

*Initiatives ministérielles*

Je n'aime pas dire, «Je vous l'avais bien dit», monsieur le Président, mais je vais le dire quand même. Quand il a été question de supprimer le tarif légal pour le transport du grain, on nous a dit que ce tarif faisait perdre tellement d'argent aux chemins de fer que ces derniers ne pouvaient plus fonctionner, qu'ils allaient devoir abandonner des embranchements et que, sans subvention, ils ne pourraient pas réparer d'autres voies pour pouvoir acheminer notre grain.

Les ministres des Transports d'alors, ceux de 1980, de 1981, de 1982 et de 1983 ainsi que les chemins de fer nous ont dit et assuré que si nous supprimions ce tarif légal pour le transport du grain pour permettre aux chemins de fer de demander la totalité des coûts du transport, tout irait pour le mieux; que les chemins de fer gagneraient de l'argent à transporter le grain, qu'il n'y aurait plus d'abandon d'embranchements, ou si peu, que les voies seraient réparées et que les céréales des agriculteurs seraient mieux transportées. J'ai prédit que c'est le contraire qui allait se passer, et les événements m'ont donné raison.

Même entièrement remboursés de leurs frais de transport de grain, les chemins de fer ont continué de demander à abandonner des milliers de milles de voies. Depuis un an ou deux, cela ne vise plus seulement l'Ouest, mais aussi l'Ontario, le Québec et les provinces atlantiques. Deux provinces n'ont maintenant plus de chemin de fer: Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard.

À ce qu'il semble, les chemins de fer ne désirent plus qu'une chose, c'est d'exploiter une ligne principale. C'est tout ce qu'ils désirent. Ils aimeraient se débarrasser de tout le reste si cela leur était possible. Eh bien, monsieur le Président, il y a une chose qu'ils oublient de dire aux gens, c'est que ces dizaines de milliers de milles d'embranchements et de lignes secondaires, c'est ce qui alimente la ligne principale; c'est ce qui apporte le fret à la ligne principale et permet à cette dernière de réaliser des profits. Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'exploitation de voies secondaires et autres embranchements ferroviaires est déficitaire, loin de là; ces voies n'ont jamais été rentables. Toutefois, elles ont été aménagées pour plusieurs raisons. En effet, il fallait alimenter les voies principales, comme je viens de le dire, et acheminer les marchandises à leur destination. Puis il y avait une politique nationale à respecter.

• (1040)

À moins que l'actuelle politique nationale en matière de transports ne soit complètement refondue, la situation va persister et même s'aggraver. Peu importe que les sociétés de transport soient privées ou publiques, notre système de transport et, notamment, notre réseau ferroviaire vont continuer de péricliter tant et aussi longtemps qu'ils ne seront pas considérés et exploités comme un service public et non comme une machine à profits. Entre-temps, ce sont les contribuables et les voyageurs qui sont pénalisés.

En dépit de toutes les promesses de jours meilleurs où les chemins de fer rentraient dans leurs frais de transport des céréales, la situation n'a cessé de se détériorer. J'en déduis tout simplement que les sociétés se contentent d'empocher l'argent.

En ce qui concerne la Central Western Railway, je peux comprendre ce qui arriverait si une nouvelle compagnie de chemins de fer secondaire était lancée demain. Si elle limitait ses activités à une seule province, elle ne bénéficierait pas des dispositions de la nouvelle Loi nationale sur les transports et ne relèverait pas de la compétence fédérale. La Central Western Railway, quant à elle, a été fondée avant l'adoption de la nouvelle Loi nationale sur les transports et n'est pas visée par les dispositions de cette loi, d'où la présentation du présent projet de loi.

Le Conseil canadien des relations du travail a décidé qu'il s'agissait là d'un chemin de fer fédéral et partant, qu'il était assujéti à la loi et aux règlements fédéraux. La Cour d'appel fédérale en a jugé de même à deux voix contre une. L'affaire est désormais devant la Cour suprême. J'estime que le Parlement ne devrait pas être saisi de cette question tant que la Cour suprême n'aura pas rendu son jugement. Le gouvernement pourra ensuite décider de ce qui lui reste à faire s'il y a lieu. Si la Cour suprême décide que la Central Western Railway Company relève du fédéral au seul motif de la déclaration de l'article 92, alors l'effet combiné de l'article 174 de la Loi nationale sur les transports et du projet de loi C-5, s'il est adopté, sera de placer toutes les petites lignes ferroviaires, n'ayant des services qu'à l'intérieur d'une seule province, sous compétence provinciale plutôt que fédérale.

Par contre, si la Cour suprême décide que la Central Western Railway Company relève du fédéral pour les raisons mentionnées par le juge Marceau de la Cour d'appel fédérale, alors ces mêmes lignes relèveraient de la compétence fédérale.