

dans mon classeur; je n'arrivais même plus à fermer mon porte-documents après y avoir placé tous les mémoires que nous avons recueillis à Halifax, à Moncton et à Saint-Jean, mémoires rédigés à la hâte mais avec beaucoup de sincérité et de sérieux. Cela témoigne de tout le mal que ces gens-là étaient prêts à se donner pour tenter, par le biais de leurs doléances, de nous éclairer, le gouvernement du Canada et nous.

Les réductions des services ferroviaires vont manifestement nuire à des centaines de milliers de Canadiens et à des milliers de touristes. Elles feront sentir leurs effets sur presque tous les Canadiens, que ces services leur servent à voyager ou qu'ils permettent aux clients éventuels d'arriver jusqu'à eux. Un peu plus tôt, le ministre a parlé de localités isolées. Le Canada ne saura jamais vraiment ce que c'est que des localités isolées tant que les services ferroviaires n'auront pas été réduits autant que le ministre le propose. Pourquoi le ministre adopte-t-il une attitude aussi intransigeante sur cette question? Son directeur des transports aériens a déclaré à Québec que la politique proposée sur les services aériens intérieurs n'était pas immuable et qu'elle pourrait faire l'objet de modifications.

● (2215)

Cela vient de M. Hans Lovink, directeur de la politique intérieure du transport aérien. D'après un article du *Globe and Mail* du 3 novembre 1980 qui fait suite à une interview:

Il a toutefois déclaré que le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, était prêt à écouter les arguments en faveur des changements, et que la proposition avait pour objet de susciter la discussion.

Pourquoi pas une discussion sur la suppression des services de VIA Rail? Pourquoi rien sinon la décision inflexible et obstinée de l'abandon des services? Au moment où d'autres pays jugent bon d'améliorer et de renouveler leurs services-voyageurs par chemin de fer, notre gouvernement les réduit. Malgré le fait que les autres pays ont dû les rétablir à grands frais, nous nous proposons de supprimer les services-voyageurs, l'unique service dont seulement 5 p. 100 du coût va à l'énergie alors que l'automobile et le transport aérien doivent imputer environ 30 p. 100 de leurs frais d'exploitation à la consommation de carburant.

Je rappellerais au ministre qu'il y a seulement deux ans la CCT recommandait, après une audience publique longue et productive, que le service de l'*Atlantique* soit maintenu.

Le ministre des Transports de la Nouvelle-Écosse a déclaré que le geste du gouvernement fédéral, qui rejette du revers de la main, par décret du conseil, les longs et pénibles travaux de la CCT après moins de deux ans, déçoit tous ceux qui ont participé aux audiences publiques et qui ont cru que la consultation avait donné lieu à une solution heureuse. Il a poursuivi en disant que la décision de supprimer l'*Atlantique* est prématurée et complètement incompréhensible.

Pourra-t-on répondre à ma question, monsieur l'Orateur?

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, hier soir, j'ai répondu à une question semblable sur les raisons de l'abandon du service assuré par l'*Atlantique*. Le principal argument que j'ai essayé de faire valoir était que les frais extrêmement élevés ont obligé le gouvernement à interrompre l'un des deux services transcontinentaux entre Halifax et Montréal. Pour l'*Atlantique* et

L'ajournement

l'*Océan* à la fois, le contribuable paie en moyenne 70c. pour les 30c. que rapporte la vente des billets. Dans la région de l'Atlantique ces services ont coûté au contribuable un total de 45 millions de dollars en 1980.

Le gouvernement regrette les désagréments causés aux habitants du sud-ouest du Nouveau-Brunswick, qui devront se rendre jusqu'à Moncton pour faire la liaison avec l'autre service transcontinental jusqu'à Montréal. Toutefois, même le député de York-Sunbury (M. Howie) a reconnu hier soir que le prolongement du service d'autorail de Saint-Jean jusqu'à Fredericton était, et je cite, «une initiative louable».

L'autre service interrompu au Nouveau-Brunswick est celui de l'autorail qui fait la navette de jour entre Moncton et Edmunston. L'on met un terme à ce service en raison de sa très faible rentabilité. La proportion coût-revenu est de 13.6 p. 100. En d'autres termes, un billet de \$22 coûte au gouvernement \$140 qui viennent compenser le coût véritable du transport d'un voyageur, c'est-à-dire \$162. Le taux d'utilisation du train est d'environ 28 p. 100, mais il y a lieu de noter que presque un voyageur sur quatre qui prennent ce train utilise un titre de transport et, par conséquent, n'apporte aucun revenu. Le service a perdu plus de deux millions de dollars en 1980 tandis qu'il assurait le transport de 32,500 voyageurs en tout, c'est-à-dire moins de 100 personnes par jour dans une direction ou dans l'autre.

Même si certaines localités seront quelque peu isolées avec l'interruption de ce service, tout donne à espérer que d'autres modes de transport, par exemple des autocars, seront mis au point et améliorés dans un proche avenir.

LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL—LA SUPPRESSION DE POSTES DANS LA FONCTION PUBLIQUE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD B) L'ADMINISTRATION DES PROGRAMMES FINANCÉS PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

M. Tom McMillan (Hillsborough): Monsieur l'Orateur, vendredi dernier, à la Chambre des communes, j'ai posé deux importantes questions sur l'élimination de quelque 161 postes de la fonction publique provinciale de l'Île-du-Prince-Édouard suite à la signature de l'accord sur la troisième et dernière phase du programme de développement global de l'Île-du-Prince-Édouard.

La première question que j'ai posée au président du Conseil du Trésor (M. Johnston), mentionnait que le gouvernement fédéral a clairement l'intention de prendre le contrôle de certains programmes dont il partageait les frais avec le gouvernement provincial, ce dernier veillant à l'administration. J'ai demandé au président du Conseil du Trésor s'il savait que cette nouvelle attitude du gouvernement fédéral expliquait en grande partie pourquoi la province avait été obligée de congédier 138 fonctionnaires provinciaux.

J'ai posé ma deuxième question au ministre suppléant de l'Expansion économique régionale. J'ai voulu savoir si le gouvernement fédéral avait choisi les programmes dont il comptait enlever la gestion à la province puisque la troisième étape du programme global de développement est en place. Et si le gouvernement a effectivement choisi ces programmes, je tenais à en connaître la nature.