

### L'ajournement

pouvait être révoquée dès qu'une entente satisfaisante serait conclue avec les provinces productrices; mais nous ne pouvons oublier nos responsabilités nationales. Au cours des entretiens des derniers mois, l'Alberta a exigé qu'on lui accorde les mêmes profits nets que ceux que l'ancien gouvernement lui avait offerts. L'Alberta ne voulait pas entendre parler d'une taxe à l'exportation sur le gaz naturel. L'Alberta ne voulait pas entendre parler d'une taxe à la tête du puits. L'Alberta ne voulait pas entendre parler de péréquation. L'Alberta ne voulait pas séparer la question du pétrole extrait des sables bitumineux de celle du pétrole de sources traditionnelles. L'Alberta a prétendu que nous qui formons pourtant le gouvernement national n'avions aucune raison de percevoir des recettes plus élevées, et il a prétendu que c'était ni plus ni moins qu'une expropriation. Cela nous a permis de tirer ces recettes de l'industrie pétrolière, y compris celle de l'Alberta, et des consommateurs canadiens, y compris ceux de l'Alberta. Nous avons fait des propositions le 13 mars . . .

● (2200)

**M. l'Orateur adjoint:** A l'ordre.

## MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 40 du Règlement.

LE CANADIEN NATIONAL—L'INTENTION D'ABANDONNER UN RÉSEAU DE VOIES EN NOUVELLE-ÉCOSSE—LA POSITION DU GOUVERNEMENT

**L'hon. Elmer M. MacKay (Central Nova):** Monsieur l'Orateur, en juin dernier, le ministre des Transports (M. Pepin) a refusé de se prononcer en faveur du maintien de voies dans la subdivision Oxford du Canadien National en Nouvelle-Écosse. Ces 55 milles de voies qu'on appelle «la petite ligne» sont très importants pour la Nouvelle-Écosse. Le ministre a aussi refusé à ce moment-là de faire inspecter le chemin de fer, l'état lamentable de la voie même. Si j'ai bien compris sa réponse, la CCT, pour lui, est l'autorité ultime et suprême. Il ne voulait rien faire avant que la Commission prenne une décision au sujet d'une demande d'abandon d'une partie du réseau.

Entretemps, près de six mois se sont écoulés et, à ma connaissance, les conditions n'ont pas changé et l'avenir de cette voie est tout à fait incertain.

Le dégoût que les députés de tous les partis éprouvent actuellement à l'égard de la politique du CN va au-delà de toute considération partisane. Jeff Matthews du *Chronicle-Herald* de Halifax a écrit ce qui suit dans un récent article:

Si les Communes avaient voté lundi pour élire la société la moins appréciée, le CN aurait pu remporter la palme.

La politique actuelle du CN, qui a décidé de fermer un grand nombre de ses terminus de messageries, est évidemment à l'origine de ce sentiment.

Comme vous le savez, monsieur l'Orateur, hier, le député de Hillsborough (M. McMillan) a fait une chose inhabituelle, mais tout à fait pertinente, en proposant l'ajournement de la Chambre afin de discuter de cette décision du CN qui mettrait à pied plus de 250 employés et placerait cette région dans une situation difficile. Néanmoins, le ministre sait que le CN se

débarrasse systématiquement des services qu'il ne juge pas suffisamment rentables. Toutefois, il admettra certainement que, s'il est très souhaitable qu'une société de la Couronne soit rentable, un réseau de chemins de fer national doit aussi rendre des services.

Il est toujours bon de rappeler à la Chambre et aux Canadiens que depuis sa création, le CN a été quatre fois libéré de sa dette et des intérêts qu'il devait. Entre 1922 et 1978 il a été libéré d'une dette de plus de 6.7 milliards. Le CN a parfois été dirigé de façon assez fantaisiste, pour ne pas dire plus. Par exemple, il semble qu'après la recapitalisation de 1952 qui accordait au CN un coefficient d'endettement presque identique à celui du CP, le CN a entrepris de remplacer ses locomotives à vapeur par des locomotives diesel et il a terminé cette conversion en moitié moins de temps que le CP. Bien sûr, si l'on ne tient pas compte de l'amortissement et si on est libéré d'une dette de 700 millions, on peut aller emprunter n'importe quelle somme pour acheter de nouvelles locomotives diesel, et c'est exactement ce que le CN a fait. Il espérait que cet investissement augmenterait son efficacité pour lui permettre de battre le CP. Néanmoins, ça ne s'est pas passé tout à fait ainsi et il n'a pas eu plus de succès dans le camionnage. Le CN a déboursé deux ou trois fois plus que toute entreprise de camionnage saine d'esprit ne l'aurait fait pour pareil achat et, bien sûr, il n'a jamais pu réaliser des bénéfices suffisants pour compenser son investissement initial. La tour de Toronto est bien sûr un autre exemple de la politique du CN. Sa construction a coûté deux fois et demie plus qu'on n'avait calculé à l'origine et la clientèle n'est pas aussi nombreuse que prévue. Ainsi la tour elle non plus, n'est pas suffisamment rentable. Je pourrais vous énumérer d'autres exemples du genre. Et le CN n'arrive pas non plus à maintenir en bon état de fonctionnement une partie très importante du réseau ferroviaire de la Nouvelle-Écosse.

Une bonne partie de ce court réseau ferroviaire traverse le comté de Pictou, le reliant au reste de la province et du pays. Sans cette voie ferrée, la ville et le port de Pictou n'auraient pas accès au réseau ferroviaire national. D'après Statistique Canada, la ville a produit et expédié des biens manufacturés pour près de 8 millions de dollars en 1977. Bien sûr, ces données ne tiennent pas compte de la grande usine de fabrication de pneus Michelin de Granton. Au lieu de démanteler le réseau ferroviaire dans la région de l'Atlantique—et plus précisément celui de la Nouvelle-Écosse—il nous faudrait plutôt entreprendre une étude détaillée des améliorations éventuelles à y apporter, en nous inspirant par exemple des études effectuées dans l'Ouest. Pareilles études, qu'elles soient faites par le juge Emmett Hall ou par d'autres, nous rappellent à la raison. Le MEER, le ministère fédéral des Transports et le ministère des transports de la Nouvelle-Écosse n'ont rien fait jusqu'à présent au sujet du réseau ferroviaire de la Nouvelle-Écosse. La région des Maritimes est peut-être la seule au Canada où l'on permet aux sociétés ferroviaires de cesser petit à petit d'entretenir des tronçons de voie ferrée sans tenir compte de l'ensemble des besoins de la région. Le démantèlement progressif de tronçons de notre réseau ferroviaire risque fortement de nuire à l'efficacité générale du réseau national.

● (2205)

Il ne faudrait pas abandonner d'autres voies de chemin de fer dans les Maritimes tant qu'une évaluation satisfaisante