

Messageries du CN

comme une société privée à but lucratif et non comme un service public.

Une autre question à considérer, c'est que les chemins de fer se sont engagés d'une façon ou d'une autre à maintenir leurs services. Autrement dit, quand ils sont passés du wagon-marchandises au camion de transport, ils se sont engagés à maintenir ces services. D'ailleurs, le ministre l'a rappelé tout à l'heure. Il a dit qu'au moment où les camions de messageries du CN vont céder la place à ceux de l'entreprise privée, il n'y aura aucune diminution de services. Cette promesse me laisse sceptique, surtout si l'on tient compte des engagements précédents des chemins de fer. C'est ainsi que le 7 décembre 1971, CP Rail avait promis ce qui suit:

CP Rail s'engage auprès de la CCT à fournir un service égal ou supérieur au service fourni maintenant par les chefs de gare.

Pour sa part, le CN s'était engagé à ce qui suit:

Dès qu'un servo-centre sera instauré, les services à la clientèle seront au moins égaux à ceux des installations ordinaires et, dans bien des cas, ils seront supérieurs.

Voilà à quoi s'étaient engagés les chemins de fer, et pourtant, il est de nouveau question de supprimer des services. Quand les sociétés ont abandonné le rail pour la route, elles avaient promis que le service resterait le même. Elles se défont aujourd'hui des services de messageries et nous assurent que l'entreprise privée prendra la relève. Il est difficile de les croire sur parole.

Enfin, je tiens à rappeler que le plus important à propos de ces réductions du service des messageries du CN, c'est que le gouvernement se fourvoie complètement en considérant le CN comme une entreprise commerciale, alors qu'en fait, c'est un service public. Ces réductions d'un service public sont injustifiées. Elles nous rappellent le sort réservé au service-voyageurs et aux embranchements.

M. Lloyd R. Crouse (South Shore): Monsieur l'Orateur, j'aimerais dire quelques mots à ce sujet et rappeler en particulier ce que j'ai déclaré devant le comité lorsqu'il étudiait cette affaire. Pour la Nouvelle-Écosse, le 5 novembre 1980 marque une date sombre dans son histoire. C'est ce jour-là que la Commission canadienne des transports a annoncé aux députés de cette province qu'elle allait fermer ses bureaux de Rockingham, Windsor Junction, Upper Musquodoboit, Chester, Mahone Bay, Lunenburg, Liverpool, Lockport, Shelburne, Barrington Passage et Yarmouth. Cette nouvelle nous a tous abasourdis, moi en particulier, en ma qualité de député de South Shore. A cette occasion, on nous a également annoncé que les gares situées à Upper Musquodoboit, Chester, Mahone Bay, Lunenburg, Liverpool, Lockport, Shelburne et Barrington Passage seraient mises en vente. Je tiens à signaler au ministre que sept des huit localités que je viens de mentionner sont situées dans ma circonscription. Il en va de même de sept des 11 localités mentionnées dans la première énumération. Le ministre prétend que cette mesure a été rendue nécessaire par le ralentissement de l'activité économique et que le service a été confié au secteur privé et qu'il ne pouvait rien y faire.

Selon moi, monsieur l'Orateur, cela montre que quelque chose va manifestement de travers dans la gestion du CN. Il est évident que c'est la gestion des opérations du CN dans ce secteur qui est fautive, étant donné que ces dernières années, la

situation économique sur la côte sud de la Nouvelle-Écosse s'est améliorée progressivement. C'est ainsi que Chester, l'une des localités où le CN a fermé ses bureaux, enregistre un essor des activités de la Hawboldt Industries Ltd., ainsi que des chantiers navals, et plus particulièrement de la construction de navires pour les États-Unis. Si le service des messageries du CN s'était mieux occupé de ses affaires, je suis persuadé qu'il aurait pu tirer davantage d'une partie de ce regain d'activité.

Il en va de même à Mahone Bay, où une entreprise fabrique des tuyaux de fibre de verre qui sont vendus dans tout le pays et exportés aux États-Unis. L'entreprise en question doit importer la majeure partie des matériaux dont elle a besoin. Dans ce cas encore, quand le CN s'est installé, il y avait moins d'activité économique qu'il n'y en a aujourd'hui. A Lunenburg même, ma propre ville, la plus importante usine de traitement du poisson d'Amérique du Nord a investi récemment au moins 3 millions de dollars pour agrandir son usine. Il va de soi qu'une telle mesure contribue à générer un regain d'activité.

Douze milles plus loin dans la ville de Bridgewater, on trouve la compagnie Michelin qui s'y est installée il y a huit ou dix ans. Cette ville a doublé sa population, qui est passée de 4,000 à 8,000 habitants. Néanmoins, le service de messageries du CN y a été supprimé. Quand on se rend dans le comté de Queens, plus précisément dans les villes de Liverpool et de Brooklyn, on y trouve Bowaters Mersey Paper Company Limited, une société très progressiste qui a agrandi son exploitation depuis quelques années, augmenté le nombre de ses employés et son volume de production. Là encore, la gare a été vendue et les messageries du CN ont été supprimées.

On peut parcourir toute la côte sud et constater un regain d'activité, par exemple à l'emplacement de McCould Fisheries, à Port Mouton, et d'une nouvelle société, Polar Bear Fisheries, à Port Hebert, ainsi que l'expansion du chantier maritime de Shelburne.

J'espère qu'un jour le ministre trouvera le temps de venir en Nouvelle-Écosse, et bien que nous appartenions à des partis politiques différents, je me mettrai volontiers à sa disposition. Je lui ferai faire une tournée de la côte sud, non pas organisée par Cooke mais par Crouse, et je crois qu'il la trouverait utile et instructive, car il comprendrait alors ce qui se passe là-bas et ce qu'il fait à notre région. Il a beau dire que certains employés sont partis en préretraite et que le CN a été pour eux un bon employeur. Personne ne le conteste, monsieur l'Orateur, mais nous contestons les initiatives que prend le gouvernement actuel. La suppression de services à laquelle le ministre a consenti est en fait une violation des conditions en vertu desquelles la Nouvelle-Écosse est entrée dans la Confédération. Le seul argument que le ministre a trouvé à présenter à la Chambre cet après-midi à l'appui de cette mesure est que le CN perd un peu d'argent dans cette région. Le gouvernement trouve des millions de dollars lorsqu'il s'agit de renflouer des géants de l'automobile, des sociétés vis-à-vis lesquelles il n'est aucunement obligé, contrairement au CN et à la population de notre région, des sociétés envers lesquelles le gouvernement n'a aucune obligation à respecter en vertu des dispositions de la Confédération. Au train où vont les choses, il semble que le CN abandonne complètement la Nouvelle-Écosse.