

Chemins de fer—Loi

Voilà donc à notre avis comment le ministre pratique la consultation. Dans cette affaire d'autobus il n'y a pas eu de consultation mais barbarie pure. Les protestations du gouvernement terre neuvien vont le démontrer amplement.

La gare du CN est là. Elle appartient au gouvernement du Canada. A cette bande qui siège en face. Elle l'a eu au complet en 1949, et c'est le CN qui l'exploite à la demande du Canada. Ce chantier naval connaît des déficits depuis plusieurs années et il a été même question de le fermer. Il ne fermera pas tant que je serai à la Chambre, de quelque côté que je sois. Non ce chantier ne fermera pas. Il emploie de 350 à 400 personnes et il représente un ajout important dans la vie économique de Saint-Jean. Il n'est pas question qu'il ferme.

L'année dernière, il a réussi à équilibrer ses comptes. Il pourrait même réaliser des bénéfices si le gouvernement voulait bien se remuer un peu et avancer un prêt de six millions de dollars aux autorités du chantier, pour l'achat et l'installation d'un portique synchronisé. Les installations sont archaïques mais le chantier possède un grand bassin de radoub. Lorsqu'il y a un navire ou deux en réparation dans le bassin, on ne peut admettre d'autres navires, et on ne peut non plus faire sortir l'eau, ni faire entrer d'autres bateaux pendant ce temps. La direction est donc obligée de refuser les réparations tant que le bassin est occupé. L'année dernière, elle a dû refuser ainsi une vingtaine de grosses réparations de bateaux qui naviguaient dans l'Atlantique et qui avaient des avaries, parce que le bassin de radoub était occupé et qu'on ne pouvait garantir un service assez rapide.

L'installation d'un portique ou pont mobile synchronisé permettrait d'assurer la réparation des avaries des bateaux de moins de 4,000 tonnes, ce qui permettrait d'augmenter les effectifs du chantier de 200 travailleurs. Il pourrait alors se charger de tous les travaux qui lui sont demandés.

Quand le ministre des Pêches et de l'Environnement (M. LeBlanc) changera ses règlements, comme il va le faire, pour permettre aux bateaux de pêche étrangers d'être réparés dans les chantiers navals du Canada, et autoriser les équipages et les cargaisons à être changés ici, ce chantier pourra recouvrer son dû. C'est tout ce que nous demandons et nous ne demandons même pas de subventions.

Le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Horner) n'est pas intéressé. Il s'en fiche totalement et il croit peut-être s'en prendre à moi parce qu'il n'a rien fait à ce sujet. En janvier, il a fait une déclaration idiote à propos d'une nouvelle politique de construction navale qui proposait des dépenses pour équiper Esquimalt et deux autres villes du Québec, Granby et Lachine. Ils accordent des subventions aux chantiers navals qui leur appartiennent.

Après une étude qui a duré deux ans et demi sur la situation de Saint-Jean de Terre-Neuve et a été réalisée par un groupe de travail composé de ses fonctionnaires, le ministre prétend qu'il est encore en train d'étudier la situation de Terre-Neuve et qu'il va en parler au gouvernement provincial. Il n'est pas nécessaire de continuer les études. Nous voulons que le gouvernement fédéral consente un prêt de six millions de dollars à ce chantier naval pour faire installer un pont mobile synchronisé. Soit dit en passant, le ministre et le ministre des Transports et des Communications de Terre-Neuve ne pourraient pas s'entendre plus mal. Je n'ai jamais rien vu de tel. Le ministre ne

donnerait même pas l'heure à notre ministre. Il n'y a aucune consultation entre eux.

CN Marine vient tout juste de prendre en main tous les navires et les autres biens que le gouvernement fédéral avait financés pour le service de traversiers et de cabotage de Terre-Neuve. Ce changement est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1978. Il paraît que CN Marine fera son possible pour que l'exploitation soit efficace. Le ministre et le gouvernement assumeront toutes les pertes subies par ce service. S'ils peuvent rendre l'exploitation plus rentable dans les limites établies par le ministère du ministre, ils réaliseront des profits et le reste.

M. Gratwick a prononcé un discours à ce sujet le 3 février. C'est un fonctionnaire très compétent. Je lui accorde mon appui comme je le fais à tous les agents du CN. Ils forment une belle équipe, très efficace. Ils ont des difficultés parce que le gouvernement ne leur donne pas les fonds suffisants pour faire leur travail. On leur a dit qu'ils doivent réaliser un profit. C'est ce qu'ils essayent de faire. Le discours de M. Gratwick illustre bien le dilemme. Ce discours a été prononcé devant le club Kiwanis d'Ottawa le 3 février. Il a dit:

Quand je dis qu'il est nécessaire d'exercer un contrôle sévère dans l'exploitation des services publics de traversiers, ce groupe doit être le premier à le reconnaître...

Il veut parler du groupe d'ici, à Ottawa. Il a ajouté:

CN Marine est certainement l'aboutissement d'une situation économique difficile.

Difficile pour quelles raisons? Parce que le gouvernement lui cause des difficultés.

C'est le résultat des tentatives faites pour satisfaire aux besoins de l'économie et à ceux du public.

Voilà le hic. Je cite un passage de la page 3:

CN marine, soit dit en passant, ne fixe pas les taux des transbordeurs... Les taux et les niveaux des services sont déterminés par le gouvernement fédéral.

Je demande à la population de Terre-Neuve d'en prendre note. C'est au gouvernement fédéral qu'il faut imputer les lacunes du service fourni par le CN à Terre-Neuve et non pas au CN. A la page 4:

CN marine est en somme un mécanisme pour appliquer les méthodes modernes des affaires en vue de restreindre les coûts tout en fournissant des niveaux de service acceptables à des prix acceptables.

Voilà le hic, monsieur l'Orateur. Qui doit décider quels sont les niveaux et les prix acceptables?

L'an dernier, les dépenses d'exploitation de CN marine étaient de cinq millions inférieures au budget du gouvernement.

Le CN est heureux. La direction croit qu'elle a fait du bon travail. La société a épargné cinq millions de dollars au gouvernement. Ce sont les consommateurs des services qui paieront la différence. Les services qu'on leur offre ne sont pas à la hauteur des tarifs demandés. La société a compté ses sous. Chaque fois que quelqu'un marchait sur une pièce de cinq sous, on se jetait dessus cul par-dessus tête. C'est comme cela que la société a réussi à faire économiser cinq millions de dollars au gouvernement. Malheureusement, le service offert aux usagers des traversiers en a beaucoup souffert.

En décembre dernier, M. Otto Lang, ministre des Transports, et M. Robert Bandede, président du Canadien National, ont signé un protocole d'entente.

Je suis heureux que M. Bandede ait pu s'entendre avec le ministre. Quant à moi, cela m'est impossible. A la page 5, il parle du nouveau service. CN marine sera responsable du service de traversiers à Terre-Neuve. Elle dirigera également le service de cabotage. Voilà ce que prévoit la nouvelle entente. Le CN dispose de 125 millions de dollars aux fins des dépenses