

moment de l'ajournement: le député de Humbert-Saint-Georges-Sainte-Barbe (M. Marshall)—La main-d'œuvre—Le programme d'initiatives locales—La mise en œuvre d'un programme continu à l'intention des collectivités éloignées; le député d'Assiniboia (M. Knight)—Le commerce extérieur—L'exposition de produits agricoles canadiens à la foire de Pékin; le député d'Egmont (M. MacDonald)—La jeunesse—Le programme Perspectives-Jeunesse—Les nouvelles mesures pour la création d'emplois.

## BILLS PRIVÉS

### LES TRANSPORTS

#### DEMANDE D'ABROGATION DE L'ORDRE RELATIF À LA SUPPRESSION DES SERVICES-VOYAGEURS À TERRE-NEUVE

**M. James A. McGrath (Saint-Jean-Est)** propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait étudier l'opportunité de rescinder l'ordre numéro R.2673 du 3 juillet 1968 de la Commission canadienne des transports qui accordait aux chemins de fer du Canadien National l'autorité de supprimer les services de passagers à Terre-Neuve.

—Monsieur l'Orateur, il y a à peu près 23 ans jour pour jour, Terre-Neuve devenait une province canadienne. C'est le 31 mars 1949 que les conditions de l'Union de Terre-Neuve et du Canada ont été ratifiées. Au cours des pourparlers qui devaient aboutir aux conditions de l'Union, certains services qui étaient alors exploités par le gouvernement de Terre-Neuve devaient, par suite de la Confédération, relever de la juridiction du gouvernement du Canada. Des dispositions avaient été prises concernant le transfert de ces services.

De fait, ce transfert comprenait la cession du chemin de fer de Terre-Neuve construit à grands frais et moyennant de durs sacrifices au début du siècle par la population de Terre-Neuve en vue de coloniser le pays. A cette époque, il s'agissait d'un service ferroviaire entièrement intégré assurant le transport des marchandises et des passagers en dépit de ses voies étroites. L'article 31 des conditions de l'Union de Terre-Neuve et du Canada prévoyait donc le transfert de ces services du gouvernement de Terre-Neuve à celui du Canada. Voici l'article 31:

A la date de l'Union, ou aussitôt que possible après cette date, le Canada prendra à son compte les services ci-après énumérés et, à compter de la date de l'Union, libérera la province de Terre-Neuve des frais publics subis à l'égard de chaque service absorbé, savoir,

On y énumère les services dont le premier est le service ferroviaire de Terre-Neuve.

• (1700)

Le 3 juillet 1968, la Commission canadienne des transports, par son ordonnance R.2673, autorisait le Canadien National à mettre fin à son service ferroviaire à Terre-Neuve. Terre-Neuve est donc privé de service-voyageurs par chemin de fer depuis l'été 1969, et c'est la seule province dans ce cas. Notre province subit ainsi les conséquences d'un réseau de transport public des plus insuffisants. D'aucuns prétendent—je ne tomberai pas dans ce panneau—qu'on serait en droit d'affirmer que le maintien du service ferroviaire à Terre-Neuve est une responsabilité qu'avait assumée le gouvernement canadien en 1949, en vertu des conditions de l'Union. On pourrait dire que conformément à une interprétation juridique de la condi-

tion n° 31 et aux termes du décret ministériel qui suivit, par lequel le gouvernement canadien confiait l'exploitation du service ferroviaire de Terre-Neuve au Canadien National, le gouvernement assumait, en vertu de la constitution, l'obligation de continuer à exploiter ce service—le fait de demander à son agent, le Canadien National, de se charger du fonctionnement, n'était qu'une simple formalité.

Cette ordonnance de la Commission canadienne des transports, émise le 3 juillet 1968, a fait couler beaucoup d'encre. Il y a lieu de répéter, je pense, qu'elle fut l'aboutissement d'une série d'événements qu'il y aurait lieu de qualifier d'actes de connivence entre le Canadien National, la Commission canadienne des transports, le gouvernement canadien et le gouvernement de Terre-Neuve à l'époque. Le Canadien National a fait en sorte d'amoin-drir le service dont il avait assumé la responsabilité du maintien en 1949. Pour moi, le CN ne voulait pas se donner la peine de commander le matériel roulant spécial pour la voie ferrée étroite—autrement dit, une voie ferrée qui ne correspondait pas à celle de son réseau. De toute façon, le CN a fait en sorte de rabaisser la qualité du service à tel point qu'il a pu comparaître devant la Commission des transports et en demander la suppression, sous prétexte qu'il perdait environ un million de dollars par année. En fait, il n'y a qu'une année au sujet de laquelle il peut prouver une perte d'exploitation de \$900,000. Même cela prêtait à contestation à cause de la nature du système de comptabilité des chemins de fer qui est notoirement difficile à comprendre.

Ainsi, l'ensemble des frais de maintien des gares et du personnel de soutien nécessaire à leur fonctionnement sont englobés dans les frais d'exploitation du service-voyageurs. A notre avis, 75 p. 100 de ces frais auraient dû être imputés aux services-marchandises. En d'autres termes, le service-voyageurs ne représentait que 25 p. 100 du déficit de \$900,000 que le chemin de fer a pu montrer à la Commission. Le président d'alors du Canadien National avait déclaré qu'une modification de la méthode comptable traditionnelle du chemin de fer était en préparation. Lorsque les hauts fonctionnaires de cette société déposeront au comité des transports de la Chambre, je serai curieux de savoir si l'ancienne méthode a vraiment été modifiée; elle ne l'avait pas été jusqu'à l'an dernier.

Le service ferroviaire a été remplacé par un service de croisière, expression de fantaisie pour désigner un service d'autobus. Il est intéressant de remarquer que même si ce service a le monopole dans la province, il accuse ordinairement un déficit annuel de près d'un demi-million de dollars. A mon avis, ce service d'autobus est encore moins rentable que le service ferroviaire ne l'a jamais été. Au mieux, il est insuffisant. Sauf erreur, il y a eu jusqu'ici 54 accidents, sans compter le nombre de fois, dont on n'a pas fait de relevé, où on l'a échappé belle. Il faut tenir compte en outre des graves ennuis personnels infligés aux voyageurs qui doivent attendre debout, souvent sans abri, des autobus qui en général ont du mal à respecter les horaires.

A cela vient s'ajouter l'inconvénient de voyager, souvent sur de longs parcours, dans des autobus construits spécialement pour les routes de Terre-Neuve—c'est-à-dire si étroits que deux personnes ont du mal à s'asseoir côte à côte. De plus, le service offert aux voyageurs, une fois à bord, n'est pas satisfaisant. On ne s'occupe pas d'eux convenablement en cours de route. Quiconque a fait l'expérience du manque de confort que représente un voyage, d'un bout à l'autre de Terre-Neuve, dans un de ces auto-