

Chemins de fer—Loi

Le premier c'est que le CN est pratiquement tenu de fournir un service voyageur qui se solde par un déficit de quelque 50 millions de dollars par an. Pour éliminer ce déficit, il faudrait abandonner le service passager sauf sur les lignes où il est rentable.

Le second fardeau financier est imputable au transport du grain qui se fait à perte . . .

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre des Transports (M. Lang) invoque le Règlement.

M. Lang: Je n'invoque pas à proprement parler le Règlement, monsieur l'Orateur. Je crois seulement devoir signaler au député que j'ai lu son article et qu'il rendrait probablement service à la Chambre s'il ne répétait pas ses arguments et passait directement à ses conclusions.

M. Crosbie: J'admire la sagacité du ministre mais il gagnerait certainement à m'écouter une seconde fois. Il aurait ainsi l'occasion d'apprendre son métier.

Une voix: Il n'arrivera quand même pas à comprendre.

M. Crosbie: Les pertes occasionnées par le transport du grain au tarif peu élevé du Pas du nid-de-Corbeau pourraient s'élever d'après les calculs du Dr Bandeen à environ 64 millions de dollars en 1977.

Il a parlé ensuite de l'exploitation déficitaire des lignes ferroviaires de Terre-Neuve qui font perdre au CN de 22 à 23 millions de dollars annuellement. Naturellement, la seule façon d'en finir avec ce problème est de brader ce qui reste des chemins de fer terre-neuviens—en d'autres termes abandonner le frêt, licencier les cheminots et cesser de fournir le service aux passagers.

Le quatrième fardeau est celui des deux milliards de dollars de dettes à long terme contractées envers le gouvernement fédéral, et qui s'accumulent depuis que la société de la Couronne a été fondée en 1923.

Le bill ne permettra d'appliquer qu'une partie des mesures préconisées par le Dr Bandeen, pour rendre le CN rentable. J'ai fait remarquer hier soir que nous aurions une situation idéale si l'on adoptait toutes ces solutions. Nous finirons par avoir un chemin de fer sans passagers, sans marchandises à transporter; à ce moment-là il sera rentable. Vu sous cet angle-là, c'est souhaitable. Mais ce n'est pas ainsi que nous voyons les choses dans ma région, monsieur l'Orateur. Nous pensons que le transport est un service qui ne doit pas être entièrement régi par le principe du paiement par l'utilisateur ou par le consommateur. Le transport est en soi une politique.

● (1622)

Lorsqu'ils ont rencontré le ministre il y a quelques mois, les premiers ministres des quatre provinces de l'Atlantique lui ont laissé entendre que les transports devaient constituer un instrument de développement économique régional. Le transport, ce n'est pas seulement une affaire de rentabilité. Dans ce cas, nous n'aurions jamais eu le CN et il n'y aurait certainement jamais eu de chemin de fer à Terre-Neuve. Pas plus que nous n'aurions de services de traversier. Le ministre et le CN veulent que les chemins de fer deviennent rentables. S'ils font cela, le gouvernement va se retrouver dans un cul-de-sac dont il aura du mal à sortir.

Je tiens à signaler aux députés que, lorsqu'on dit que les transports ferroviaires à Terre-Neuve présentent un déficit de 22 à 23 millions de dollars par an, on inclut là-dedans l'intérêt

[M. Crosbie.]

versé sur une dette de 100 millions de dollars contractée par le CN auprès du gouvernement canadien en 1952. Le gouvernement a prêté 100 millions de dollars au CN pour lui permettre d'améliorer le réseau ferroviaire de Terre-Neuve. Le CN n'a payé aucun intérêt sur ce prêt jusqu'en 1974, un an avant que le ministre ne prenne le portefeuille des transports. Depuis 1974, le CN a été obligé de payer de l'intérêt sur cet emprunt de 100 millions de dollars et le montant de cet intérêt annuel, calculé dans le déficit, est de 5.5 millions de dollars. Ainsi, sur ce déficit de 22 ou 23 millions déclaré par le CN sur son service-passagers, il faut compter 5.5 millions d'intérêt versés sur cet emprunt contracté en 1952, qui devrait maintenant être supprimé.

Je demanderai au ministre de nous dire, la prochaine fois qu'il prendra la parole sur ce bill, si le gouvernement acceptera ou non d'annuler le remboursement du prêt de 100 millions de dollars consenti pour le tronçon terre-neuvien du CN en 1952.

Certaines des questions qui nous préoccupent à Terre-Neuve ont fait l'objet d'une commission royale d'enquête sur les transports, dont le rapport devrait être présenté dans un ou deux mois. Cette commission, présidée par le Dr Arthur Sullivan, est composée de MM. Esau Thoms et B. Ploughman. Nous ne savons pas encore quelle sera le résultat de l'enquête. Certains ont avancé devant la commission que le service ferroviaire de Terre-Neuve devrait être entièrement supprimé. Je prie le ministre de ne pas tenir compte de cette recommandation, de ne pas songer à supprimer les chemins de fer à Terre-Neuve. Il ne les supprimera pas. S'il essayait de le faire, il s'exposerait aux pires réactions des habitants de cette région qui ne permettraient pas qu'on abolisse le service ferroviaire. Si le ministre et le CN refusent d'assurer l'exploitation, nous nous en occuperons nous-mêmes nous tirerons nos capitaux soit des impôts fédéraux, que nous ne payerons plus, soit d'autres sources, pour assurer le service. Il ferait donc mieux de n'y plus songer. Il n'a pas d'autre solution à offrir que d'abandonner les autres lignes du CN à Terre-Neuve.

En 1974 il y avait 1,891 employés dans le service ferroviaire du CN. La société emploie de 3,000 à 4,000 employés en tout, mais il y en avait 1,891 dans son service ferroviaire. En 1976, il y avait 1,715 employés, soit 176 de moins qu'en 1974. Le CN, avec l'appui du ministre des Transports et du gouvernement, fait tout son possible pour réduire ses effectifs, pour mettre à pied encore d'autres Terre-Neuviens qui iront grossir le nombre déjà épouvantable des chômeurs. Quand le CN ne met pas des travailleurs à pied, il les mute sur le continent. Les préjugés qu'il entretient à l'égard de la partie continentale du pays l'aveuglent. Tout doit être exploité à partir de là.

D'une façon insidieuse, mois après mois, le CN réduit son service d'express, son service télégraphique et son service maritime. En faisant un déménagement, il établit le siège social du CN Maritime à Moncton, où 70 p. 100 de la population vote libéral. On veut maintenant déménager le service de comptabilité et d'informatique sur la côte Atlantique du Canada. J'ai surpris le ministre et la société en train de conclure cette affaire il y a quelques mois. Ils attendent maintenant de recevoir le rapport de cette commission royale. C'est ce qui se passe. C'est ce que veut dire l'efficacité du point de vue humain. Dans une province qui se trouve déjà dans le pire marasme économique, ils veulent encore réduire le service.