

donner lieu à des échappatoires. Le National-Canadien est naturellement réputé pour déceler des échappatoires. Il est le meilleur au Canada dans ce domaine. L'article 31 stipule qu'au moment de l'Union ou le plus tôt possible par la suite, le Canada se chargera des services suivants et, à compter de la date de l'Union, dégrèvera la province de Terre-Neuve des frais publics relatifs à chaque service pris à charge par le pays. Vient ensuite l'énumération des services. Le premier de la liste est le chemin de fer de Terre-Neuve, y compris les navires et autres services maritimes.

Dans sa publicité, le National-Canadien s'annonce comme la voie d'évitement. C'est sûrement sa politique dans la province de Terre-Neuve, et il s'y applique avec l'approbation du gouvernement. Avec l'approbation du ministre des Transports, Terre-Neuve a été trahie par le gouvernement actuel et par l'homme qui se prétend l'ami de Terre-Neuve; ami de Terre-Neuve qui touche un traitement de \$50,000 par année, Jack Pickersgill, président de la Commission des transports. Comme je l'ai dit, nous avons été trahis. Les statistiques de 1966, qui accompagnaient la demande d'abandon du service, indiquent que quelque 90,000 Terre-Neuviens y avaient recouru jusqu'en 1966. Un habitant sur cinq avait utilisé le service. Le chemin de fer a fait preuve de perspicacité en choisissant l'année 1966 pour présenter la demande parce que, la route transcanadienne venant d'être terminée, une foule de gens, par le seul attrait de la nouveauté, décidèrent d'emprunter la route. Nous n'avions jamais eu de grande route; l'innovation était trop belle pour y résister. L'année qui a suivi le parachèvement de cette route, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont présenté leur demande d'abandon du service-voyageurs par voie ferrée.

• (2.40 p.m.)

Le député de Saint-Jean-Est a posé une question au ministre des Transports, il y a quelques jours et de fait, le 30 octobre, la réponse a paru à la page 2201 du *hansard*. Le député avait demandé les chiffres qui accompagnaient la demande de suppression du service par le National-Canadien. Le ministre des Transports a répondu que ces chiffres accompagnaient bel et bien la demande mais qu'on ne pouvait pas les révéler, parce qu'ils étaient très confidentiels. J'ai malgré tout obtenu les chiffres qu'avait demandés le député et qui n'avaient pas pu lui être fournis parce qu'ils étaient confidentiels. Je les ai en mains.

Le National-Canadien aurait accusé un déficit d'environ \$900,000 en 1966. Je n'hésite pas à affirmer—et j'ai ce rapport très confidentiel sous les yeux—que le relevé des dépenses variables, pour les appeler par leur drôle de nom, qui accompagnait la demande des chemins de fer est gonflé, c'est bien évident. Il y est question d'amortissement. Bon Dieu, ce matériel a été amorti il y a un siècle. Il a été amorti six fois. Mais on y trouve un poste de \$97,697 pour la dépréciation des wagons et un autre de \$67,173 pour celle des locomotives.

Il ne faut pas oublier que le déficit total est de \$918,000. Le poste suivant du rapport financier qui accompagnait la demande des chemins de fer a trait—sans qu'on explique ce que cela signifie—aux dépenses internes qui s'élèvent à \$429,765, soit presque la moitié du déficit total. Ces chiffres figurent dans le rapport financier que le National-Canadien a soumis à la Commission des transports pour appuyer sa demande d'abandon du service-voyageurs.

Les membres de la Commission des transports, y compris M. Pickersgill, ne savent pas encore quelles sont les dépenses internes. Cette expression est très vague; je ne sais trop ce qu'elle veut dire. Quoi qu'il en soit, les dépenses internes s'établissent à près de la moitié du déficit total du chemin de fer. Il n'est pas besoin de répéter que le président de la Commission des transports savait ce qu'il faisait quand, pour des raisons personnelles, il a refusé de présider la réunion à Saint-Jean. Il n'a pas voulu nous poignarder dans le dos ouvertement; il a préféré le faire en cachette.

Je me rappelle qu'à mon arrivée à la Chambre, peu après le début de la session, un député s'était reporté à un livre écrit par le premier ministre et où il disait que le Canada avait payé cher l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. A mon avis et de l'avis de tous les Terre-Neuviens, lui-même et son gouvernement semblent vouloir maintenant rentrer dans leur argent. (*Applaudissements*)

Quatre-vingt-dix mille Terre-Neuviens ont utilisé ce service en 1966, et ce chiffre ne devrait pas servir de critère pour justifier l'initiative de la compagnie. Depuis mon arrivée à Ottawa, alors que la décision de supprimer le service-voyageurs à Terre-Neuve était prise j'ai remarqué que lorsqu'on demande à supprimer des services analogues—je veux parler des petits embranchements sur le continent—le conseil d'administration tient de grandes réunions afin d'établir les coûts et les critères. On n'a pas eu besoin, paraît-il, d'agir