

ceux qui acceptent de descendre et d'attendre le vol suivant. Voilà le genre de service que donne le système d'ordinateurs et qui explique les ennuis que les lignes aériennes ont aujourd'hui.

Au Canada, beaucoup d'aéroports peuvent recevoir les petits avions comme ceux qu'Air Canada aura, semble-t-il, dans cinq ans. Ces aéroports étendraient le service aérien à de nombreux centres, mais ils ne pourraient évidemment pas recevoir le modèle allongé du DC-8. Nous devrions avoir un meilleur service aérien. Pour l'améliorer, il ne faudrait pas commencer par subventionner celui qui existe. Réunissons toutes les lignes aériennes au Canada en une seule organisation pour offrir le meilleur service possible. Nous n'avons qu'une population de 21 millions, pourtant nous avons sans doute plus de routes aériennes intérieures que tout autre pays sauf la Russie. Il est impossible d'assurer le type de service aérien qu'exigent les Canadiens avec la prolifération actuelle des lignes. Il ne faut pas augmenter sans cesse le nombre de lignes régionales.

Il faut considérer l'ensemble du problème des transports et il n'y a pas de moment plus opportun pour le faire qu'en ce moment, au cours du débat sur les finances des chemins de fer nationaux. L'an dernier les Canadiens ont payé chacun \$2 de subvention à ce réseau. La plupart d'entre eux ne pouvaient se rendre à la gare et acheter un billet de chemin de fer parce que le train ne passait plus dans leur localité. Le gouvernement peut temporiser, comme il le fait c'est évident, mais il faudra qu'à la fin il reconnaisse le besoin d'un service de transport efficace en ce pays. Peut-être qu'il n'envisagera pas le problème dans son ensemble, mais la population n'attendra pas beaucoup plus longtemps avant de protester énergiquement, j'en suis sûr. Ils n'attendront pas que les trains n° 7 et 8 soient retirés et que le service-voyageurs transcontinental disparaisse avant de se plaindre du réseau.

Je crois que nous devrions concevoir pour les régions rurales un nouveau service de transport qui réponde aux exigences des années 70. J'espère que nous serons assez intelligents pour élaborer le genre de politique des transports qu'il faut pour répondre aux besoins des années 80. A mon avis, le transport ferroviaire sera nécessaire pour nombre d'années au Canada. Le transport aérien prendra de l'importance avec les années, mais nous découvrirons qu'à mesure qu'il s'accroîtra, le besoin de modes de transport terrestre se fera sentir de nouveau. Ce seront des modes de transport économiques vers les grandes agglomérations.

• (9.10 p.m.)

Il nous faudra un tel genre de transport et, au Parlement, nous n'y voyons pas. Nous laissons le CN procéder à ces menues négociations et dispositions en s'expliquant ainsi: «Ne prêtons pas attention à ces neuf personnes; nous allons établir l'efficacité. Nous pouvons les congédier ou les transférer dans un centre important et assurer de la sorte un meilleur service.» Si on me facture le transport de marchandises que j'ai reçues à titre de consommateur, peu m'importe si le compte me vient de Capreol ou de Toronto ou s'il me parviendra cette semaine, la semaine prochaine ou même dans un mois. A mon avis, les économistes du CN ne font rien à l'avantage de la

[M. Peters.]

population canadienne et ils ne réduisent certainement pas la dette dont nous parlons.

M. Ambrose Hubert Peddle (Grand Falls-White Bay-Labrador): Monsieur l'Orateur, le CN et Air Canada demandent au Parlement d'approuver, selon mes calculs, des affectations d'environ 500 millions de dollars pour leur permettre d'assurer le service que les deux compagnies veulent offrir au Canada au cours des quelque douze prochains mois. Je trouve difficile pour deux raisons de considérer la situation sur le plan national. Premièrement, Terre-Neuve ne fait partie du Canada que depuis 21 ans et, deuxièmement, nous avons tant de problèmes à Terre-Neuve qu'ils tendent à nous accaparer continuellement. Je ne parlerai donc du CN et d'Air Canada, brièvement, que dans la mesure où leurs services concernent Terre-Neuve.

Ma façon de juger du traitement qu'on accorde à la plus nouvelle province du Canada par l'intermédiaire de ces services est déjà consignée au compte rendu. J'ai déjà pris la parole dans le débat correspondant l'an dernier et l'année précédente, alors qu'on envisageait l'ensemble de la question à peu près uniquement comme une plaisanterie. Mais je pense que le message atteint aujourd'hui beaucoup de nos collègues, y compris un bon nombre de libéraux, alors que, à l'époque, ils ne croyaient pas sérieusement que ces sociétés de la Couronne se servaient de nous comme de cobayes, tandis que, à présent, le mal s'ulcère dans toute l'étendue du Canada. Je le répète, ici même, comme au comité des transports et des communications, ainsi que dans les dossiers du ministre des Transports (M. Jamieson), mon opinion est consignée.

Aujourd'hui, à Terre-Neuve, chacun le sait, il n'y a pas de service de chemin de fer pour les voyageurs; nous avons cependant un service d'autobus, qui ne satisfait aucunement les besoins du transport public. Le service d'autobus n'est pas sûr—les événements l'ont prouvé—il n'est pas confortable—ce dont peut témoigner quiconque a parcouru une certaine distance par ce moyen de locomotion—et il n'est certainement pas de tout repos—ce que peuvent confirmer bien des gens qui sont partis le mercredi et n'ont atteint leur destination que le vendredi, sinon plus tard.

Après avoir fonctionné une couple d'années le service ne prévoit même pas l'agrément d'un verre d'eau froide sur un parcours de 550 milles. Je ne voudrais pas qu'on m'accuse de faire des calembours ou de jouer sur les mots, mais je crois juste de dire que les preuves s'accumulent pour attester que ce service est inapproprié aux besoins des voyageurs de Terre-Neuve, du moins pendant les mois d'hiver. Pour vous démontrer que les preuves s'accumulent, j'ai ici une coupure de journal d'avril 1969 avec une photo qui montre l'*Expedo*, ce que le CN fait de mieux en fait d'autocars, presque renversé sur le toit en travers d'un talus de six pieds. Cet accident s'est produit un mois environ après la mise en service de la ligne d'autocars et le chauffeur n'était pas responsable. Cet article déclare:

Selon un porte-parole de la Gendarmerie royale, l'autocar s'est apparemment trouvé en face d'un autre véhicule alors qu'il négociait un virage; il fit un écart pour éviter l'autre véhicule, dérapa et se retourna sur un talus de six pieds. Il neigeait alors.

Il neige beaucoup à Terre-Neuve et il y a des quantités de virages et de talus. Cependant, ce n'est pas le seul