

Les habitants de Winnipeg ont observé le comportement des conservateurs à propos de ces questions. La nervosité les gagne au sujet d'Air Canada, des conséquences de la privatisation, de la décision que doit prendre Air Canada au sujet de l'achat de nouveaux avions et de ses effets possibles sur Winnipeg. Pour toutes ces raisons, l'anxiété des gens de Winnipeg est tout à fait justifiée et il ne convient pas de balayer leurs inquiétudes du revers de la main en les traitant de pleurnichards comme l'a fait le député de Saint-Boniface (M. Duguay) il y a quelques semaines. Le député de Saint-Boniface ferait bien d'être beaucoup plus respectueux qu'il ne l'est de ce que pensent les habitants de Winnipeg de la façon dont le gouvernement actuel les a traités, mais ça, c'est autre chose.

La fermeture de l'usine de récupération de Transcona illustre également ce dont je parle. Pour expliquer cette fermeture, le CN dit notamment qu'il n'a plus autant de matériel roulant qu'auparavant, que celui qu'il a est loué en bonne partie et que les wagons loués sont envoyés à la ferraille ailleurs. Je n'en doute pas. Cependant, il n'en reste pas moins que nous sommes nombreux à nous être élevés avec véhémence durant des années, tant à la Chambre qu'au comité des transports, contre cette politique de location de matériel roulant.

● (1805)

Il est déjà assez contrariant de se faire arrêter par un train qui passe, mais lorsqu'on a tout le loisir en attendant au passage à niveau de compter les wagons américains loués, on se rend compte que chacun d'entre eux représente des emplois perdus à l'atelier de wagons de Transcona, à l'usine de récupération de Transcona et à divers autres endroits qui sont touchés. Pourtant, le gouvernement n'a rien fait pour convaincre le CN que la viabilité à long terme du secteur des transports au Canada, et de la société elle-même, est fondée non pas sur la dépendance à l'égard du matériel roulant américain, mais sur le maintien d'infrastructures du genre dont elle s'est dotée par le passé.

J'ai en main un document explicatif du CN au sujet de la fermeture dont je parle. Le CN soutient que la fermeture de l'atelier de récupération de Moncton est attribuable à la fermeture des ateliers d'entretien de Moncton, du fait que la mise à la ferraille de wagons va généralement de pair avec les activités de ses principaux ateliers de réparation. Les wagons qu'il ne vaut plus la peine de réparer vont à l'atelier de récupération où ils sont démontés pour récupération à diverses fins et notamment pour la ferraille. Or, conclut le CN, les ateliers de Moncton sont fermés et c'est une bonne raison de fermer l'atelier de récupération de Moncton.

Suivant cette logique, étant donné que les ateliers de Transcona sont censés devenir l'unique grand atelier de réparation du CN, pourquoi ne pas maintenir l'atelier de récupération au même endroit, tout juste à côté? Au lieu de cela, le CN déclare qu'il va tout transférer à l'atelier de récupération de London, en Ontario, qui a été choisi «en raison de sa proximité du marché du recyclage de la ferraille au Canada». Excusez-moi, monsieur le Président, mais je suppose que les conservateurs et le CN n'ont jamais entendu parler des laminoirs et de la fonderie de Selkirk, d'Ipsco à Regina, et de toutes les autres industries du Manitoba, de la Saskatchewan ou de l'ouest du

### L'ajournement

Canada en général, pour qui le CN est non pas l'unique mais la principale source de ferraille depuis des années. Puisque nous conservons les ateliers de Transcona, Dieu merci, nous devrions conserver également à Transcona l'activité récupération, pour faire tourner les éléments correspondants de l'économie de l'ouest du Canada.

Qu'est-ce que le gouvernement a permis au CN de faire? En deux mots, il a permis au CN de dire: «Au diable l'économie de l'Ouest canadien. Nous allons ramener tout cela à London, en Ontario, ce qui profitera à une économie déjà en pleine prospérité». Cette décision mécontente beaucoup de monde parce qu'elle représente toutes sortes de travaux. Il y a encore suffisamment de matériel roulant pour occuper la gare de récupération de Transcona pendant des années et des années.

Je connais les types qui y travaillent, je connais les types qui travaillent à la gare de Transcona. Ils expédient au loin par trains entiers des wagons de ferraille et de matériels. Cette activité aurait pu être laissée à Transcona, où elle aurait continué comme depuis tant d'années de fournir des emplois et de faire partie intégrante des services du CN à Winnipeg. Mais non, les conservateurs ont permis au CN, comme ils l'ont permis à tant d'autres sociétés, de tourner le dos aux intérêts de Winnipeg et de l'Ouest canadien.

**M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le Président, mon collègue de l'opposition s'arrange toujours pour présenter les choses de manière à faire entendre que, s'il y a des coupures, c'est parce qu'il y a un gouvernement conservateur au pouvoir, mais que si c'était un gouvernement socialiste qui était au pouvoir, il y aurait des tas d'emplois au CN, sans doute aussi aux autres sociétés d'État.

**M. Blaikie:** Nous ne fermerions pas la gare de récupération de Transcona, cela je puis vous le dire.

**M. Thacker:** Si le député regardait ce qui s'est passé en Australie et en Nouvelle-Zélande et en divers pays socialistes, il constaterait que même leurs sociétés d'État doivent suivre le mouvement. La question n'est pas de savoir si le CN doit continuer d'employer des milliers et des milliers de gens dans l'unique but de les employer . . .

**M. Blaikie:** Ce n'est pas ce que j'ai dit.

● (1810)

**M. Thacker:** La question est de savoir s'il est là pour desservir la clientèle et, bien sûr, pour pouvoir soutenir la concurrence il faut qu'il reste efficace et qu'il reste un fer de lance . . .

**M. Blaikie:** Puisqu'il est question de ferraille.

**M. Thacker:** Voilà justement où intervient la question ferraille. Pourquoi faut-il que le CN doive louer aux chemins de fer du secteur privé ses wagons de location? Bon, cela pourrait faire l'objet d'une question à part. Peut-être que si le CN était privatisé, il pourrait gérer ses affaires comme tout le monde, au lieu de siphonner le contribuable, ce pauvre diable de syndiqué qui est ponctionné à mort par les trois niveaux de pouvoirs publics pour l'unique raison idéologique qu'il faut que le CN reste une société d'État.