

*Initiatives ministérielles*

Ce n'est un secret pour personne que le déclin du chemin de fer canadien n'a rien à voir avec son utilité, puisque lors de la dernière loi spéciale du gouvernement libéral pour remettre les industries du rail et leurs employés au travail, on a fait grandement état de l'importance du chemin de fer pour l'économie en général.

Il est curieux qu'on ait parlé de service national essentiel pour régler d'une main de fer le dernier conflit, alors qu'il a fallu se battre dans notre région pour justifier le maintien de parties des réseaux ferroviaires afin de préserver l'essentiel de notre moyen de transport pour les produits de ressources naturelles, c'est-à-dire les mines et les forêts.

Malgré son importance, la raison du déclin du transport ferroviaire est simple: aucun gouvernement n'a sérieusement tenté de remédier à la situation quand il en était encore temps, même s'ils étaient les pourvoyeurs importants de subventions pour son fonctionnement.

On a trop longtemps acheté la paix avec les syndicats, plutôt que de rechercher des solutions d'efficacité, de rentabilité employeur-employé. Quels efforts a-t-on fait, et les gouvernements précédents aussi, pour revaloriser ce mode de transport au cours des vingt dernières années? On peut dire aucun. Ce que les gouvernements successifs ont accompli se résume assez bien par le mot «coupures» et le leitmotiv fédéral «on n'en a plus les moyens». Les injections d'argent n'étaient sûrement pas la meilleure solution, puisqu'on en voit le résultat maintenant.

Depuis plus de vingt ans, nous n'entendons parler de la voie ferrée canadienne à la grandeur du pays que par ses coupures de personnel, ses abandons de lignes, ses coupures de services à la clientèle. Au lieu d'investir et de créer de l'emploi en maximisant ce gigantesque actif canadien, on coupe.

Par contre, dans l'ouest du Canada, le gouvernement a su répondre aux besoins que nécessitait le transport du grain avec le justificatif de la nécessité du commerce international et du besoin de compétitivité de nos producteurs de blé. Pourquoi n'a-t-il pas fait preuve d'un tel jugement pour le transport du bois et des minerais pour les régions du nord du Québec et de l'Ontario?

Les ressources naturelles sont la base de notre économie avec tous les emplois qu'elles génèrent. Les dirigeants du transport ferroviaire au pays ont vraiment fait preuve d'un manque de leadership flagrant. On n'a pas su harmoniser, ni rentabiliser un service essentiel quand il en était encore temps. On a laissé le matériel roulant vieillir sans le remplacer et l'améliorer comme on aurait dû le faire.

Plus les années passaient et plus les coûts devenaient exorbitants pour remettre ce service en bon état. Ils ont tellement accumulé de retard dans l'entretien et le remplacement du matériel roulant, qu'au début des années 1970, la situation est devenue insoutenable. Elle n'a fait qu'empirer avec la création de VIA qui, avec la vétusté de son matériel légué par le CN, n'a jamais pu devenir rentable avec sa situation que l'on connaît.

• (1330)

Aussi, les dirigeants de l'époque ont refusé l'importance également de maintenir un service de passagers efficace, concurrentiel et dynamique, le jugeant moins rentable que le transport de marchandises et non essentiel face au service routier, composé d'automobiles ou d'autobus. Par ses politiques, le gouvernement a appuyé cette situation au lieu de trouver des solutions qui relanceraient cette industrie sur des bases solides et qui correspondraient aux besoins réels des communautés touchées par ces raz-de-marée de pertes d'emplois et de services à la population.

Veut-on isoler à jamais les localités éloignées, en leur enlevant leurs trains, leurs aéroports, leurs stations de télévision et même les programmes sociaux auxquels tous les citoyens ont largement, et de plus en plus, contribué? Aucune étude comparative n'a été faite sur les énormes coûts de l'entretien des routes par rapport à celui du rail dans des régions septentrionales comme l'Abitibi, avec le climat que l'on connaît. La fin possible du transport ferroviaire pourrait signifier la dégradation croissante des routes et les gens de mon comté sont conscients de cette problématique, puisqu'ils sont confrontés à l'augmentation sans cesse croissante du transport par camion, l'industrie ferroviaire n'étant pas compétitive ou n'offrant pas les services adéquats pour concurrencer l'industrie du camionnage.

Dans ma région, ce type de transport cause beaucoup de problèmes, car les routes n'ont pas été conçues pour ce type de chargements lourds. C'est malheureusement toujours le même problème: manque de concertation. Les décisions gouvernementales sont prises sans consultation des régions, sans respecter leurs besoins spécifiques. Aujourd'hui encore, la privatisation du CN telle qu'énoncée dans ce projet de loi ne donne aucune garantie de maintien de services dans les régions excentriques. Malgré cela, par l'article 16 du projet de loi C-89, le gouvernement fédéral se laisse le pouvoir de s'immiscer dans les CFIL.

C'est totalement inadmissible, puisque les CFIL ont vu le jour grâce à l'initiative du personnel et des syndicats du rail, qui ont su prendre des risques, ceux que nos dirigeants, par le passé, n'ont pas su prendre. Ils croient, par une bonne gestion, à la rentabilité de tronçons de voies ferrées abandonnées par le CN et le gouvernement. De plus, les CFIL, pour se réaliser, ont eu besoin de la souplesse d'exploitation que seule la réglementation provinciale leur a permise.

Il serait malhonnête, de la part du gouvernement, de décourager la création de CFIL, voire essayer d'entraver leur développement ou d'entraver ceux qui existent déjà, en pouvant intervenir quand bon lui semblerait dans leur fonctionnement. Le CFIL de mon comté, Abitibi, est un très bon exemple d'un tronçon du CN. Il rejoint celui du lac Saint-Jean. On a pu le sauver de l'abandon avec tout ce que cela implique de bénéfiques pour la région, c'est-à-dire emplois, économie, développement, transport, etc.

J'aimerais aussi profiter de l'occasion qui m'est donnée pour aborder l'article 8 de ce projet de loi. Dans sa forme actuelle, cet article me paraît inacceptable et je m'explique à ce sujet. On prévoit la mise en vente de la majeure partie du CN, institution plus que centenaire, par la plus importante émission d'actions de l'histoire canadienne, environ 2 milliards de dollars.