

Son Honneur le Président *pro tempore*: Je désire informer le sénateur que son temps de parole est écoulé.

Les sénateurs sont-ils d'accord pour permettre au sénateur de continuer?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Hastings: Le rôle actif et positif que nous jouons, en tant que sénateurs canadiens, par l'intermédiaire de notre comité et de notre participation à l'Assemblée de l'Atlantique Nord, peut certainement nous donner un nouveau sentiment de fierté à l'égard de la contribution du Canada à la paix et à la sécurité mondiales.

Je suis heureux que la politique et les règlements du Sénat en ce qui concerne les voyages m'aient permis de participer au travail précieux du Groupe de travail du président sur l'Amérique et l'Europe.

Des voix: Bravo!

(Sur la motion du sénateur Corbin, le débat est ajourné.)

L'AJOURNEMENT

L'honorable John Lynch-Staunton (leader adjoint du gouvernement): Honorables sénateurs, avec la permission du Sénat et nonobstant l'alinéa 59(1)*h*) du Règlement, je propose:

QUE, lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, ce soit au mardi 27 avril 1992, à 14 heures.

Son Honneur le Président *pro tempore*: La permission est-elle accordée, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

LES TRANSPORTS

LA VENTE DE LIGNES DE CHEMIN DE FER—L'ABSENCE DE POLITIQUE NATIONALE

L'honorable Eymard G. Corbin, ayant donné avis le 23 février 1993:

QU'il attirera l'attention du Sénat sur les répercussions de la vente ou de la vente projetée de certaines lignes de chemin de fer au Canada et de l'absence d'une politique nationale des transports véritablement intégrée.

— Honorables sénateurs, avant de me lancer dans une grande envolée, je veux dédier ce discours à la mémoire du regretté Charles Turner, qui a toujours défendu de façon fort convaincante les intérêts des travailleurs du secteur des transports au Canada et qui a occupé le fauteuil immédiatement à ma gauche immédiate pendant de nombreuses années.

[Français]

L'industrie du transport au Canada n'a jamais été dans un état aussi lamentable. Des cyniques — ou sont-ce des

prophètes — disent que l'on peut s'attendre à pire encore! Le moral des dirigeants et des employés est à son plus bas et le gouvernement et ses ministres font tout ce qui est possible pour ne pas s'impliquer. Depuis que j'ai commencé la recherche pour ce discours, la situation n'a cessé de se détériorer de façon draconienne. Les mauvaises nouvelles nous arrivent à toute allure et de tous les côtés, y compris les politiques du gouvernement.

Depuis quelques années, il s'est rarement écoulé un mois, sans que nous n'ayons été alertés par la publication de statistiques ou de déclarations qui brossent le plus sombre tableau du réseau au chapitre des transporteurs. Dernièrement, le transporteur aérien National faisait la une des journaux; c'était comme la veillée au chevet d'un moribond. À preuve de ce que j'affirmais il y a un instant, cet en-tête d'article publié dans *Le Devoir* du 30 mars et je cite: «Corbeil (ministre des Transports) laissera Obadia (président de National) «rebondir» tout seul.» En fait, pour ce qui concerne cette société aérienne, il eût fallu que je récrive mon texte deux fois par jour depuis une semaine tellement les événements se précipitaient.

Au début du mois, le CN faisait aussi les manchettes avec l'annonce de 11 000 mises à pied d'ici trois ans. Qui aurait cru pareille débandade il y a cinq ans? Et qui s'est levé de ce côté-là à part le sénateur John M. MacDonald pour le décrier?

Ce marasme est principalement dû à l'absence de politiques cohérentes et véritablement nationales. La Loi de 1987 sur les transports nationaux qui consacrait le principe de la déréglementation et la non-ingérence du gouvernement — sauf s'il s'agit de ses amis, en pratique — était perçue à l'époque par le gouvernement conservateur et ses supporteurs comme le commencement d'une ère nouvelle. Qui chez le caucus conservateur s'est soucié alors des effets secondaires inéluctables qu'engendrerait cette politique de déréglementation? Assommés par le choc cauchemardesque des effets dévastateurs que cette politique a infligés aux transporteurs nationaux, les conservateurs sont incapables d'agir pour avoir garoché aux quatre vents toutes les solutions de rechange, de compromis raisonnable et d'évolution ordonnée. Le mauvais rêve est devenu la réalité toute crue.

Le nouveau président du Canadien national, M. Paul Tellier, annonçait au début du mois que les pertes projetées du CN pour l'année dernière étaient de 150 millions de dollars. De plus, si la société ferroviaire ne réussissait pas à réduire ses coûts d'exploitation, ses pertes accumulées pourraient s'additionner à 1,5 milliards de dollars d'ici 1997. L'endettement du CN passerait ainsi de 2 milliards à 4 milliards de dollars. C'est pourquoi le CN annonce qu'il procède dès cette année à 3 000 mises-à-pied. Sept mille autres mises à pied au Canada et 1 000 aux États-Unis prendront effet au cours des années 1994 et 1995.

La société envisage de plus de vendre ses lignes ferroviaires secondaires à «profit marginal» — c'est sa définition et c'est elle qui en fixe les normes — et d'abandonner purement et totalement celles qui, toujours selon ses critères «maison», encourrent des pertes.