

*Initiatives ministérielles*

Vous remarquerez que l'article 174 de la Loi nationale sur les transports ne fait que contredire les déclarations de l'article 92. Il n'exclut pas les chemins de fer qui, autrement, relèveraient de la compétence fédérale.

Naturellement, la Cour suprême peut conclure que la CWRC ne relève pas du tout du fédéral, auquel cas les petites lignes dans la même situation tomberaient dans la même catégorie et seraient de compétence provinciale plutôt que fédérale du point de vue des relations de travail. Il ne me paraît pas très normal d'essayer d'agir avant que la Cour suprême ne rende son jugement. Je crois que sa décision devrait intervenir cette année.

Alors que le reste du monde industrialisé et même certains pays en voie de développement investissent massivement dans la modernisation et le rééquipement de leurs réseaux ferrés, le Canada va à contre-courant. Il suffit de regarder la récente tragédie économique et sociale dans le domaine des transports, soit la réduction de moitié des services de VIA Rail. Même nos voisins du sud, les Américains, ont reconnu la nécessité d'avoir un réseau national de transport ferroviaire des voyageurs moderne et efficace. Ils ont commandé du nouveau matériel roulant, de nouvelles locomotives. Certaines de leurs commandes récentes sont allées à Bombardier, qui fabrique des wagons de voyageurs. Il me semble étrange que nous puissions fabriquer des wagons pour les États-Unis et d'autres pays—cette société a également eu des commandes de pays d'Afrique et de l'Europe de l'Ouest—, mais que nous ne les fabriquions pas pour nous-mêmes. Cela en dit long sur la politique actuelle du gouvernement.

Il est possible d'exploiter sans pertes, et peut-être même à profit, un réseau national de transport ferroviaire de voyageurs, un réseau national de lignes secondaires. Cela peut se faire. D'après les chiffres, je suis d'avis que la Western Railway fait un meilleur travail que le CN pour transporter le grain. À part certaines craintes justifiées qu'ont les syndicats des travailleurs de chemins de fer, il n'en reste pas moins que la Western Railway réussit à faire un meilleur travail. Maintenant, elle fait face à de graves problèmes. Elle devra dépenser des millions de dollars encore pour remettre cette voie en état. Elle a encore un prêt hypothécaire à rembourser au CN. Il lui faudra encore un an ou deux pour finir de rembourser ce prêt, et elle devra ensuite investir des millions de dollars pour la remise en état de la voie, notamment pour l'installation de rails d'acier plus lourds. Elle n'est donc pas encore sortie de l'auberge.

Malgré les moyens dont elle dispose, elle a fait un travail incroyable en ce qui concerne le transport du grain. C'est d'ailleurs précisément pour cela que cette société a été créée, puisque le gouvernement était prêt à laisser le CN abandonner le transport du grain, alors qu'il aurait dû plutôt l'obliger à le faire de façon plus efficace. C'est à n'y rien comprendre.

Comme je l'ai dit au départ, nos sentiments sont partagés à cet égard. D'une part, je ne veux pas que la Central Western Railway soit désavantagée lorsque d'autres sociétés de chemins de fer secondaires seront inévitablement créées parce que le gouvernement cherche désespérément des acheteurs, tout comme les grandes sociétés qui veulent abandonner des lignes. Voilà pour le premier problème. Par ailleurs, la Cour suprême devra trancher la question des compétences fédérales et provinciales dans ce dossier.

• (1050)

Question de travail, de commodité, et de bon ordre ainsi que pour le bien-être des Canadiens d'un bout à l'autre du pays, il me semble que les chemins de fer devraient continuer de relever du gouvernement fédéral comme cela a toujours été le cas au cours de notre histoire. Nous devrions rétablir la compétence fédérale dans ce domaine au lieu d'exploiter les chemins de fer au jour le jour, mois après mois, en abandonnant des tronçons ferroviaires au petit bonheur et en annulant le programme de remise en état des voies ferrées. Ce programme a été supprimé une année avant d'arriver à terme. Il reste encore 1 000 ou 1 200 milles de voies ferrées à refaire. Les travaux ont été décommandés. On fournit ainsi au CN et au CP un bon prétexte pour abandonner des voies ferrées parce qu'elles sont inutilisables. Il va sans dire que si l'on ne les remet pas en état, les jours de ces voies ferrées sont comptés.

À mon avis, le comité doit examiner minutieusement ce projet de loi en convoquant tous les témoins qui voudront bien comparaître. Mon collègue en a mentionné quelques-uns, notamment les représentants de la Central Western et de la Fraternité des cheminots. Je crois que les représentants du CN devraient être convoqués eux aussi. Et également ceux de l'Office national des transports. Le ministre aussi, bien sûr, devrait comparaître même s'il faut lui arracher les mots de la bouche.

Je ne saurais souscrire à une mesure qui ne devrait pas être présentée tant que la Cour suprême n'aura pas rendu sa décision. Je n'en vois pas la nécessité. Sauf erreur, aucune autre ligne secondaire ne sera ouverte cette année. Je n'ai eu vent de rien de tel, nulle part au Canada. Il se trouvera des gens pour proposer un transport ferroviaire de luxe pour touristes bien nantis entre