

Les crédits

y a un peu plus d'un an par l'excellent gouvernement qui est maintenant au pouvoir.

[Français]

Les députés d'en face disent que le gouvernement devrait procéder immédiatement à l'installation d'un train à grande vitesse au Canada, un TGV. Ce sont les mêmes députés d'en face qui, dans le passé, condamnaient le gouvernement pour des dépenses qu'on ne pouvait pas se permettre. J'ai un peu de difficultés avec leurs propositions, avec la logique de ces gens d'en face.

Premièrement, il y a une étude qui est en cours dans le moment afin de déterminer si un TGV est viable. Les gens d'en face refusent de voir les résultats de ces études, mais ils veulent le TGV tout de suite et qu'on blâme le gouvernement parce qu'il ne l'a pas déjà fait. Attendez une minute. Gardez cette idée dans votre tête pendant une minute, monsieur le Président.

Alors, on peut seulement conclure que les députés d'en face veulent construire un TGV, même si ce n'était pas viable. Autrement, pourquoi n'attendraient-ils pas les résultats de l'étude de viabilité. Bien non. Ils veulent le construire, que ce soit viable ou non, pour que, le jour où il y en aura un qui ne sera pas viable, ils puissent ensuite se lever en Chambre pour dénoncer le gouvernement d'avoir constitué un système qui n'était pas viable, donc du gaspillage. Ça, c'est la logique des gens d'en face. Vous voyez l'expert en matière ferroviaire, le député de Hochelaga—Maisonneuve, si je ne m'abuse, qui vient de nous dire que c'est viable. On peut conclure qu'il se réfère à cette étude qui date de je ne sais pas quand. Il pourrait peut-être la partager avec nous, la Chambre serait donc mieux informée là-dessus.

[Traduction]

Il y a d'autres questions à régler. L'une d'elles concerne les impôts fonciers applicables aux chemins de fer. Au Canada, les impôts fonciers s'élèvent généralement, si je ne m'abuse, à quelque chose comme 14 p. 100 des dépenses des sociétés ferroviaires. C'est ce qu'a révélé la société d'experts-conseils Peat Marwick, Stevenson & Kellogg. Il semble qu'aux États-Unis la proportion soit d'environ 8 p. 100. Cet écart influe beaucoup sur la viabilité des chemins de fer. Il a pour effet que les coûts d'exploitation des chemins de fer sont plus élevés au Canada, ce qui nuit à leur compétitivité.

Voilà le genre de questions que le ministre examine, j'en suis sûr. Il doit faire ce travail pour rendre nos chemins de fer concurrentiels.

• (1530)

À longue échéance, si nous ne prenons pas de mesures pour rendre nos chemins de fer viables, pour faire en sorte qu'ils soient exploités comme il se doit, ils disparaîtront purement et simplement. Nous ne pouvons pas continuer d'avoir un système où les chemins de fer accumulent dettes et déficits d'exploitation et s'attendre à ce qu'ils survivent bien longtemps. Cela n'arrive pas.

Nous devons les rendre viables. Nous devons veiller à ce qu'ils soient efficaces, qu'ils soient concurrentiels afin de four-

nir des services de transport aux Canadiens, à nos exportations et à nos importations et de garantir l'emploi des travailleurs de ce très important secteur qu'est l'industrie du transport ferroviaire.

Voilà pourquoi je ne puis accorder mon appui à la motion présentée par nos collègues d'en face. Je la condamne et j'aurais cru que nos vis-à-vis auraient présenté une solution constructive pour la survie de notre industrie ferroviaire.

[Français]

M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ): Monsieur le Président, naturellement, je ne suis pas du tout d'accord avec le whip du gouvernement, surtout en ce qui a trait à son discours antisyndical.

Le TGV est viable, il va relier les deux provinces les plus peuplées du Canada, les deux villes les plus peuplées, Montréal et Toronto. Le transport ferroviaire traverse une crise profonde. Je suis d'accord avec la motion du Bloc québécois pour condamner les politiques du gouvernement en matière ferroviaire et pour dénoncer la fermeture graduelle des services des trois compagnies CN, CP et VIA, surtout que ces fermetures ont lieu particulièrement au Québec.

Des milliers d'emplois ont été supprimés et en plus de cela, aujourd'hui, les employeurs veulent rouvrir les conventions collectives pour s'attaquer à la sécurité d'emploi, aux avantages sociaux, aux salaires et ils demandent de plus en plus de concessions. On fait cela avec la complicité et du gouvernement et surtout du ministère des Transports et des compagnies, les employeurs. Au Québec, les syndicats du transport ferroviaire affiliés à la FTQ ont créé un front commun et effectuent un travail formidable.

Je viens de recevoir un mémoire sur la situation actuelle dans l'industrie ferroviaire préparé par la section locale 4334 de TCA, le syndicat canadien de l'automobile. Le Québec est très affecté, parce qu'il y a des services qui sont transférés vers l'Ouest. Est-ce que c'est cela le fédéralisme canadien que vous voulez nous imposer? Oui, c'est le Québec qui est le plus affecté à cause de la crise ferroviaire. Des services sont transférés, surtout à Winnipeg.

Est-ce que vous seriez d'accord pour un moratoire pour réexaminer la situation du transport ferroviaire pour créer une table de concertation regroupant les gouvernements, les syndicats et les compagnies pour examiner les mesures de redressement avant de continuer la destruction du transport ferroviaire au Canada?

M. Boudria: Monsieur le Président, il y a trois choses qui méritent d'être soulignées. Premièrement, je n'ai rien dit d'antisyndical. Au contraire! Vouloir protéger les emplois des gens qui travaillent dans le domaine ferroviaire dans les entreprises à courte distance, ce n'est pas être antisyndical. C'est de vouloir aider à conserver des emplois. Les prétentions sont fausses.

Dans un deuxième temps, il y a ce dossier du moratoire. Je dois informer le député, et il n'est pas sans savoir qu'un groupe de travail de parlementaires est en train—ce n'est pas un jeu de mots—un groupe de travail de parlementaires vient d'entamer une étude sur tout le dossier ferroviaire au Canada. Ce groupe de parlementaires visitera plusieurs villes au pays. D'ailleurs, il fera rapport au ministre des Transports.