

ce déficit, mais pour une année seulement. Je trouve cela plutôt intrigant, plutôt intéressant. La Commission s'est reportée à l'année 1966; c'est la seule année pour laquelle existent des statistiques. Le déficit de cette année-là s'est élevé à \$900,000.

Mon collègue le député de Gander-Twillington l'a mentionné. Je ne vais pas reprendre son argumentation, parce que, à mes yeux, un déficit de \$900,000 n'est pas excessif, surtout si l'on songe, comme l'a mentionné le député de Grand Falls-White Bay-Labrador, que 90,000 voyageurs ont utilisé le train cette année-là. Nous sommes privés, toutefois, des mêmes données statistiques pour les années allant de 1949 à 1966 inclusivement. J'aimerais savoir, puisque nous avons les statistiques de 1966, pourquoi nous ne pourrions pas avoir celles de 1964, de 1965, etc. Dans le même ordre d'idée, j'aimerais qu'on me fasse une comparaison entre ce déficit et celui du National-Canadien dans l'Île du Prince-Édouard. Nous pouvons raisonnablement croire que le National-Canadien ne fait pas de profit, encore moins le service-voyageurs, dans l'Île du Prince-Édouard. Et qu'on me renseigne également sur le déficit du service-voyageurs par rail en Nouvelle-Écosse. A combien s'est élevé le déficit du National-Canadien, dans l'exploitation de son réseau ferroviaire, au Nouveau-Brunswick? Je pourrais ainsi aborder toutes les régions du pays. Combien de services-voyageurs font leurs frais au pays? Pourquoi choisir la province de Terre-Neuve en particulier?

Eh bien, monsieur le président, je soupçonne qu'il y a eu truquage, collusion. Mes collègues y ont fait allusion. Le gouvernement a agi de cette façon dans la province de Terre-Neuve parce qu'il croyait pouvoir s'en tirer ainsi. En fait il y trouvait son compte sur le plan politique. Je défie le National-Canadien, par votre entremise, monsieur le président, et par celle du ministre qui représente cette société à la Chambre, d'oser abandonner le service-voyageurs par rail dans l'Île du Prince-Édouard, car il sait que le gouvernement de l'Île du Prince-Édouard s'y opposerait si énergiquement qu'il devrait y renoncer. Je défie également le gouvernement d'abandonner le service-voyageurs en Nouvelle-Écosse ou dans la province du Nouveau-Brunswick, pour la même raison. On pourrait pourtant y appliquer les mêmes critères et utiliser les mêmes arguments. Quiconque jette un coup d'œil sur la carte de l'Île du Prince-Édouard se rendra compte immédiatement que la ligne de chemins de fer du National-Canadien qui transporte les voyageurs à travers l'Île est parallèle à la route. Cependant, nous n'avons

pas entendu le National-Canadien parler d'abandonner son service-voyageurs en faveur d'un service par autocars dans l'Île du Prince-Édouard.

● (4.30 p.m.)

On sait qu'on ne l'emporterait pas en paradis. Le même argument vaut pour la Nouvelle-Écosse. Quiconque voyage de Yarmouth à Sydney sait que la route transcanadienne est parallèle à la voie ferrée tout au long du trajet.

Entendons-nous dire que le National-Canadien demande à la Commission des transports de supprimer son service-voyageurs en Nouvelle-Écosse et de le remplacer par un service d'autobus? Non. Il en va de même pour le Nouveau-Brunswick. Je ne suis pas très au courant de la situation dans l'Ouest du Canada mais je dirais que le même raisonnement s'applique aussi aux provinces de l'Ouest.

Je repose donc ma question: Pourquoi s'en prendre à Terre-Neuve? Pourquoi nous priver du droit qui est acquis aux autres Canadiens? Ce n'est pas, je crois, être injuste que de dire—et c'est à cela que se résume notre argument—que jusqu'à ce que le gouvernement et son organisme présentent une politique générale de suppression du service-voyageurs, applicable à tout le pays, nous, à Terre-Neuve, nous nous opposerons à cette mesure de toutes nos forces.

J'espère aussi, monsieur le président, que nous aurons l'occasion d'interroger les dirigeants du National-Canadien à ce sujet. Je ne voudrais pas être injuste; nous voulons honnêtement des réponses à nos questions. J'aimerais interroger le ministre des Transports sur le marché conclu, a-t-on dit, entre le gouvernement fédéral et celui de Terre-Neuve qui, politiquement, se trouvait dans de mauvais draps du fait qu'il s'était engagé à parachever la route transcanadienne en deux ans et qu'il n'avait pas les moyens de le faire en dix. Le gouvernement de Terre-Neuve aurait dit au gouvernement fédéral que s'il le tirait de ce pétrin-là, en acceptant de terminer la route transcanadienne à Terre-Neuve, lui, à son tour, acquiescerait à toute initiative que le gouvernement fédéral pourrait prendre en vue de supprimer le service ferroviaire dans cette province, ce qui économiserait probablement un million de dollars par an.

Nous aimerions obtenir des réponses à ces questions, monsieur le président. Terre-Neuve est devenue une province canadienne en 1949. Le secrétaire parlementaire n'a pas à sourire; je ne parle pas d'histoire ancienne, mais d'un