

la compagnie de chemin de fer, c'est-à-dire le service d'autobus, devrait être de nature à permettre à la compagnie de s'acquitter judicieusement de ses responsabilités, ou de celles du Canada, envers les habitants de Terre-Neuve, comme le prévoyaient les conditions de l'Union de Terre-Neuve et du Canada.

On ne saurait se méprendre sur le sens des paroles du ministre. Il se reportait aux conditions de l'Union signalées par mes collègues et auxquelles j'ai fait une brève allusion. Le ministre déclarait, au nom du gouvernement de Terre-Neuve, que ni le National-Canadien ni le gouvernement du Canada n'avait le droit de mettre fin au service-voyageurs. Toutefois, nous voulions être justes; nous ne voulions pas fonder nos droits sur un argument d'ordre juridique. Nous étions disposés, comme des gens raisonnables, à permettre à la compagnie de chemin de fer de nous prouver sans conteste qu'un service d'autobus serait plus satisfaisant et, en fait, que la population de Terre-Neuve l'accepterait.

• (4.20 p.m.)

Le gouvernement de Terre-Neuve a donc proposé à la Commission que le chemin de fer maintienne le service-voyageurs ordinaire à compter de la mise en service des autobus jusqu'à l'automne de 1970. En résumant son dossier devant la commission, le ministre a déclaré que Terre-Neuve est d'avis qu'on ne devrait pas la forcer, pour reprendre ses propres paroles, d'accepter «le marché les yeux fermés». Autrement dit, Terre-Neuve ne devrait pas être contrainte d'accepter une vague proposition du National-Canadien qui s'en sert comme d'un subterfuge pour se soustraire à ses responsabilités en tant qu'agent du gouvernement du Canada à l'époque où l'exploitation du chemin de fer a été assumée en 1949.

Ce mémoire présenté à la Commission par les six députés de Terre-Neuve qui étaient des nôtres au cours de la dernière législature me semble très intéressant. Il y avait entre autres le nouveau ministre de la Production de défense, le député de Burin-Burgeo. Ce mémoire, présenté par le député de Saint-Jean-Ouest à l'époque, M. Richard Cashin, déclarait que le National-Canadien devrait démontrer en pratique et non en théorie—et c'est aussi mon avis—que le service par autobus est pratique et constitue, en fait, une véritable amélioration comparé au service actuel par train. Selon M. Cashin, et il parlait alors au nom de ses collègues, y compris le député de Burin-Burgeo, on ne saurait y arriver qu'en exploitant les deux services en

[M. McGrath.]

même temps pendant cinq ans. A son avis, on ne saurait démontrer l'avantage de l'un sur l'autre que par ce moyen, et le chemin de fer n'aurait pas autrement l'occasion d'acquérir l'expérience nécessaire dans l'exploitation d'un service d'autobus à Terre-Neuve.

Il avait aussi recommandé à l'époque que le chemin de fer envisage la possibilité de mettre en service un autorail diesel. La société rejeta sur-le-champ cette proposition comme étant trop coûteuse en raison des fortes dépenses qu'elle entraînerait. M. Cashin présenta son mémoire à la Commission en déployant son éloquence habituelle. Il parlait en son nom et en celui de ses cinq collègues. La période d'essai s'imposait, selon lui, afin de s'assurer que le National-Canadien fournisse, de fait, un service plus satisfaisant et prouve qu'il puisse le maintenir dans les conditions atmosphériques et routières propres à Terre-Neuve.

J'ai trouvé très intéressant, monsieur le président, tout comme mes collègues, j'en suis sûr, que le ministre de la Production de défense, le député de Burin-Burgeo, ait fait entendre un tout autre son de cloche lorsqu'il a commencé à siéger sur les banquettes ministérielles et qu'il a accédé au cabinet. Je pense à ses remarques au cours du débat sur le discours du trône, consignées à la page 282 du hansard. Il avait alors appuyé l'abandon du service-voyageurs à Terre-Neuve et il l'avait fait avec la fougue qu'on lui connaît.

Or, monsieur le président, qu'est-il survenu pour qu'il change d'idée? Enfin c'est une question d'opinion. Apparemment, le ministre de la Production de défense voit maintenant la situation bien différemment des banquettes ministérielles que lorsqu'il était député. Je comprends difficilement pourquoi la Commission canadienne des transports doit rendre cette décision avec une hâte qui n'est certes pas caractéristique d'un tribunal qui entend un aussi important mémoire. En somme, nous ne traitons pas d'un tronçon ou d'un embranchement; nous parlons d'une voie ferrée provinciale qui sillonne la province de Terre-Neuve. Pourquoi une telle hâte à rendre une décision? Il est plutôt intéressant de noter que la décision n'a été rendue qu'après les élections du 25 juin.

Le déficit d'exploitation du National-Canadien dans le maintien de son service-voyageurs à Terre-Neuve a été grandement souligné. Mon collègue l'a signalé. Au cours de l'audition et dans son rapport, la Commission canadienne des transports a mentionné