

Canada sous ce rapport. Ils ont intégré leurs systèmes routier et ferroviaire et en ont sorti le système uniraill grâce à un tour de force incroyable. Je me demande si on y a songé pour le Canada, si les chemins de fer nationaux du Canada ont sérieusement étudié ce tour de force incroyable, s'ils ont fait une analyse approfondie des coûts pour voir si on ne pourrait pas doter d'un tel système certaines régions du Canada comme dans les provinces de la côte Est qui sont rapidement en train de devenir un paradis pour ceux qui veulent vivre une vie plus détendue dans un milieu différent. Quels sont leurs projets d'avenir?

Dans les années 1870, John A. Macdonald a parlé de construire un chemin de fer qui traverserait le Canada. Les gens ont dû le prendre pour fou de penser à construire un chemin de fer qui traverserait les régions inhabitées, les Montagnes Rocheuses. On termina les travaux en 1885 et le chemin de fer relia alors tout le pays. Mais en 1968, les grands promoteurs du Canadien National décidèrent de renoncer au service voyageurs dans une des provinces. Ils semblent incapables de moderniser la voie ferrée et de construire de nouvelles voitures pour attirer les touristes. Le gouvernement ontarien y est pourtant arrivé en 1902. Les députés se souviennent peut-être que le chemin de fer Ontario Northland fut construit cette année-là. Des perspectives de développement se dessinaient de ce côté-là. On a commencé à exploiter les grandes mines de la région sud-ouest du Bouclier canadien par suite de la construction de ce chemin de fer, qui est un des rares chemins de fer rentables au monde. La région est très achalandée par les touristes. De la mi-juin à la mi-septembre, il est impossible de trouver une place dans les voitures de l'Ontario Northland Railway. Je crois qu'on l'appelle le Polar Bear Express.

C'est ainsi qu'en 1902, des gens prévoyants ont cru que le chemin de fer pourrait devenir rentable, étant donné la beauté naturelle et les richesses de cette région du pays. Aujourd'hui, il réalise des bénéfices. Ceux qui veulent se donner la peine d'écrire au ministre des Transports de l'Ontario pour obtenir les nouveaux rapports annuels qui sont magnifiques, pourront voir que ce chemin de fer est un succès. Pourquoi le gouvernement fédéral ne peut-il suivre cet exemple et explorer une telle possibilité, par l'intermédiaire de son organisme, le Canadien National? Les possibilités en matière de tourisme sont illimitées. Terre-Neuve aurait eu là l'unique chemin de fer à voie étroite du monde occidental. Mes collègues, le député de Saint-Jean-Est (M. McGrath) et le député de Saint-Jean-Ouest (M. Carter) ont suggéré l'aménagement d'une voie plus large. C'est peut-être exagéré, mais a-t-on jamais vraiment examiné la chose? Le chômage pose un grave problème chez nous. Suivant le BFS, 18.5 p. 100 de nos travailleurs étaient sans emploi au mois de janvier. Pourquoi ne considérerions-nous pas cette éventualité comme un moyen de mettre au travail des milliers de gens? Cette entreprise serait-elle rentable? Ouvrirait-elle de nouvelles voies d'accès à nos ressources, forêts ou minéraux? En assurerait-elle le transport, ainsi que celui de nos produits de la pêche, en direction du centre du Canada et de la côte est? Monsieur l'Orateur, je l'ignore. Mais je pose la question: quelqu'un y a-t-il jamais pensé?

• (1540)

Nous n'obtenons du gouvernement que cette réponse: «Suivant cette loi, nous avons abandonné le service.» Nous devons attendre que les poules aient des dents pour que le premier ministre et le gouvernement se montrent

[M. Lundrigan.]

souples envers notre province. Ils la voient toujours dans l'optique d'un demi-million d'habitants et de 200,000 milles carrés de territoire. Nous possédons un arrière-pays immense, très peu peuplé. C'est pour cela, principalement, que nous ne pouvons verser un apport financier plus considérable à nos concitoyens.

A cet égard, les ministériels adoptent une attitude étroite, introvertie et réactionnaire. Je vous le dis monsieur l'Orateur, et par votre intermédiaire, à la population du Canada, pendant la prochaine décennie, on se rendra compte de la véritable valeur des ressources de cette région du Canada. C'est une simple question de temps. Un jour, grâce à l'utilisation de nos ressources sous-marines du plateau continental, des ressources minérales inimaginables du Labrador et de Terre-Neuve, des richesses forestières de ce vaste arrière-pays, grâce à l'aménagement d'un potentiel également incroyable d'énergie hydraulique, qui prend maintenant corps dans l'usine d'un milliard de dollars des chutes Churchill, au Labrador, nous verserons notre pleine quote-part au reste du pays. Ce sont là d'autant plus de raisons pour le gouvernement fédéral de considérer nos problèmes dans la perspective la plus large possible.

Les hommes comme le député qui pendant des années a représenté la circonscription que je représente maintenant, trahissent les habitants de la côte est en permettant l'existence d'une telle attitude. Il se rend très populaire lorsqu'il peut aller au bureau du premier ministre ou à celui du ministre des Transports (M. Jamieson), qui est en fait son patron, dire qu'à Terre-Neuve on vient de lui économiser \$900,000. Cela ne lui donne-t-il pas du prestige et de l'autorité? Le genre d'attitude dont fait preuve la Commission canadienne des transports, le ministère des Transports et le gouvernement doit disparaître. Il nous faut des perspectives élargies et une plus grande prévoyance.

Aujourd'hui encore j'ai appris qu'un autre déraillement avait eu lieu cette fois-ci à Jasper, au nord-ouest de l'Alberta. Trois déraillements se sont produits l'année dernière au Québec. Deux fois pendant le congé de Noël j'ai essayé de voyager par rail en Ontario et en ai été empêché par des déraillements. Un jour, revenant de Terre-Neuve pendant la grève des contrôleurs de la circulation aérienne, j'ai été retardé par un déraillement en Nouvelle-Écosse. Chaque semaine on entend parler de déraillements. Mes collègues expérimentés en matière ferroviaire me disent que cela provient du fait que le CN a réduit les équipes qu'il employait autrefois. Le résultat final en est que nos lourds trains modernes ne peuvent transporter leur charge en toute sécurité. Si cela continue, le CN finira par justifier la suppression de tout notre réseau ferroviaire.

Mais si la direction du CN se préoccupe seulement d'être admissible à recevoir du gouvernement canadien une subvention de 80 p. 100, je dirai tout simplement que c'est une façon risquée de le faire. Le CN est en train de dégrader les assises de ses voies ferrées, son service à bord des trains et les petites gares. Quelqu'un a-t-il visité une petite gare en 1972 sans recueillir l'impression qu'il était encore en 1880? On doit se frayer un chemin pour aller aux toilettes et le sempiternel banc de bois inconfortable existe encore. Il n'y a ni téléphone, ni salle d'attente, ni chauffage la plupart du temps. La direction du CN s'adresse ensuite au gouvernement en lui disant: «Telle est notre situation. C'est un horrible gâchis. Nous devons y mettre fin en supprimant le service.» Et le gouvernement