

On a aussi vanté les merveilleux moyens de communication qui seraient mis à la disposition des Terre-Neuviens après une période d'essai. J'ai en ma possession une pétition signée par plus de 500 habitants de St. George, dans ma circonscription, et dont les auteurs proposent un parcours, vu qu'on les a privés de tout moyen de communication convenable. On m'a transmis la pétition le 25 septembre. Personne de nous n'ignore la réponse que reçoit un député qui se met en rapport avec un service du gouvernement. C'est l'éternelle rengaine des études. Le service a dit qu'il faisait une révision, une nouvelle étude de tous nos horaires et qu'il prendrait ma requête en considération. Deux mois plus tard il m'informait à regret qu'il n'entendait pas accroître le service d'autobus pour le moment. Il y avait déjà un mois que la décision avait été prise.

On a eu deux ans pour étudier un service d'autobus. Il était décidé que Terre-Neuve perdrait son service-voyageurs dans tous les cas, mais on n'a pas eu la prévoyance de songer sérieusement à lui substituer un service d'autobus. Pourquoi s'attendre à ce qu'on ait cette prévoyance, monsieur l'Orateur, quand on se montre incapable d'exploiter un service ferroviaire à Terre-Neuve, un service ferroviaire unique. On avait le monopole du service-voyageurs et on n'a pas réussi à en faire une entreprise rentable. Les bonzes des chemins de fer ont leurs experts eux aussi, monsieur l'Orateur, et ceux-ci connaissent toutes les locutions recherchées qui ont tant de vogue aujourd'hui. Les chemins de fer ont aussi des départements voués à la recherche et au perfectionnement, des divisions d'exploitation industrielle et de consultation internationale. Il a aussi un programme concernant les ponts, ainsi que divers autres grammes appelés TRACS, ACI ou CIP. Les responsables devraient suivre les conseils, entre autres, que le premier ministre (M. Trudeau) a donnés à Harrison Hot Springs, et se livrer à quelques essais d'eugénique.

● (5.30 p.m.)

Dans un discours qu'il a prononcé devant l'Association canadienne des déménageurs et dont le *Globe and Mail* donne un compte rendu ce matin, M. Pickersgill a déclaré que ni le CN ni le CP ne seront autorisés à suspendre leur service-voyageurs avant la tenue de toutes les audiences publiques nécessaires. Il a dit que la Commission étudierait chaque demande en regard de l'intérêt public. On pourrait bien épargner sa salive, son temps et son argent, car les jeux sont déjà faits.

Je préviens les députés qu'intéressent les 31 services dont l'abandon est prévu d'intervenir dès maintenant s'ils veulent s'y opposer.

S'ils ont besoin de conseils sur la façon d'expédier une affaire, qu'ils s'adressent à leurs collègues de Terre-Neuve qui possèdent, eux, une ordonnance de la Commission canadienne des transports à l'appui de leurs arguments, ce dont nous n'avons pas bénéficié.

Un de mes commettants que la question intéresse m'a écrit à ce sujet. Voici ce qu'il dit:

J'ai été assez bouleversé en apprenant récemment par les journaux que le Canadien Pacifique avait demandé l'autorisation d'abandonner tous les services-voyageurs, à l'exception de certains trains-navette, et qu'en même temps le Canadien National prévoyait supprimer certains services-voyageurs, y compris ceux des provinces Maritimes. Ma voix, je m'en rends compte, crie peut-être dans le désert mais, comme vous le savez par notre correspondance antérieure, je suis convaincu qu'en fonction des avantages sociaux qui découlent des deniers publics, le chemin de fer revient bien moins cher pour le transport et des voyageurs et des marchandises qu'un nouvel accroissement de notre réseau routier. Les voyageurs ont pris l'habitude de l'indépendance que leur assurent leurs propres voitures, et des petites sociétés de camionnage ou même des camionneurs préfèrent l'indépendance que la route leur assure.

Il reste, cependant, que ces deux méthodes sont plus coûteuses que le transport par rail si ce dernier reste efficace et moderne. Il coûtera beaucoup plus cher aux contribuables canadiens de permettre aux deux types de trafic ferroviaire de diminuer et d'affecter des millions de dollars à des projets routiers. Le Japon a montré la voie depuis des années dans ce domaine, et il était stimulé par le fait qu'il n'avait pas assez d'espace pour un réseau routier. Cependant, dans son cas, cela s'est révélé plus bénéfique pour son économie tout en épargnant de l'espace. Aux États-Unis, où l'espace devient de plus en plus rare, on s'intéresse à nouveau, dans les régions à grand trafic, c'est-à-dire Portland (Maine) à Richmond (Virginie), à l'amélioration tardive du service ferroviaire. Ce n'est pas parce que nous ne manquons pas d'espace au Canada que nous devons faire l'erreur d'abandonner notre réseau ferroviaire, pour avoir à le reconstruire dans 20 ans.

C'est un souci que l'on rencontre partout au Canada.

Permettez-moi de demander aussi au ministre des Transports de songer à améliorer les services régionaux, tant à Terre-Neuve que dans les autres provinces Maritimes. J'aimerais également entendre parler des améliorations que l'on entend apporter aux installations de l'aéroport de Deer Lake, desservi par les Eastern Provincial Airways.

Je conclus en rappelant au gouvernement qu'il se doit, conformément à la responsabilité qu'il a envers la population canadienne, de remplir sa promesse d'instaurer des droits égaux pour tous les Canadiens, où qu'ils vivent au pays. Ces droits comprennent celui de jouir de services-voyageurs ferroviaires. Même si les Terre-Neuviens se sont vus refuser ces services, j'estime que cela n'autorise pas le gouvernement ou la CCT à les refuser au reste du pays.