

actuel pour éliminer ce service ferroviaire et bien d'autres.

Nous interrogeons de temps à autre à ce sujet le ministre des Transports (M. Jamieson) qui ne s'est pas montré à la Chambre depuis le début du débat. Il est censé être ici pour diriger l'étude de ce projet de loi. Lorsque nous interrogeons le ministre, il prétend que l'affaire relève du Canadien National et, comme il s'agit d'une société de la Couronne, il ne peut s'en mêler. Puis, quand nous soulevons de nouveau cette question, le ministre déclare qu'elle a été renvoyée à la Commission canadienne des transports et qu'il ne peut s'en mêler, car la Commission est un organisme de réglementation doté d'une certaine omnipotence. Et lorsqu'on s'adresse à la Commission canadienne des transports, elle nous déclare que cela n'est pas de son ressort parce que la loi stipule que la Commission doit agir d'une certaine façon. Étant donné que le CN a peur de froisser le ministre, la Commission étant une création du ministre et ce dernier refusant de se mêler de ces problèmes parce qu'ils relèvent d'autres organismes, il s'ensuit que le ministre, la Commission canadienne des transports et le CN agissent de concert pour entraîner la dégradation des services ferroviaires dont une province est déjà totalement privée. Nous contesterons cette décision jusqu'à la limite de nos forces.

• (1530)

Nous avons déjà parlé plus tôt cette semaine de nos interventions. En 1968, lorsque la Commission canadienne des transports avait été saisie de la décision d'abandonner le service, nous avons protesté. Tous nos gens en firent autant. Le Canadien National aurait dû, selon nous, voir à améliorer l'assise ferroviaire et à nettoyer les wagons. Personne n'aurait pu s'imaginer combien calculateurs étaient les gens du CN. Ils ne se trouvent même pas à leur place habituelle dans la tribune aujourd'hui pour entendre les plaintes car, de toute façon, ils n'y prêtent aucune attention. A vrai dire, deux ans environ avant l'abandon de son service voyageurs en 1968, le CN avait délibérément commencé à le réduire graduellement. L'extérieur des wagons n'était pas nettoyé et l'intérieur présentait un aspect dégoûtant à quiconque voulait monter à bord. Il s'ensuivit que les gens renoncèrent à ce service.

Au bout de quelques années, ayant décidé qu'il possédait assez de données statistiques pour démontrer que le nombre de ses clients avait baissé, le CN présentait à la Commission canadienne des transports une demande d'autorisation pour abandonner cette ligne ferroviaire, demande qui fut d'ailleurs agréée. Nous n'avons pu découvrir les raisons qui ont motivé une telle action, mais j'espère qu'un jour, avec un nouveau gouvernement au Canada, nous pourrions connaître la vérité, convoquer le grand manitou des transports à comparaître devant un comité de la Chambre pour nous fournir les faits. Je parle de celui qui occupe présentement le poste de président de la Commission canadienne des transports, poste qui commande un traitement de \$40,000 par année. Cet homme devrait comparaître devant le comité approprié et on pourrait alors lui demander s'il n'y a pas eu une espèce de complot entre le premier ministre provincial d'alors, la Commission canadienne des transports et le ministre des transports à cette époque, en vue de supprimer le service voyageurs par train. Il faut qu'il y ait eu accord entre eux. Le gouvernement provincial d'alors a peut-être dit: si vous nous aidez à construire la route transcanadienne ou si vous nous accordez une subvention de tant de millions de dollars, nous ne nous opposerons pas à l'abandon de ce service.

Sauf truquage en coulisses, la Commission canadienne des Transports ne peut absolument pas justifier sa décision de 1968 d'abandonner l'exploitation d'un réseau de chemin de fer d'une province, qui accusait un déficit de moins d'un million de dollars, tout en refusant d'en abandonner un autre dans deux autres provinces, dont le déficit d'exploitation atteignait 15 millions de dollars par an. Nous convenons que le service ferroviaire voyageurs desservant la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick doit être conservé et amélioré en tant que lien essentiel avec le centre du pays. Cependant, on ne peut préconiser d'une part la suppression d'un réseau qui accuse un déficit de moins d'un million et dessert une province, alors qu'on en conserve un autre dont le déficit s'élève à 15 millions et dessert deux autres provinces dont la population est à peine le double de celle de Terre-Neuve. On a dû faire erreur quelque part. Le réseau de transports de Terre-Neuve n'est pas une question sans importance, elle est d'importance capitale. Nous, de la région atlantique, avons besoin d'un réseau de transport efficace, bien desservi et bon marché pour nous relier aux régions industrielles du centre car nous en sommes éloignés, et de bons réseaux de transport nous sont indispensables.

Dès le siècle dernier, Ottawa nous a dit que l'on mettrait au point des mesures tarifaires et une politique commerciale propres à encourager l'expansion des régions moins industrialisées du Canada. Cela, nous l'approuvons. En même temps, on a maintenu dans les Maritimes un état de choses tel que ces provinces ne peuvent compter, dans le fond, que sur leurs matières premières et il nous faut, de toute urgence, un système permettant l'acheminement de nos produits vers les zones à forte densité de population dans le monde, et, à coup sûr, vers les grands centres urbains du Canada. On devrait donc davantage mettre l'accent sur les transports ferroviaires.

Mes collègues de la Nouvelle-Écosse ont évoqué l'augmentation des tarifs-marchandises dans les Maritimes. Plusieurs hausses ont eu lieu ces dernières années et une autre doit intervenir dans quelques semaines. Une pareille discrimination rend impossible la mise en œuvre d'une politique efficace de développement régional au profit de la région atlantique. Je vous dis, monsieur l'Orateur, que les députés de l'Ouest du Canada doivent avoir la même attitude parce qu'ils se trouvent extrêmement désavantagés, à cet égard. J'ai entendu mes amis dans l'industrie du bétail, comme le distingué représentant de Crowfoot (Mr. Horner), et d'autres députés parler de la nécessité d'une réévaluation de leur tarif-marchandises et de ce qu'il leur en coûte pour transporter leurs produits au centre du Canada.

C'est le genre de chose que nous aimerions voir le CN étudier. L'attitude des administrateurs du CN remonte au dix-huitième siècle. Ils ne comprennent rien au mot «service». Les innovations, les changements ou le progrès leur répugnent. Si vous leur parlez, vous verrez qu'ils n'ont pas tendu parler du mot «service», sauf dans des régions où ils ont des réseaux tout neufs et modernes pour desservir peut-être quelques-unes des régions les plus peuplées du Canada central. Ils considèrent toujours les chemins de fer comme le moyen de transport conventionnel et, dans bon nombre de cas, comme le seul moyen de transport, mais ils n'ont pas su progresser avec les années.

Mon collègue, le député de South Shore (M. Crouse), me parlait il y a quelques jours de certains des progrès réalisés dans le domaine des chemins de fer au Japon. Il a mentionné le système unirail que je ne connais pas très bien. Les pays comme le Japon ont 100 ans d'avance sur le