

Les crédits

La vente de ces actifs aiderait à maintenir l'accès aux réseaux pour certains expéditeurs et permettrait aux transporteurs ferroviaires de se défaire de lignes non rentables. Comme mon collègue l'a fait remarquer, il existe malheureusement des obstacles, tant fédéraux que provinciaux, à la création de chemins de fer secondaires à partir des lignes cédées par les transporteurs ferroviaires de la classe un. Je suis d'accord également pour inclure une revue de cette question dans notre projet de renouvellement du transport ferroviaire.

• (1620)

Les compagnies ferroviaires se doivent aussi de progresser sur d'autres fronts. Elles doivent continuer à améliorer la qualité de leurs services aux expéditeurs si elles sont appelées à concurrencer le secteur du camionnage et les transporteurs ferroviaires américains. Elles doivent continuer d'améliorer le rapport avec l'industrie du camionnage de façon à rendre l'ensemble du système de transport plus efficace pour les expéditeurs canadiens.

La responsabilité, à ce dernier égard, n'incombe pas qu'aux transporteurs ferroviaires. La main-d'oeuvre est un facteur déterminant de la situation des transporteurs ferroviaires par rapport à la concurrence et de leur rentabilité. Un transporteur ferroviaire ne peut pas survivre sans une main-d'oeuvre qualifiée et dévouée.

Mon collègue l'a mentionné, les salaires versés aux employés des chemins de fer sont parmi les plus élevés dans l'industrie du transport. Leur pouvoir de négociation basé sur l'importance historique des chemins de fer leur a permis d'obtenir des taux de rémunération on ne peut plus généreux et une sécurité d'emploi enviable.

Toutefois, les ententes conclues à ce chapitre ne sont guère réalistes dans l'actuel milieu d'exploitation ferroviaire. Les compagnies ferroviaires demandent une plus grande marge de manoeuvre que ce que prévoit les conventions collectives en vigueur pour le déploiement de leurs ressources humaines. Employés et syndicats veulent, par contre, protéger leurs acquis au chapitre des emplois et des avantages sociaux.

Employeurs et employés doivent s'entendre au sujet de la situation actuelle. Les compagnies ferroviaires sont aux prises avec des problèmes de rentabilité, ce qui les gêne dans leur tentative d'atteindre l'efficacité dont les expéditeurs auront si besoin à l'aube du XXI^e siècle.

Il est indispensable que tous les intervenants contribuent au renouvellement du transport ferroviaire au Canada, et notre gouvernement est conscient du rôle qu'il est appelé à tenir à cet effet.

Le gouvernement se doit d'établir un système de réglementation suffisamment souple pour que les compagnies ferroviaires puissent maximiser leur efficacité.

Je suis d'accord avec mon collègue pour dire que le système actuel gêne les chemins de fer de plusieurs façons. Ces derniers doivent suivre un processus long et ardu avant de mettre en oeuvre des décisions qui, si elles étaient prises dans un autre secteur, seraient de nature purement commerciale.

Les intérêts des expéditeurs et des collectivités desservies ne doivent pas être négligés, mais il nous faut envisager la possibilité d'accorder aux chemins de fer une plus grande marge de

manoeuvre pour la restructuration et la modernisation de leur réseau.

Il faut que nos deux paliers de gouvernement en viennent à examiner la façon de simplifier les règles du jeu auxquelles les chemins de fer canadiens sont confrontés actuellement: la concurrence de l'industrie canadienne du camionnage et des transporteurs ferroviaires américains.

Tout comme mon collègue, j'estime que le régime fiscal imposé aux chemins de fer canadiens est beaucoup plus astreignant que celui de l'industrie canadienne du camionnage ou des chemins de fer américains. Le gouvernement devrait considérer l'importance de ce facteur dans la route des transporteurs ferroviaires vers la rentabilité.

En ce qui concerne la structure de l'industrie, mon collègue a fait état de l'étude que fera le gouvernement au sujet de l'offre spontanée de CP Rail pour l'achat des biens du CN situés à l'est ainsi que du groupe de travail gouvernemental sur la commercialisation du CN.

J'en profite pour souligner que le gouvernement doit examiner toutes les options de restructuration des chemins de fer, tout en rappelant qu'une restructuration d'entreprise ne représente pas la panacée dans le secteur ferroviaire.

Je viens de mettre au premier plan les questions à débattre par plusieurs intervenants, soit les chemins de fer, la main-d'oeuvre et le gouvernement pour le renouvellement du transport ferroviaire au Canada. Les tables rondes régionales et nationales qu'organise Transports Canada sur ce projet et que mon collègue a abordées permettront au gouvernement d'obtenir les commentaires des intervenants sur les efforts qu'ils déploient actuellement dans ce dossier.

En conclusion, permettez-moi de rappeler que notre gouvernement est des plus actifs dans le renouvellement du transport ferroviaire. Toutes les parties ont cependant un rôle à tenir à cet égard. Notre participation à tous est requise pour la rentabilité des chemins de fer. Il en va des intérêts certes de ces compagnies, mais également de nombreux Canadiens pour qui ce mode de transport est indispensable.

[Traduction]

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat d'aujourd'hui, parce que je suis très favorable au transport ferroviaire et parce que je crois beaucoup à l'avenir du TGV, mais dans le contexte d'un réseau de transport intégré dans l'est du Canada. Je doute qu'on privilégie de nouveau un mode de transport plutôt qu'un autre dans une région du Canada.

Compte tenu de la position que défendent les gens d'en face, je voudrais expliquer à la Chambre certains de principes qui sous-tendent la position du gouvernement à l'égard de cette question très importante.

En novembre 1991, le ministre fédéral des Transports de l'époque, de concert avec ses homologues du Québec et de l'Ontario, a annoncé la tenue d'une étude de faisabilité conjointe sur l'exploitation d'un TGV dans le corridor reliant les villes de Québec et de Windsor. Ce corridor est le plus achalandé au Canada.

L'étude devait durer de 18 à 24 mois et son coût de 6 millions de dollars devait être partagé également entre les trois gouverne-