

signalé il y a quelques semaines. Un autobus du CN s'était perdu pendant près de 12 heures dans le blizzard de Terre-Neuve. Les voyageurs n'avaient à bord ni eau, ni nourriture; ils ne pouvaient ni dormir ni communiquer avec l'extérieur. On dit même—bien que la presse n'en ait pas fait état—que l'autobus parti à sa recherche le lendemain matin se perdit aussi pendant trois à quatre heures.

Je ne tiens pas du tout à devoir, dans un mois ou deux, me lever pour dire, montrant du doigt le ministre des Transports: «Je vous l'avais bien dit.» Cependant, j'ai bien peur que le maintien de ce service d'autocars pendant les mois d'hiver, quelles que soient les conditions météorologiques, aura des conséquences tragiques pour nous, à Terre-Neuve, et il faudra qu'il y ait un responsable aux yeux des Terre-Neuviens car, pendant les 70 ans de fonctionnement du chemin de fer de Terre-Neuve d'abord, et du Canadien National par la suite, jamais un passager ne s'est tué. Jusqu'ici, le service d'autocars n'en a pas perdu, mais il le doit purement à la chance.

Quand nous soulevons cette question devant notre propre ministre de Terre-Neuve, il nous traite d'arriérés. J'oublie l'expression exacte qu'il a employée, mais il a dit que nous remontions au déluge, faisant des allusions faciles et narquoises à l'arche de Noé. Il a prétendu que nous préconisions la conservation d'un service ferroviaire dépassé. Nous ne demandions pas le maintien de ce service désuet, mais bien son amélioration. Le ministre nous a dit que nous ne suivions pas la marche du progrès. Et ces photos que j'ai en mains, et ces articles? Est-ce là le progrès que nous sommes censés accepter? Si c'est ça le progrès, alors quelqu'un a dû se fourvoyer et je crois que c'est le ministre. Nous ne nous objectons aucunement à un service d'autocars. A n'en pas douter, nous en voulons un, mais quand c'est là le seul moyen de transport public pour un voyage de 550 milles dans toute la province, nous affirmons que bien qu'il puisse fort bien convenir pendant l'été, il devient extrêmement dangereux pendant l'hiver et, si on le maintient, il se soldera par une tragédie.

Il y a quelques jours encore, le 29 janvier, la Commission canadienne des transports a présenté un rapport signé par le jovial Jack Pickersgill lui-même. Il n'a pas signé d'ordonnance semblable décrétant la suppression de notre service-voyageurs, mais il a signé ce rapport. Il s'agit d'une demande faite par le Canadien Pacifique pour supprimer le Canadien. Dans le jugement on peut lire: «... que ce service historique ne saurait être interrompu brusquement». On a refusé d'accéder à cette demande, monsieur l'Orateur. Le Canadien est un train historique. On a dit qu'on ne pouvait songer à le mettre au rancart sommairement et brusquement. Ce ne serait pas digne. Je vous le demande, qu'est-il advenu des trains historiques qui parcouraient Terre-Neuve et rendaient tellement service à la population? Le Canadien National a instauré un service d'autocars qui massacra la moitié des Terre-Neuviens si jamais ils s'en servent. Cette proposition n'a tout simplement pas de sens.

• (9.30 p.m.)

Depuis la mise en service du réseau d'autocars, il saute aux yeux que le Canadien National a négligé l'entretien des emprises des chemins de fer à Terre-Neuve. C'est un fait assez reconnu. Je ne puis compter tous les cas de

[M. Peddle.]

déraillement de trains de marchandises au cours de la dernière année ou à peu près. Dernièrement, j'ai pu voir de mes yeux plus de wagons de chemin de fer et leur contenu éparpillés dans la campagne terre-neuvienne que je n'en avais vu de toute ma vie. L'attitude semble avoir été à peu près celle-ci: «Bien, il n'y a plus de voyageurs qui utilisent nos trains; nous n'avons plus à nous faire du souci que pour cinq, six ou sept serre-freins ou mécaniciens».

On ne semble pas se faire tellement de scrupule au sujet de leurs vies. J'ai sous la main ici des coupures de journaux de l'année dernière. L'un dit que quatre locomotives diesel du CN, de 175 tonnes, ont déraillé à deux milles à l'est de Deer Lake. Un autre se demande: «S'agit-il d'un terrain de stationnement?». Il dit que quatre wagons-citernes recouvrent la voie ferrée et que 300 pieds de rail ont été arrachés. Un autre encore dit qu'il y a eu un grand déraillement près de Corner Brook. Le journal de Saint-Jean reprend la question dans un article de fond et, comme ce dernier résume bien la situation, je vais le lire au complet:

La semaine dernière, près de Deer Lake, 11 wagons du CN, dont quatre à moteur diesel, ont déraillé. Pour ce chemin de fer, ce n'est pas très original car les trains du CN déraillent fréquemment à Terre-Neuve. Ce qui différencie cet accident, c'est qu'il est survenu peu après un changement dans la façon d'entretenir les voies.

En janvier, le CN a annoncé qu'il mécanisait ses méthodes et qu'il licencierait 67 cantonniers. Ces derniers employaient l'ancienne méthode qui consistait à surveiller continuellement la ligne à l'aide de contrôleurs de vitesse. Ils pouvaient travailler à toute heure du jour ou de la nuit et, pendant ou après une tempête, ils étaient sur les lieux pour veiller à ce que tout soit en ordre pour les trains qui passeraient.

A plus d'un titre, les cantonniers étaient les héros méconnus du rail, car c'étaient eux qui étaient chargés de maintenir les voies dans un état sûr, toujours et par tous les temps. Mais les chemins de fer emploient maintenant des méthodes d'entretien plus centralisées et plus dirigées, qui consistent à expédier les équipes aux points à réparer dans des voitures d'entretien spéciales, fermées et confortables.

C'est peut-être conforme aux techniques modernes, mais pour ce qui est d'entretenir les voies, il est difficile de faire mieux que ce que faisaient le dévouement et l'attention personnelle de travailleurs totalement engagés, comme les cantonniers passaient pour l'être.

Le déraillement survenu près de Deer Lake coûtera probablement au CN plus de \$250,000 en pièces, travaux de réparation et temps perdu par les diesels, somme qui aurait payé nombre d'heures de travail des cantonniers. Cet incident renforcera aussi l'opinion répandue sur le continent, à savoir qu'il est impossible économiquement d'exploiter un chemin de fer dans cette province. Cette opinion pourrait mener à l'abandon de tout le réseau.

Le CN est une société de la Couronne, et obtient une grande partie de ses fonds du trésor public. Dans les cas d'accidents semblables, l'enquête devrait être publique. La compagnie ne se tirera peut-être toujours pas aussi bien de ses accidents; un autre comme celui-ci pourrait causer la mort des mécaniciens. Voilà pourquoi il est essentiel que le public soit assuré qu'on ne ménage aucun effort pour maintenir les voies en bon état. Une enquête publique sur les accidents serait une des façons possibles d'y veiller.

Cela ne sert à rien de réclamer une enquête publique. Nous l'avons demandée et on nous a dit «Oui, on va la faire». Mon collègue de Saint-Jean-Est (M. McGrath) a déjà parlé du service de transbordeur qui relie North Sydney à Port-aux-Basques, et je ne vois pas l'utilité de répéter ce qu'il a si bien exprimé. Je tiens cependant à parler du service côtier du Canadien National qui dessert la côte du Labrador et certaines parties de ma circonscription. Peu avant Noël, un navire côtier du Canadien