

L'ajournement

● (1800)

Je félicite le gouvernement et nous tous par ailleurs, car je pense que ce rapport illustre bien comment nous pouvons collaborer ensemble dans l'intérêt de toutes les Canadiennes. Au cas où le député l'ignore, une des questions que j'ai défendues avec acharnement au comité, la disposition relative à la SCHL comprend le logement de deuxième étape. Il reste beaucoup à faire concernant le financement des abris temporaires.

En ce qui concerne la GRC, c'est également un grand progrès. Sauf erreur, ce serait surtout les jeunes recrues qui reçoivent cette formation mais c'est quand même un début, je le concède. Je souhaiterais que le gouvernement ait démontré autant d'ardeur à résoudre la question soulevée par mon collègue le député de Broadview-Greenwood (M^{me} McDonald) soit la modification de la loi sur la radiodiffusion. Voilà encore une autre loi où des changements s'imposent.

Certes, il y a eu des progrès dans les domaines dont j'ai parlé, mais pour ce qui est des douze points que j'ai énumérés, il y a encore bien du chemin à faire.

Une voix: Il est 18 heures.

Le président suppléant (M. Blaker): Il est 18 heures.

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 45 du Règlement.

LE CANADIEN NATIONAL—LE TRANSFERT DES INSTALLATIONS POUR LE SERVICE DES MARCHANDISES LOURDES DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD AU NOUVEAU-BRUNSWICK. B) ON DEMANDE AU MINISTRE D'ENQUÊTER SUR LE TRANSFERT

M. Tom McMillan (Hillsborough): Monsieur le Président, le mercredi 19 janvier et de nouveau le vendredi 4 février, j'ai posé au ministre des Transports (M. Pepin) des questions au sujet de l'unification des centres de livraison de matériel lourd du CN dans toute la région atlantique et plus particulièrement dans l'Île-du-Prince-Édouard. Le CN a décidé de fermer son centre dans l'Île-du-Prince-Édouard et de rapatrier ses services à Moncton dans le cadre de la rationalisation de ses services dans les provinces atlantiques. Les trois provinces des Maritimes ainsi que les communautés limitrophes du Québec sont touchées par cette décision, mais c'est surtout l'Île-du-Prince-Édouard qui va en souffrir, étant donné que cette province est la seule qui ne comptera plus de centre de contrôle des chargements.

Le nombre des employés du CN dans l'île va être ramené de onze à cinq par le biais de licenciements, de transferts ou de mises à la retraite anticipée. Mais ce ne sont pas simplement des emplois qui sont en jeu. Les transporteurs locaux ne vont plus être en mesure de traiter sur place directement et personnellement avec des employés du CN compétents. Ils vont devoir s'informer auprès d'un réseau informatique centré à Moncton plus ou moins fiable. Un transporteur qui aura besoin de renseignements ou de conseils, en cas de perte de marchandises ou de retard dans l'acheminement, ne pourra plus qu'espérer que la personne qui fait fonctionner le terminal d'ordinateur est vaguement au courant du problème. Il ne

pourra plus compter sur l'aide d'un employé familial du centre de contrôle des chargements de Charlottetown, tout simplement parce qu'il n'existera plus.

Les princes du CN, dans leurs luxueuses salles de délibérations à Montréal, soutiennent que l'Île-du-Prince-Édouard ne souffrira pas de la suppression de son centre wagons complets. D'après la version officielle, il s'agit uniquement de gestion interne, la province va être desservie comme par le passé. Mais la population ne s'en laisse pas raconter. Il y a longtemps que nous savons ce que c'est que d'avoir à se brancher sur les centres éloignés d'un réseau informatisé, compliqué et mystérieux, pour obtenir des services que les autres Canadiens obtiennent sur place, dans leur propre localité.

Je serais bien le dernier à vouloir empêcher le CN de se moderniser, de rationaliser son exploitation. Personne ne lui demande de maintenir des postes de travail dans l'île unique pour soutenir l'emploi. Ce que nous disons, c'est ceci: nous avons besoins du Centre wagons complets du CN parce qu'il fournit à notre province un service essentiel. Étant une île par définition, la province a plus besoin de ses liaisons avec le monde extérieur que n'importe quelle autre province de la Confédération, sauf peut-être Terre-Neuve, qui est également une île.

● (1805)

En privant la province pièce à pièce, pas à pas de son chemin de fer, le CN sape inexorablement l'élément vital de notre économie, sur lequel les secteurs privé et public comptent pour créer des emplois, d'autres services économiques, des possibilités. L'émasculation du Centre wagons complets, c'est un nouveau tour de vis donné aux réseaux ferrés de l'île. Si l'on n'arrête pas la tendance actuelle, il ne restera plus rien à sauver. Ironie du destin, notre province est entrée dans la Confédération à cause justement de son chemin de fer.

Je presse le ministre des Transports de mettre un terme au démantèlement du réseau ferré de l'île par le Canadien National. Il faut qu'il donne instructions, je dirai même qu'il ordonne au Canadien National de présenter au gouvernement un plan quinquennal de modernisation de l'ensemble du réseau. Si certains de ses éléments essentiels dans l'île ne peuvent fonctionner sans subvention, il faut que le gouvernement fournisse de l'aide jusqu'à concurrence d'un maximum convenable. En attendant, il faut imposer immédiatement au CN un moratoire sur tous ses projets de suppression d'emplois et de services de l'île, et notamment du Centre wagons complets.

En terminant, permettez-moi de signifier mon intention de faire pression auprès du ministre, au cours des semaines qui viennent, en faveur de cette approche rationnelle pour les chemins de fer de l'Î-P-É. Peu de questions prenaient autant d'importance pour la province en 1873, quand nous avons adhéré à la Confédération. Comme le chemin de fer a une efficacité énergétique supérieure à celle de tout autre mode de transport, cette question revêt autant d'actualité qu'il y a 100 ans. Voilà pourquoi l'essor du Centre wagons complets prend une importance plus que symbolique pour l'Î-P-É. Il s'agit de préserver un instrument de commerce essentiel sans lequel notre avenir serait bien sombre comme partenaire rentable de l'union économique canadienne.