certain que c'est seulement à Terre-Neuve que la route transcanadienne est en mauvais état. On peut dire sans se tromper, je pense, que le CN qui est chargé d'assurer le transport des marchandises et des messageries a abandonné ce service au profit du camionnage. L'augmentation du transport par camion a augmenté de 424 p. 100 la circulation sur la Transcanadienne à Terre-Neuve. Le nombre de camions empruntant la Transcanadienne est passé de 200 ou 300 à 2,800 depuis cinq ans. J'espère que le ministre reconnaîtra la gravité de la situation et qu'il faut refaire la route transcanadienne à Terre-Neuve pour que nous puissions jouer notre rôle dans la société et l'économie du Canada.

● (1552)

Dans ma région, le service côtier présente un autre problème. La ville de Corner Brook constitue le port et le point de distribution des biens et services destinés à la grande péninsule septentrionale, à la région nord de Terre-Neuve et au Labrador, plus au nord. A la suite d'un accord conclu en 1968 ou 1969, ce service devait être abandonné pour être remplacé par un service entre Blanc-Sablon au Labrador et Sainte-Barbe. Les subventions fournies sont suffisantes et assureront le service dans le détroit Belle Ile, dont a grandement besoin la région, mais nous ne devrions pas troquer ce service pour celui de Corner Brook, en direction de la grande péninsule septentrionale et du Labrador. A présent, les grossistes et les vendeurs de biens et services de la région devront emprunter la Transcanadienne pour transporter les marchandises vers Lewisporte, et ensuite les transborder et les faire transporter par bateaux le long de la côte, ce qui est plus cher et moins rapide.

Je crois que le gouvernement s'est engagé à faire passer le bill C-17 et le bill C-7 en 2^e lecture, monsieur l'Orateur. Je suis disposé à m'en tenir à cette décision et à attendre l'étape du rapport ou de la 3^e lecture pour prendre la parole. J'espère seulement, je le répète, que le ministre tiendra soigneusement compte de ces deux besoins essentiels pour Terre-Neuve. Le premier c'est d'étudier quels seront les fonds nécessaires pour la réfection et l'entretien de la Transcanadienne, le second c'est qu'il tienne compte de l'appel interjeté auprès de la commission du transport par eau, par divers notables et hommes d'affaires de ces régions, afin qu'on réexamine le service côtier, sur la côte Ouest de Terre-Neuve, indispensable au transport des biens et aux services destinés à la région septentrionale de Terre-Neuve et au Labrador.

[M. Marshall.]

M. James A. McGrath (Saint-Jean-Est): Monsieur l'Orateur, j'aimerais prendre quelques instants pour dire combien j'apprécie ce que vient de dire mon collègue le député de Humber-Saint-Georges-Sainte-Barbe (M. Marshall). Je pourrais peut-être reprendre le débat au point où il l'a laissé.

Je sais fort bien que les trois provinces Maritimes viennent de signer avec le gouvernement fédéral un accord visant à la réfection de la Transcanadienne à coûts partagés, sur la base de 50 p. 100. Si le ministre était honnête il reconnaîtrait, je crois que Terre-Neuve mérite de recevoir une participation fédérale plus importante que celle des autres provinces, pour remettre en état la Transcanadienne. Il sait aussi bien que moi que les chemins de fer canadiens ont depuis 1968 supprimé peu à peu les services ferroviaires de Terre-Neuve, et ont supprimé tout service-voyageurs depuis cette date. Ces mesures ont été prises en dépit des dispositions du contrat d'union qui étaient pourtant très précises là-dessus. Mais cela est une autre histoire.

On pourrait dire, et cela viendra peut-être un jour, que ce que l'État fédéral fait avec les chemins de fer de Terre-Neuve est illégal et inconstitutionnel. En tout cas, il le fait. Il supprime, dans la province de Terre-Neuve, le service ferroviaire que la population terre-neuvienne lui avait confié en dépôt en 1949 pour qu'il l'exploite suivant les conditions de l'Union. Après avoir perdu les service-voyageurs, nous perdons maintenant le service-marchandises. On a laissé la voie se détériorer à un tel point que sa remise en état coûterait trop cher.

On dirige donc de plus en plus le trafic vers la route transcanadienne. De plus en plus, le fret est transporté dans la province par les camions du CN qui circulent sur la route transcanadienne. Et cela fait que la chaussée se dégrade rapidement, parce qu'elle n'avait pas été conçue pour supporter ce trafic. Elle n'a pas été construite pour porter de pareilles charges.

De toute façon, elle n'était pas bonne parce qu'elle a été construite à la va-vite. Nous sommes heureux évidemment qu'elle ait été construite, puisqu'elle était la première à traverser la province. Mais il faut absolument la remettre en état. Le CN trouve payant de détourner le trafic pour lui faire emprunter la transcanadienne parce que son entretien ne lui coûte rien, alors que dans le cas de la voie ferrée, l'entretien et les réparations sont entièrement à sa charge.

Pour cette raison, il y aurait lieu d'augmenter la participation fédérale dans le cadre de l'accord de réfection de la transcanadienne à Terre-Neuve. La province a offert un partage à raison de 75-25 p. 100 et cela est plus que justifié. Nous ne nous attendons pas, sous le gouvernement actuel, du moins, à ce que l'on remette en état la voie ferrée, car cela suppose l'exécution des réparations nécessaires, la suppression des coudes, tout ce qu'il faut pour en faire une excellente ligne ferroviaire. Près de 10 ans de négligence et de détérioration ont rendu le projet très coûteux. Le gouvernement fédéral devra admettre qu'il en est en partie responsable puisqu'il a laissé le CN dégrader la qualité de ses services voyageurs et marchandises. En orientant le trafic marchandises vers la transcanadienne, il se rendait responsable d'une partie des frais d'entretien.