

Ma motion demande à la Chambre tout d'abord de rejeter la recommandation de la Commission royale d'enquête Sullivan relative aux services de transport. Celle-ci recommandait l'interruption du service ferroviaire à Terre-Neuve. La Commission basait cette recommandation sur le fait qu'il n'était plus viable du point de vue économique d'assurer un service de chemin de fer à Terre-Neuve. Je reviendrai sur ce point plus tard. La Commission elle-même était divisée sur cette recommandation, puisque sur les trois commissaires, deux étaient pour, l'un était contre.

La motion demande également à la Chambre de reconfirmer que Terre-Neuve doit avoir un réseau ferroviaire solide et efficace. C'est le moindre qu'on puisse faire. Comment peut-on prétendre qu'une province de la fédération canadienne peut se passer d'un service de chemin de fer? J'aimerais entendre quelqu'un le dire à propos de la Saskatchewan, du Québec, du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Écosse, et voir ce qu'on lui répondrait.

Ma motion demande également au gouvernement d'accepter les autres recommandations de la Commission Sullivan et d'en discuter l'application avec le gouvernement de Terre-Neuve et avec la Chambre, en pressant le gouvernement d'absorber les pertes financières du chemin de fer de Terre-Neuve. Je ne vois pas pourquoi le CN devrait supporter les pertes subies par le chemin de fer de Terre-Neuve. Ce chemin de fer appartient entièrement au gouvernement fédéral qui l'a obtenu gratuitement des contribuables de Terre-Neuve le 1^{er} avril 1949. Le chemin de fer lui appartient et il est chargé de l'exploiter, mais je ne comprends pas pourquoi le CN devrait supporter les pertes financières qu'entraîne l'exploitation du chemin de fer de Terre-Neuve. Ces pertes devraient être supportées par les Canadiens par l'intermédiaire de la Chambre et du gouvernement.

Je propose dans ma motion qu'on ordonne au CN de s'appliquer à gérer énergiquement et efficacement le chemin de fer, afin de constater s'il serait possible de le rendre rentable, car depuis dix ans le CN s'est efforcé d'y supprimer le transport des marchandises après avoir éliminé les voyageurs avec la connivence du premier ministre M. Smallwood en 1968. Dans les années 60, le gouvernement fédéral promettait au premier ministre d'acquitter 90 p. 100 du coût de la route transcanadienne d'une qualité médiocre si le gouvernement provincial ne s'opposait pas à l'abandon du service-voyageurs. Le gouvernement Pearson est parvenu à cette fin et dans les années 60, le gouvernement de Terre-Neuve affichait son slogan obséquieux au sujet de la transcanadienne tandis qu'on substituait au service voyageurs un service d'autobus médiocre au sujet duquel la Commission fait rapport et dont je vous parlerai dans un instant.

Nous ne faisons plus confiance au gouvernement fédéral et nous ne le laisserons pas se débarrasser de notre réseau ferroviaire et nous promettre de nous donner d'autres moyens de transport des marchandises. Il n'a pas tenu parole lorsqu'il a abandonné le service de trains de passagers chez nous et il ne nous prendra pas à ce jeu une seconde fois.

Je voudrais citer un extrait d'article aux députés. Personne ne nie que les sociétés ferroviaires doivent être rentables. Voici un extrait d'un article paru dans l'édition du 15 juillet 1978 de la revue *The Economist*. On peut y lire:

Terre-Neuve—Le service ferroviaire

Parmi les grandes sociétés nationales de chemins de fer du monde, aucune n'est rentable. Celle de la Grande-Bretagne l'est presque. L'Autriche dépense 1.8 p. 100 de son produit national brut pour renflouer la sienne, la Belgique, 1.4 p. 100, l'Allemagne de l'Ouest, plus de 0.8 p. 100 et la France, plus de 0.7 p. 100. Le prétendu «contrat» passé entre la société British Rail et le gouvernement (contrat qui vise à compenser les pertes qu'entraîne un service-voyageurs «socialement désirable» mais non rentable) exige des dépenses annuelles de 364 millions de dollars, ce qui ne représente que 0.3 p. 100 du PNB.

Nous savons que les sociétés ferroviaires ne sont rentables dans aucun pays, mais elles n'abandonnent pas leurs services pour autant. Ils sont encore nécessaires, sinon du point de vue économique, du moins du point de vue social par exemple, et ils sont maintenus en état. Cependant, à Terre-Neuve, nous sommes supposés être différents et admettre que si un tronçon de voie ne rapporte pas d'argent—c'est du moins ce que le CN déclare—il faut l'abandonner, le faire disparaître, ne plus utiliser dorénavant que les grandes routes et les bateaux, et renoncer pour toujours au transport ferroviaire. Monsieur l'Orateur, c'est une chose que nous refusons d'admettre.

Le ministre a été saisi du rapport Sullivan en juin dernier. Même si six mois se sont écoulés depuis lors, il n'a pas réagi, il n'a ni accepté ni refusé ce rapport, non plus que les recommandations qu'il renferme. Le ministre a rendu ce rapport public le 24 juin, soit il y a plus de quatre mois, et il n'a encore rien fait.

Lorsque le ministre a nommé la commission en question le 28 mars 1977, il a tenu à Terre-Neuve une conférence de presse. Le numéro de l'*Evening Telegram* du 29 mars 1977 rapporte:

Le rapport qu'elle est chargée d'élaborer n'est pas destiné d'avance à en rejoindre d'autres aux oubliettes, car le moment est venu pour la province de prendre des décisions définitives, de déclarer hier l'honorable Otto Lang, ministre des Transports.

«Je considère que cette étude sera la dernière», a-t-il dit à la suite d'une conférence de presse à Saint-Jean, car «nous ne pouvons attendre plus longtemps pour prendre des décisions difficiles... et de bonnes décisions pour Terre-Neuve.»

On lisait plus loin dans l'article:

Et la Commission communiquera ses conclusions et ses recommandations au ministre des Transports d'ici la fin de 1977.

Le ministre était déterminé à agir et voulait que la Commission lui présente son rapport avant la fin de 1977. Elle le lui a présenté en juin 1978, mais il n'a absolument rien fait depuis. Voilà le genre de décision que nous obtenons du ministre: il n'a absolument rien fait. Il se contente de ne rien faire tandis que le CN laisse aller le service ferroviaire à vau-l'eau. J'y reviendrai avec plus de détails dans un instant.

Quiconque à Terre-Neuve exerce une fonction publique s'oppose à la suppression des services ferroviaires. En août dernier j'ai saisi de cette question le caucus des députés de l'Atlantique du parti conservateur fédéral, et le parti est convenu qu'il faudrait conserver les services ferroviaires dans toute la région de l'Atlantique. Nous avons adopté la motion suivante:

Que le parti conservateur affirme fermement la nécessité de maintenir les services ferroviaires dans toute la région de l'Atlantique dans le cadre d'une politique d'envergure nationale et d'une politique d'expansion régionale permanente, et qu'il s'oppose à toute proposition d'abandon du service dans n'importe quelle province, compte tenu du fait que le gouvernement doit fournir des fonds pour la réorganisation des services par des personnes compétentes disposées à ne pas ménager leurs peines pour attirer la clientèle, et que le parti conservateur condamne l'attitude du gouvernement libéral qui néglige un peu les services ferroviaires de la région.