

En parlant de décentralisation, je crois que nous venons de faire un pas de géant en créant deux organismes distincts pour le transport des marchandises et pour celui des transports des passagers. Nous sommes donc très heureux de la venue de VIA/Rail et nous escomptons beaucoup sur ce nouveau moyen, cette nouvelle compagnie VIA/Rail en fait de qualité et de service. J'espère que dans toutes les rencontres, toutes les discussions, la priorité sera accordée à la qualité du service, avant de parler de rentabilité. Déjà les responsables qui ont été prévus sont au travail.

J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec quelques-uns d'entre eux, et je puis vous dire que de prime abord ils sont très bien disposés pour doter notre région du Saguenay-Lac-Saint-Jean d'un service-passager adéquat. Si nous avons un transport modernisé, des voies bien entretenues, une circulation bien ordonnée, la priorité aux passagers sur le *freight* et des horaires acceptés par la majorité des usagers, on peut être assuré que les prévisions des actuels responsables seront atteintes, soit de doubler la clientèle en deux ans. Et c'est ce que les promoteurs se proposent actuellement.

Je leur ai assuré qu'ils auraient des surprises s'ils font ce qu'ils disent actuellement, car il y a une clientèle à desservir dans notre région. Nous comptons au-delà de 300,000 âmes, et on pourra les desservir quand on aura du service. J'ai toujours proposé une consultation avec les autorités locales, sinon la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean se désintéressera. Aujourd'hui j'ai cette certitude, et je suis certain que le dialogue sera bénéfique et pour l'expansion de VIA/Rail et pour assurer un service plus adéquat à notre population. Bien sûr nous sommes satisfaits du présent bill C-17, et nous désirons qu'il soit retourné le plus tôt possible au comité permanent de la Chambre afin qu'il soit étudié en profondeur et amélioré s'il le faut pour assurer un meilleur service et une plus grande sécurité.

● (1242)

[Traduction]

M. Cecil Smith (Churchill): Monsieur l'Orateur, en intervenant aujourd'hui dans le débat sur le bill C-17, je tiens d'abord à souligner que les rubans d'acier qui traversent le nord du Manitoba, et qui ne sont en fait que les voies ferrées du CN, constituent la pierre angulaire de l'économie et de l'avenir de cette partie du pays d'où je viens. Je songe notamment à la ligne qui sert au transport du minerai de fer depuis la tête du lac Lynn et qui dessert du même coup les localités sises le long de la voie ferrée. Je songe également à la ligne, longue de 500 milles, qui relie Le Pas à Churchill. Les chemins de fer sont au Manitoba ce que le lait est au bébé: sans eux, notre avenir économique serait vraiment sombre.

Je note la présence du ministre des Transports (M. Lang). Je sais qu'il s'intéresse de près à la question du port de Churchill. Le bill à l'étude a été déposé le 19 décembre 1977. Le premier ministre (M. Trudeau) a pressé l'opposition de ne pas en retarder l'adoption. Il aura pour effet d'effacer, à compter du 31 décembre 1977, une dette de l'ordre de 808 millions de dollars que le CN était normalement censé remettre au gouvernement. D'après le ministre des Transports, cela placerait le CN dans une situation financière plus saine et plus normale pour une société de cette envergure et ramènerait à un niveau plus réaliste son ratio d'endettement.

Loi sur les chemins de fer

Après la révision de 1952, la ratio d'endettement du CN était comparable à celui du Canadien Pacifique. Mais depuis lors, le CN a accumulé une énorme dette alors que, dans des circonstances toutefois différentes, le CPR a chaque année réalisé des profits et a toujours été en mesure de verser des dividendes.

● (1252)

C'est la troisième fois que le CN demande au Parlement de régler ses dettes. Le premier ministre nous demande d'adopter rapidement un bill qui épongera la dette du CN vis-à-vis du public pour la troisième fois. De débiteur, ce compte deviendra créateur. Comment le gouvernement peut-il demander aux contribuables de refinancer un réseau de transport qui ne lui cause que des ennuis et lui coûte de l'argent, et qui ne comprend la notion de service qu'en fonction du profit que cela lui rapporte, en donnant à son exploitation une base encore plus inefficace qu'auparavant?

En 1974, le comité des transports a promis 20 millions de dollars au CN pour reconstruire la voie de Gillam à Churchill. Lorsque le chemin de fer de la baie d'Hudson a été construit, on s'est servi d'acier à 80 livres par pied de ligne. Au cours des dernières années, la réfection de ses lignes s'est faite avec des rails d'acier à 100 livres, pour permettre aux trains de transporter des charges plus lourdes.

La ligne qui commence à Gillam, au Manitoba, a été remise en état jusqu'à la subdivision de Herchmer. Sur les 200 milles restants, la ligne est construite avec des rails d'acier à 80 livres, ce qui pose des problèmes réels pour le transport des céréales en direction du port de Churchill, notamment à cause des wagons-trémies de 100 tonnes qu'empruntent ce parcours. Malgré le défaut de cette ligne jusqu'à Churchill, l'année dernière en pleine saison de transport des céréales, il n'y a eu heureusement que très peu d'accidents sur cette section. Il faut en féliciter les équipes qui font preuve de dévouement et de conscience professionnelle pour assurer le transport jusqu'à Churchill. Ils ont tenté d'établir le record jamais atteint de quelque 30 millions de boisseaux. S'ils n'y sont pas parvenus tout à fait, c'est pour la simple raison que les deux derniers bateaux qui devaient se charger du transport à partir de Churchill ne sont pas arrivés et ont été dirigés sur Montréal.

L'amélioration des voies ferrées devait se chiffrer à 20 millions de dollars et être terminée d'ici à 1978. Mais ce plan a été complètement mis de côté à cause d'une question de juridiction ou de classification du dernier tronçon qui devait être amélioré. Sur ce même tronçon entre Gillam et Churchill, il n'y a pas de voie de dépassement sur ces 173 milles. Autrement dit, les trains qui quittent Churchill pour se rendre à Gillam doivent aller jusqu'au bout de la ligne avant de rencontrer un autre train chargé se rendant vers Churchill. Il est essentiel pour la vitalité économique du Nord, dont le centre est Churchill, que ces 510 milles de lignes sur cette dernière section soient remis en état et dotés de rails d'acier à 100 livres, d'une part, pour éliminer toute possibilité d'accidents graves due à une qualité de rail trop légère, d'autre part, pour permettre la circulation des wagons-trémies de 100 tonnes que l'on utilise maintenant pour le transport des céréales.

En 1978, les populations du Nord ne savent pas encore si l'on procédera à l'amélioration de cette section de la voie ou non. Les prévisions de dépenses pourront l'indiquer à l'heure