

res, on impose automatiquement des frais au public par la construction d'autoroutes capables de soutenir l'accroissement de la circulation. En outre, il faut prévoir les vols supplémentaires. A mon sens, il est absolument chimérique de comparer le nombre de personnes qui peuvent voyager par avion et le nombre de celles qui peuvent voyager par train et automobiles aujourd'hui.

J'ai déjà vu comment les choses se passaient lorsque des demandes relatives à l'abandon de lignes ferroviaires présumées non rentables étaient étudiées par la Commission des chemins de fer. Tous les députés savent sûrement que les « spécialistes de la règle à calcul » sont tout à fait en mesure de transformer un bénéfice en une perte. Même une commission royale d'enquête est parfois incapable de contester les déclarations de ces experts. L'un d'eux m'a notamment dit, à ce sujet, qu'il importait peu que je veuille déclarer un bénéfice ou une perte, il pouvait me faire la preuve dans l'un ou l'autre cas en se servant des mêmes chiffres. Tous ceux qui ont assisté à des audiences de ce genre, monsieur le président, savent sûrement à quoi s'en tenir, lorsqu'il s'agit de résoudre des équivalences de coûts dans ce secteur particulier de l'économie.

Les diverses régions du pays en voient de dures lorsqu'il s'agit de maintenir une unité économiquement rentable. Récemment, on a fermé bien des bureaux de poste à cause de la politique officielle selon laquelle, pour être rentable, un bureau de poste doit desservir au moins 30 familles. Il semble qu'on ait passé outre aux répercussions sociales sur les collectivités en cause, tout comme on n'y songe pas maintenant en abandonnant les services passagers et les lignes secondaires.

• (12.30 p.m.)

Pendant le débat sur les Postes, on a demandé si le chemin de fer avait demandé de ne plus transporter le courrier destiné aux bureaux à commission ou si le gouvernement lui-même avait proposé aux chemins de fer de modifier ses services et moyens de transport. Bien entendu, on a répondu que les chemins de fer ne l'avaient pas demandé. Mais il faut absolument établir une relation entre les besoins sociaux et économiques d'une collectivité.

Dans le financement du National-Canadien, les questions et les problèmes de ce genre doivent recevoir la priorité, et il nous appartient, ici à la Chambre, de garantir qu'il sera tenu compte avant tout des collectivités, c'est-à-dire des gens. On m'a laissé entendre qu'en ce moment même on emploie un personnel considérable à préparer des demandes

pour la suppression de lignes secondaires et de services-voyageurs dans tout le Canada.

Je me reporte maintenant à la page 60 du Rapport annuel du ministère des Transports pour 1966-1967, au chapitre des méthodes des recherches de transport:

On a chargé cette nouvelle direction de faire des recherches économiques et techniques sur tous les modes et toutes les formes de transport, d'aider à la mise au point et à l'élaboration de méthodes en matière de transport, et de donner des conseils concernant la législation dans tous les domaines du transport. Le personnel de la Direction se compose d'un groupe de professionnels ayant reçu une formation dans les domaines de l'économie, des statistiques, du commerce, de la géographie, de l'administration des affaires et du génie, et ayant acquis de l'expérience au service de compagnies de chemin de fer, de navigation maritime, de camionnage et de transport aérien.

Je me demande si des sociologues ont été chargés par le ministre de cette étude « en profondeur » sur les conséquences de toute suppression de trains de voyageurs, de tout abandon de ligne secondaire. Un économiste, n'en doutons pas, se préoccupe des meilleurs moyens d'atteindre une fin donnée. Il ne peut se soucier des problèmes sociaux, ni de l'effet ultime de ces abandons sur les gens eux-mêmes.

Nous avons actuellement un bon exemple de cette situation dans notre province de Terre-Neuve. Inutile de rappeler à la Chambre que la compagnie de chemins de fer a l'intention d'abandonner ce qu'on appelle le 101 et le 102, les seuls services-voyageurs à Terre-Neuve. C'est notre devoir de veiller à ce que ce train-voyageurs ne soit pas supprimé. Certes, le financement de la compagnie de chemin de fer et de ses sociétés affiliées exige l'affectation de sommes pour assurer les services nécessaires. Il n'y a pas un autre endroit au Canada, que je sache, où il soit aussi absolument nécessaire de retenir et de maintenir un service-voyageurs suffisant pour répondre aux besoins de nos concitoyens qu'à Terre-Neuve. Aux yeux de tous les hommes, femmes et enfants de cette province, le gouvernement sera trouvé coupable s'il permet l'abandon de ce service ferroviaire. A mon avis, il est plus que temps que cette société de la Couronne accepte ses responsabilités et cesse d'agir comme une société d'élite indépendante.

Un autre point me cause certaines inquiétudes. Il s'agit de la façon dont le National-Canadien remplit ses obligations. Le ministre doit certainement être au courant des réclamations contre le National-Canadien de certains entrepreneurs mis en cause dans la construction du chemin de fer du Grand lac des Esclaves. Il est vrai que le député de Selkirk a tenté d'obtenir des éclaircissements sur cette affaire. Il a proposé que nulle