

Initiatives ministérielles

Comme mes collègues du Bloc québécois, je déplore que le gouvernement n'ait pas inclus dans la loi une clause interdisant explicitement un actionariat étranger majoritaire. Je veux tenter d'expliquer aujourd'hui au ministre des Transports, ainsi qu'à tous ses collègues, l'importance de favoriser des rachats locaux par des investisseurs locaux, si possible, ou par tout geste concret à travers les CFIL.

Le rail a joué un rôle important dans le développement de ma région et de nombreuses autres régions, et il peut encore assumer ce rôle, si on se donne la peine d'écouter les besoins des gens des régions et de les aider à y répondre. J'aimerais faire remarquer que nous ne sommes pas à la remorque des États-Unis. Et pourtant, le danger de l'être est réel. La présence parmi les courtiers nommés par le gouvernement, la firme américaine Goldman Sachs, confirme bien le besoin du gouvernement de distribuer des actions au-delà des places boursières canadiennes.

On sait d'ailleurs que les investisseurs américains sont habitués à évaluer les sociétés de chemins de fer. Il en existe au moins une bonne dizaine cotées en bourse aux États-Unis, alors qu'au Canada, le seul exemple est le Canadien Pacifique, d'où le danger que l'investisseur canadien, moins éduqué dans ce domaine, ne puisse pas flairer la bonne affaire. C'est pourquoi je propose d'abroger l'article 8, paragraphe 5, ou à tout le moins le restreindre à des groupes canadiens uniquement.

Pour conclure, si le train a été le trait d'union de toutes les régions de ce pays, s'il en a permis son développement, comment se fait-il qu'aujourd'hui, pratiquement au XXI^e siècle, nous ne soyons pas capables de trouver les moyens originaux pour rentabiliser notre chemin de fer? Le chemin de fer est un service public, un lien indispensable entre les gens, entre les entreprises.

• (1335)

En mettant sur pied une commission pour sauver le rail, je suis certain que nous trouverions des solutions, car je reste persuadé encore qu'il existe des solutions et les CFIL en sont une partie. Personnellement, je crois que la privatisation du CN n'est pas une mauvaise idée en soi puisqu'il est nécessaire que des investisseurs intéressés fassent progresser l'industrie ferroviaire, afin qu'elle devienne plus performante et moderne et je crois qu'il y a plusieurs solutions à travers les fonctions de gestion régionale.

Cette privatisation peut se faire pour le bien de l'ensemble des intervenants, clients, employeurs, employés. Au chapitre de la rentabilité, le Canadien National n'est d'ailleurs pas en si mauvaise forme qu'il l'était en 1992, si l'on croit les bénéfices évalués pour 1994 entre 240 et 250 millions de dollars.

Aussi, on a peut-être le temps et l'argent pour faire de bons choix. Prenons le temps de bien penser le pour et le contre du C-89 afin de faire oublier l'ensemble des moins bonnes décisions des 20 dernières années prises dans le réseau ferroviaire par ses dirigeants et nos gouvernements.

M. Réjean Lefebvre (Champlain, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole sur le projet de loi C-89, Loi privatisant le Canadien National. En débutant, il faut

se rappeler qu'historiquement, le Canadien National est un signe d'unité traversant le Canada d'est en ouest et pénétrant les régions éloignées. Ce symbole s'effrite. Tout comme le fédéralisme, il ne répond plus aux aspirations et aux besoins de la population.

Le CN n'est pas rentable dans sa forme actuelle, et sur ce point, je suis d'accord avec l'honorable ministre des Transports, d'autant plus que le CN doit demeurer compétitif, et dans une vision à long terme du maintien du chemin de fer national, une nationalisation à court terme s'impose.

Le gouvernement, dans un souci de rentabilité fort louable et dans une recherche de solutions pour enrayer le déficit du CN qui s'accumule, doit s'assurer du maintien d'un service adéquat, particulièrement dans les localités éloignées et desservies par aucun autre moyen de transport public.

Permettez-moi d'illustrer mes propos par quelques statistiques. En effet, mon comté, le comté de Champlain, est desservi par deux lignes ferroviaires opérées par le CN, soient les tronçons Montréal-Senneterre et Montréal-Jonquière. Selon une enquête origine/destination de Via Rail, réalisée en 1992, sur le tronçon Montréal-Senneterre, 56 p. 100 des voyageurs se rendaient à un arrêt éloigné ou en sont partis. Pour 22 p. 100 de ces répondants, l'endroit était accessible par chemin forestier seulement. Au début des années 1990, Transports Canada dénombre 38 000 déplacements sur ce tronçon, dont plus de 60 p. 100 en provenance ou à destination de localités éloignées ou accessibles par chemin forestier uniquement.

Quant au tronçon Montréal-Jonquière, l'enquête origine/destination révèle que 26 p. 100 des voyageurs sur cette ligne se rendaient dans une localité éloignée ou en sont partis. Pour 7 p. 100 de ces répondants, l'endroit était accessible par chemin forestier seulement. En 1992, Transports Canada compte près de 20 000 déplacements sur le trajet Montréal-Jonquière dont plus de 26 p. 100 en localité éloignée ou accessible par chemin forestier uniquement.

Il est à noter qu'après une baisse d'achalandage en 1990 sur ces tronçons, on assiste, depuis les deux dernières années, à une augmentation significative du nombre de voyageurs et ce, malgré l'absence de marketing et un relâchement du service reconnu de tous. On n'a qu'à penser au désastre écologique du déraillement dans la ZEC Tawachiche tout près de la municipalité de Saint-Thècle dans mon comté de Champlain.

Évidemment, le service ferroviaire dans la partie sud de ces deux tronçons est en concurrence avec d'autres modes de transport. Compte tenu du temps requis pour le trajet, des horaires inadéquats et de la fréquence limitée et compte tenu de nos habitudes très individualistes en matière de transport de personnes, le train, dans sa forme actuelle, n'est pas compétitif.

Cependant, en région éloignée, il constitue un élément essentiel à l'autonomie des résidents, un moyen efficace d'évacuation en cas de sinistre et il pourrait être la colonne vertébrale du développement touristique et économique s'il était l'objet d'une opération et d'une promotion plus énergiques et mieux ciblées.