

*Chemins de fer—Loi*

Le regretté C. D. Howe se retournerait dans sa tombe s'il savait que le gouvernement canadien renonce à 808 millions de dollars dans le bill à l'étude. Il s'est attiré de graves difficultés politiques, je crois, le jour où il a dit «Qu'est-ce qu'un million?» Il s'agit ce soir de 808 millions de dollars, un fardeau dont nous allons soulager le CN.

Quand il est question de transports, je préfère consulter les experts. Un de ces experts est le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Horner). Comme il était le critique des transports de ce côté-ci de la Chambre, en me préparant au débat, j'ai pensé que le mieux était de me reporter aux opinions d'un homme maintenant en mesure d'assurer la réalisation de ses idées.

À l'automne 1976, le ministre actuel de l'Industrie et du Commerce pouvait encore dire ce qu'il pensait ou pouvait encore penser. Je ne sais pas si c'est encore vrai aujourd'hui, mais j'aimerais citer un passage du hansard du 6 novembre 1976, à la page 14417. Le ministre de l'Industrie et du Commerce, qui était alors simple député, avait déclaré ce qui suit à propos du ministre des Transports (M. Lang):

● (2152)

... il s'est conformé au principe préconisé, je suppose, par la Fonction publique à savoir que les usagers doivent financer le service. J'ai toujours cru que les modes de transport pourraient mieux servir les Canadiens si les usagers avaient un peu plus à dire avant qu'on leur demande de payer.

C'est un excellent principe que le ministre de l'Industrie et du Commerce avait énoncé en 1976 et je suis convaincu qu'il n'a pas changé d'avis. Il avait déclaré ensuite:

Je ne puis qu'en conclure que le ministre semble enclin à augmenter le tarif-marchandises, les tarifs aériens, les tarifs de chemin de fer et depuis peu, les tarifs de transport maritime.

Ce que le ministre avait déclaré à ce moment-là est encore vrai. Le ministre des Transports est enclin à augmenter le tarif-marchandises, les tarifs aériens, les tarifs de chemin de fer et les tarifs de transport maritime. Maintenant, notre ancien critique est passé dans le camp du ministre et il l'aide à poursuivre ces objectifs. Tout change avec le temps et celui qui voulait emplumer le ministre des Transports a maintenant tout oublié.

Les principes qu'il avait énoncés à ce moment-là tiennent toujours, cependant. Je ne m'oppose pas à ce qu'on retire cette charge de 808 millions de dollars au CN si c'est bien une charge. Après tout, c'est seulement l'argent des contribuables et puisque les contribuables ne savent pas que ce sont eux qui l'avaient prêté, ils ne se préoccupent pas beaucoup de ne pas se faire rembourser.

Avant de citer M. Bandeen, je tiens à signaler qu'à mon avis, lui et les administrateurs du CN sont des gens compétents et que je n'ai aucune critique à formuler à leur égard. Ils ont dû fonctionner en respectant les conditions fixées par le gouvernement actuel. Le ministère des Transports n'a vraiment pas de chance, monsieur l'Orateur. La plupart des autres ministères s'en sont bien tirés avec le cabinet: ils ont bénéficié d'un changement de titulaire tous les six ou neuf mois. Un ministre ne peut faire trop de dégâts dans un laps de temps aussi court, mais, malheureusement, le ministère des Transports a le même ministre depuis septembre 1975. Depuis 29 mois, le titulaire actuel est à la tête du ministère, et cela commence vraiment à se faire sentir sur le réseau de transport du pays. Au lieu de la politique du derviche tourneur, la politique actuelle veut que le ministre soit si efficace à châtier

les Canadiens et à tirer du réseau de transport le dernier dollar qui peut en être tiré, qu'on veuille le laisser en place au moins jusqu'aux prochaines élections, lorsque la circonscription de Saskatoon-Humboldt sera débarrassée de la notion de paiement par l'utilisateur si chère au ministre.

Je ne citerai qu'une partie des recommandations de M. Bandeen pour faire du CN une entreprise rentable. Dans une interview rapportée dans le *Globe and Mail* du 11 février 1977, il a dit:

La société des Chemins de fer Nationaux du Canada pourrait être rentable si on la délestait de quatre fardeaux...

En fait, il voulait dire cinq, mais il ne voulait pas mentionner le ministre des Transports. Le premier principe énoncé est le suivant:

Les déficits accusés au titre du service-voyageurs, qui est presque obligatoire, lesquels se chiffrent, selon M. Bandeen, à environ 50 millions de dollars par an.

Pourquoi nous mêlons-nous d'avoir un service-voyageurs, monsieur l'Orateur? En l'abolissant, nous pourrions épargner 50 millions de dollars par an. Fidèle à la politique de la terre brûlée qu'on a appliquée à Terre-Neuve, on y a aboli, en 1965, le service ferroviaire pour les voyageurs. Je me souviens du panneau-réclame que, dans toute sa reconnaissance, M. Smallwood avait fait ériger au nom de la population et sur laquelle on pouvait lire ce qui suit: «Grâce à M. Pearson, nous allons achever la route en 1965.» Il s'agissait de la route transcanadienne que le gouvernement fédéral avait accepté de financer à 90 p. 100 pourvu que Terre-Neuve accepte docilement de perdre son service-voyageurs. Si Terre-Neuve n'a pas de service-voyageurs, pourquoi le reste du Canada devrait-il en avoir un? J'estime que nous devrions examiner de très près ce principe de Bandeen. Il nous épargnerait des pertes de l'ordre de 50 millions de dollars par année.

Le rapport fait ensuite état des deuxième et troisième principes:

Les pertes occasionnées par le transport du grain aux tarifs peu élevés du Pas du Nid-de-Corbeau, lesquelles, d'après ses calculs, pourraient s'élever à environ 64 millions de dollars en 1977.

Les pertes occasionnées par l'exploitation des réseaux ferroviaires à Terre-Neuve, lesquelles sont de l'ordre de 22 à 23 millions de dollars annuellement.

Finissons-en avec le réseau ferroviaire terre-neuvien. Comme nous ne l'avons fait disparaître qu'en partie en 1965, finissons donc notre travail—enlevons les rails et vendons-les! Cela serait payant pour les usagers, et nous permettrait de faire nos frais. Monsieur l'Orateur, le ministre des Transports n'a qu'à tenter de le faire et nous allons lui enrouler les rails autour du cou et le jeter dans le détroit de Cabot. Comme l'Institut d'hydrologie a été démenagée à Saskatoon, le ministre est maintenant devenu expert dans le domaine des eaux.

Revenons au rapport du *Globe and Mail* qui poursuit en énonçant le quatrième principe:

Les deux milliards de dollars de dettes à long terme, pour la plupart envers le gouvernement fédéral, accumulées depuis la fondation de la société de la Couronne en 1923.

Monsieur l'Orateur, ce projet de loi n'est qu'un point de départ, qu'une amorce, car les quatre grands principes de M. Bandeen comprennent une dette de l'ordre de deux milliards de dollars.

J'espère ne pas parler trop fort, monsieur l'Orateur, mais je tiens à bien me faire comprendre. Ces 808 millions de dollars ne sont qu'un début. M. Bandeen veut rendre le CN rentable. Le bill ne permettra de réaliser qu'une faible partie de tout ce qu'il faudrait faire, selon M. Bandeen, pour rendre le CN