

bus sait ce que je veux dire. Les gens sont souvent privés d'un repas aux arrêts parce qu'ils dépendent d'entreprises privées dont les services ne permettent pas de nourrir, à la fois, autant de personnes que leur en amène un autobus plein.

Bref, cela est insuffisant. La grève des contrôleurs de la circulation aérienne l'a démontré nettement. Pendant la grève, il n'y avait qu'un moyen de sortir de Terre-Neuve, par avion et par autobus. Les passagers qui ont été obligés d'emprunter cette voie ont découvert combien elle était inconfortable et à quel point la perte du service-voyageurs leur était préjudiciable.

Je pourrais peut-être ici anticiper la question suivante: Pourquoi soulever cette affaire encore une fois? Eh bien, parce que maintenant nous avons trois années d'expérience du service d'autobus; trois années d'irritation et d'inconfort, trois années sans service-voyageurs. Nous la soulevons aussi à cause d'une décision récente de la Commission des transports. Les chemins de fer ont demandé à la Commission l'autorisation de discontinuer le service-voyageurs assuré entre Montréal et les Maritimes. La Commission a décidé que les sociétés ferroviaires ne devraient pas être autorisées à discontinuer ce service nonobstant le fait qu'en recourant à des méthodes de comptabilité désuètes et inorthodoxes, elles pouvaient établir que l'exploitation de ce service se soldait par un déficit annuel de 12 millions de dollars. En conséquence de cette décision, les chemins de fer pourront maintenant bénéficier d'une subvention additionnelle représentant 80 p. 100 du déficit, aux termes des règlements de la Commission des transports édictés en vertu de la nouvelle loi sur les transports.

• (1710)

En outre, la Commission canadienne des transports a demandé à la population de lui présenter des mémoires sur les sujets suivants:

1. Trajets, y compris la combinaison éventuelle des services sur les lignes du CN et du CP.
2. La fréquence du service sur le ou les trajets envisagés, et variantes possibles dans les horaires d'été et d'hiver.
3. Horaires des départs et des arrivées des trains.
4. Correspondances par chemin de fer, route, air, et eau.
5. Repas—Méthodes et coûts.
6. Wagons-lits—Méthodes et coûts.
7. Coût des billets des voitures ordinaires.
8. Améliorations des techniques de retenue des places pour atténuer le problème des «défections».

Je vous le demande, pourquoi vouloir nous faire croire des choses absurdes? Pourquoi ne pas faire la même chose dans le cas du service de Terre-Neuve, qui coûtait beaucoup moins d'un million de dollars par an? J'ai appris que, depuis quelques années, on a laissé à tel point se détériorer la plate-forme à Terre-Neuve qu'elle présente maintenant des dangers et n'est même pas adéquate pour le transport des voyageurs. Il est assez intéressant de constater, monsieur l'Orateur, d'après les renseignements que m'a fournis un employé des chemins de fer, qu'il y a quelques années à peine, toujours dans le but de rabaisser la qualité du service avant de présenter une demande à la Commission, le directeur de l'exploitation avait donné ordre que les trains de voyageurs attendent sur les voies de garage et donnent la priorité aux trains de marchandises. On n'a jamais vu une chose pareille dans les chemins de fer, bien sûr, mais c'est ce qu'on a fait à Terre-Neuve.

Je pourrais vous citer d'autres exemples, monsieur l'Orateur. Les employés du Canadien National à Terre-

[M. McGrath.]

Neuve, que cette question préoccupe autant que moi, n'ont pas hésité à fournir des renseignements que nous sommes prêts, et même que nous tenons, à documenter. Mes collègues de Terre-Neuve et moi-même avons écrit à ce sujet à la Commission canadienne des transports en lui demandant la permission de comparaître pour défendre notre cause et amener la Commission à reconsidérer la décision qu'elle a prise le 25 février 1972 à l'égard du service-voyageurs dans les Maritimes. Voici un passage de notre mémoire:

Nous estimons que le service d'autobus fourni par le Canadien National pour remplacer le service ferroviaire ne répond pas, et ne répondra sans doute jamais, aux besoins des voyageurs. Ce service est loin d'être satisfaisant; chose plus inquiétante, il est loin d'être sûr, comme le prouvent les données statistiques sur le nombre d'accidents.

Je poursuis:

Même l'un des vice-présidents du Canadien National, M. J. A. McDonald, a déclaré publiquement que «quiconque connaît les ennuis de la congestion aux heures de pointe, même sur la route à 12 voies la plus moderne, doit reconnaître que le transport routier est incapable de satisfaire les besoins des voyageurs». A Terre-Neuve, nous n'avons pas de route moderne à 12 voies: nous n'avons qu'une route à deux voies, et on peut citer maints exemples montrant à quel point il est ennuyeux et pénible de faire en autobus ce trajet de près de 600 milles.

Dans notre communication du 15 février 1972, nous avons demandé la permission de comparaître devant la commission, mais jusqu'ici, on n'a pas daigné nous répondre autrement qu'en accusant réception de notre lettre de la façon habituelle. Nous croyons qu'il faut rétablir le service de trains de voyageurs à Terre-Neuve, et nous avons des arguments pour cela.

La politique actuelle du ministère des Transports, qui est parfois très difficile à déterminer, car nous ne pouvons compter que sur quelques discours et déclarations du ministre, semblerait être une politique de recouvrement des frais, même si elle ne se reconnaît pas dans la décision concernant le service dans les provinces maritimes. Le ministre a dit le 25 février, devant le comité des transports de la Chambre:

Lorsque cela est possible, le ministère vise toujours à fournir ses services selon la formule de recouvrement des frais dans toute la mesure du possible.

Je prétends que même selon la formule du recouvrement des frais, qui est la politique générale du ministère des Transports, on peut soutenir que le service ferroviaire est le plus économique, sans compter qu'il est plus sûr et plus commode à administrer à Terre-Neuve que le service d'autobus.

Le ministre ne se désintéresse pas tout à fait de l'avenir du transport des voyageurs par chemin de fer, car il a dit à la Chambre, à propos du bill de financement du CN, comme en fait foi le hansard à la page 811:

Il est de plus en plus manifeste que le transport des voyageurs par chemin de fer à l'avenir dépendra dans une large mesure d'une nouvelle technologie. Au Canada et aux États-Unis, l'expérience nous a appris que le transport classique des voyageurs par chemin de fer ne saurait concurrencer les autres modes de transport sur de longs parcours et à travers des régions à faible densité de population. C'est pourquoi le ministère des Transports et la CCT, suivant mes instructions, ont accéléré les recherches dans cet important domaine... Il n'est pas du tout inconcevable que de cette association des recherches et des essais naissent des idées et des conceptions qui rendront possible la réalisation de modes de transport ferroviaire plus rapides et plus confortables dans de nombreuses régions du Canada, y compris Terre-Neuve.