

Le vice-président du CN de la région de l'Atlantique, M. Marv Blackwell, donnait simultanément le détail de l'impact de ces coupures pour la région de l'Atlantique. Cinq cents postes, soit deux sur quatre, seront abolis cette année dans les provinces qui ont encore le service ferroviaire, et 1 000 postes additionnels au cours des années 1994 et 1995. Cela se passe dans une région où les gouvernements ont investi et dépensent toujours des fortunes pour tenter de relever l'économie. Parlez-moi de nager à contre-courant!

Chez la rivale CP Rail — doit-on encore dire «la rivale» dans le contexte économique actuel? — la situation est tout aussi chaotique. Cette société d'entreprise privée, donc forcément le modèle plus-que-parfait des progressistes-conservateurs, a connu des pertes de l'ordre de 175 millions de dollars pendant le seul troisième trimestre de l'année dernière. La Canadien Pacifique aussi annonçait le licenciement progressif de 1 600 cheminots en novembre.

Le 17 novembre dernier, nous apprenions que le Canadien Pacifique demanderait l'autorisation à l'Office national des transports de mettre fin à ses activités de transport des marchandises à l'est de Sherbrooke.

La compagnie prétend avoir perdu 52 millions de dollars au cours des trois dernières années dans l'opération de ce seul tronçon relié à Saint John, Nouveau-Brunswick. Cette décision éliminerait 320 postes dont un grand nombre, sinon la plupart sont situés au Nouveau-Brunswick.

Ainsi, la saga mal avisée et rétrograde de la vente de la ligne ferroviaire Sydney-Truro, en Nouvelle-Écosse, à des intérêts état-unisiens, (nous savions tous que c'était une expérience pilote pour tester les politiciens et l'humeur du public) nous devons maintenant assister à l'abandon pur et simple d'un autre tronçon historique de chemin de fer, et non le moindre; une ligne qui relie directement l'Est du Canada avec le centre du Québec et par là avec le cœur du pays, le Canada central.

Les services ferroviaires ayant été complètement éliminés dans deux provinces de l'Atlantique, à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard, les services ferroviaires existants au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse en ont-ils encore pour longtemps avant d'être totalement démantelés ou vendus?

L'absence d'une politique nationale de transport cohérente, qui eût dû comporter des objectifs précis pour le long terme, est l'élément qui a le plus contribué à déstabiliser le secteur des transports ferroviaires. Une attitude de laisser-faire entre les forces en présence a servi de pseudo-politique, avec, pour résultat, la dégringolade sans précédent que nous connaissons présentement. Le fameux tableau dit «le Radeau de la Méduse» et tout ce qu'il dépeint de désespoir sur le plan humain est trop faible comme image pour illustrer le désastre national d'abandon des réseaux ferroviaires et l'impact de ses retombées négatives sur des dizaines de milliers de familles canadiennes et des douzaines de centres ferroviaires.

Dans ce marché de libre concurrence, l'industrie des transports routiers connaît aussi des ratés! Les transporteurs américains livrent une concurrence féroce, étant donné

l'avantage du pétrole à meilleur marché aux États-Unis et les visées politiques continentales des Américains. Les concurrents américains ont un avantage de 10 à 20 p. 100 sur leurs coûts d'opération et de fonctionnement par rapport aux transporteurs canadiens. Le cabotage et l'incohérence des règlements provinciaux sur le transport routier causent aussi des maux de tête aux dirigeants de cette industrie. Les provinces veulent «contrôler» à leur guise sur leur territoire. Elles n'ont pas nécessairement une vue canadienne ou continentale. On voit aujourd'hui ce que cela donne dans un vaste pays comme le nôtre. Tout est à reprendre.

Au même titre que les chemins de fer, l'industrie aérienne est durement éprouvée par cette politique de libre concurrence ou de non-ingérence ou l'absence tout net de politique. Les changements de 1987 ont provoqué la chute libre des sociétés. Elles traversent leurs pires crises depuis leurs débuts historiques. Air Canada subit des pertes considérables, Canadien International, l'ancien CP Air, lutte désespérément pour éviter la faillite et assurer sa survie et Nationair, aujourd'hui nous le savons, ne tient plus. On pourrait même dire que tout est consommé pour Nationair.

Le directeur des ventes et des relations externes de Air Nova Inc., notre petit transporteur de la région dite «Atlantique», m'écrivait le 15 mars pour dire que les pertes financières de l'ensemble de l'industrie aérienne, ces trois dernières années, a virtuellement éliminé tous les profits enregistrés depuis la toute première envolée des Frères Wright en 1903. Voilà quelque chose pour le *Guinness Book of Records* ou *Ripley's Believe It or Not*.

Complètement déstabilisés, les transporteurs aériens souffrent d'une surcapacité chronique directement liée à la politique de déréglementation: trop d'avions, trop de sièges disponibles, des prix trop élevés, des taxes, des surtaxes et la TPS. Pour ajouter au mal, la récession qui perdure. Mais aussi, pour citer mon correspondant d'Air Nova:

Nous sommes découragés par le gouvernement qui donne de l'aide à nos concurrents avec le revenu de nos taxes et de nos impôts, mettant à risque notre propre rentabilité.

Les prochains mois seront décisifs pour cette industrie. Pourra-t-elle s'en sortir? Le gouvernement a-t-il les éléments d'une solution? Peut-il encore réagir? Veut-il réagir? Se contentera-t-il de regarder l'agonie de ces sociétés aériennes qui étaient synonymes autrefois, avec les grands réseaux de chemin de fer, d'un destin national et de la grande aventure canadienne?

Justement, les éléments de solution du problème de l'industrie aérienne, ainsi que ceux des autres secteurs du transport devraient être contenus, je dis bien devraient être contenus dans le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux de 1987, dont le rapport vient d'être rendu publique.

Cette commission d'examen, dont le rapport s'intitule *La concurrence dans les transports: Regard sur la politique et la législation*, contient 56 recommandations. Oui, vous avez bien entendu, 56 recommandations!