

Messageries du CN

Mécontent de cette décision, le comité a recommandé, et je cite:

Que le gouvernement étudie la possibilité d'obliger les Chemins de fer nationaux à continuer d'assurer le service des messageries du CN au niveau minimal de 1979.

En conséquence, monsieur le président, j'ai revu toute la question avec M. Bandeen et son personnel. Nous avons étudié la possibilité dont il est question dans la recommandation et, comme on le sait sûrement, monsieur le président, certains ajustements ont été faits aux décisions antérieures, particulièrement en ce qui a trait à Charlottetown et à Sydney.

C'est ce que je veux maintenant raconter rapidement en sept ou huit minutes, dans l'espoir que la Chambre accepte que du moins l'esprit de la recommandation du comité des transports a été honoré.

[Traduction]

Nous devons tout d'abord examiner les données du problème. Premièrement, nous devons nous demander pourquoi l'on a réduit le nombre de terminus aux messageries du CN. Bien que le CN ait tenté de réorganiser le service, de réduire les coûts et de lancer de nouveaux types de services, comme Rapidex, le nombre de livraisons est passé de 24 millions, dans les années 1950, à sept millions en 1980, soit en l'espace de 30 ans. Deuxièmement, la participation du CN à ce marché est tombée à 5 p. 100 pour les livraisons de marchandises de détail et à 2 p. 100 pour les petits colis. Ce n'est certes pas le volume qu'on imagine peut-être lorsque l'on songe aux messageries du CN. Troisièmement, les pertes financières ont augmenté de façon inversement proportionnelle au point d'atteindre 53 millions de dollars en 1980 et 205 millions pour les cinq dernières années.

Quels étaient les choix qui s'offraient aux Messageries du CN? Le premier, continuer dans les mêmes conditions avec un marché de moins en moins important et des pertes croissantes. Cela aurait porté préjudice aux autres activités du CN. Cependant, fidèle à la tradition concernant les sociétés commerciales de la Couronne, le CN aurait pu ou aurait dû se tourner vers le gouvernement pour lui demander une subvention d'indemnisation, comme c'est le cas pour le service CN-Marine.

L'octroi d'une telle subvention se serait peut-être justifiée dans l'intérêt «national», dans notre intérêt à tous en tant qu'usagers de ces services. Je ne m'oppose pas au principe des subventions. Il y a des cas où elles se justifient.

Ce n'était pas l'avis du CN, et je suis d'accord sur ce point. Pourquoi? Simplement parce que d'autres transporteurs assurent actuellement la plupart des services offerts par le CN et ce, dans des conditions rentables et à des taux raisonnables. C'est ce qui m'a poussé à prendre cette décision.

Ces dernières années, nous avons connu des changements d'ordre quasi-culturel dans ce secteur des transports. Étant donné le développement révolutionnaire des grandes routes et de l'industrie du camionnage, le CN a dû faire face à une âpre concurrence. Dans la plupart des régions du pays, des sociétés de camionnage privées et agressives se sont emparées d'une bonne partie du marché que détenaient les Messageries du CN, ce qui a expliqué la baisse à 5 et 2 p. 100 dont j'ai déjà parlé.

Il y a, par exemple, dix entreprises de camionnage à Amherst et, 28 à Sydney, et elles se spécialisent dans certaines activités. Elles font du bon travail. Il n'y a aucun espoir de voir

les Messageries du CN retrouver leur position prédominante d'antan.

L'autre choix qui s'offrait au CN, et pour lequel il a opté, était de redéfinir son rôle dans le service des messageries: laisser aux camionneurs privés ce qu'ils sont le mieux en mesure de faire, c'est-à-dire le transport des petits colis, se concentrer sur le secteur dans lequel il excellait, à savoir les envois de chargements incomplets, intégrer ses activités à celles des entreprises locales de camionnage pour assurer le niveau du service, et restreindre le nombre de débouchés ou de terminus. C'est ce que j'ai accepté, en ma qualité de ministre des Transports.

J'ai accepté, mais avec des réserves. Trois conditions devaient être remplies. En premier lieu, il fallait protéger les employés. C'est ce qui a été fait dans une large mesure. Nous avons négocié avec le syndicat des conditions acceptables et avons ratifié l'entente en novembre dernier.

Comme nous le savons tous, trois choix s'offrent aux travailleurs: le recyclage, le déplacement et la retraite. Entre 80 et 90 p. 100 des employés visés pourront en profiter. La plupart des autres auront droit à l'indemnité de licenciement. À l'heure actuelle, les Messageries du CN comptent 5,000 employés. Près de un millier seront visés par cette politique. Le chiffre change quelque peu tous les jours, au fur et à mesure que des employés se prévalent des choix à leur disposition. En ce moment, 400 d'entre eux ont fait part de leurs intentions. Près de 200, c'est-à-dire la moitié d'entre eux, ont trouvé du travail ailleurs au CN, une centaine d'autres ont opté pour la retraite anticipée et l'autre centaine ont démissionné, ayant trouvé à s'employer ailleurs. Dans beaucoup de cas, ils recevront l'indemnité de licenciement dont j'ai parlé. Ceux qui sont entrés tout récemment au service des Messageries du CN n'ont pas droit aux mêmes avantages que ceux qui ont 5, 10, 15 ou 25 ans d'ancienneté.

En deuxième lieu, il fallait assurer la permanence d'un service des messageries dans les localités. Et c'est ce qui a été fait. Comme on peut le constater dans la publicité très intéressante qu'on a fait paraître dans les journaux, les Messageries du CN assument leurs responsabilités. Les Messageries du CN le font en conjugant leurs services avec ceux d'entreprises locales de camionnage auxquelles elles sous-traitent. Elles le font en outre en maintenant des services dans les localités où personne d'autre n'en assure, par exemple à Churchill, au Manitoba. Dans des publicités récentes, le CN a déclaré qu'il continuerait à assurer le service de tous les centres desservis à l'heure actuelle. Il le fera cependant d'une façon beaucoup plus sensée compte tenu du marché actuel. Le CN se charge d'assurer ce service. Il adjuge ensuite des contrats aux entreprises de camionnage pour en assurer la prestation.

● (1530)

Par suite de l'examen recommandé par le comité, deux cas spéciaux ont été cernés. J'en ai parlé à la Chambre le 4 février dernier. Le premier est celui de Charlottetown où nous avons décidé de maintenir ouverte la gare car, autrement, la province se serait retrouvée sans aucun service de Messageries du CN. La deuxième exception a été le bureau de Sydney que nous avons conservé simplement en raison des perspectives d'emploi exceptionnellement faibles dans la région à l'époque. Les Messageries du CN ont promis—et je suis garant de cette promesse, je le présume—de maintenir en service ces bureaux