

*Les crédits*

[Français]

Je dois admettre que j'ai été un peu surpris, étonné de voir la motion que nous a proposée le Bloc québécois. Le Bloc québécois se plaint souvent; ses députés prétendent être concernés par le déficit, par la dette et expriment souvent l'avis qu'on doit couper dans des dépenses qui ne sont pas nécessaires, qu'on doit effectuer des coupures dans ce qu'ils qualifient de gaspillage, un grand terme qui demeure toujours indéfini et pour lequel nous n'avons jamais d'explication valable.

• (1520)

Je me demande si dans la définition du Bloc québécois d'entamer des dépenses extraordinaires, dépenses que le gouvernement ne peut faire en tant que gouvernement, si cela constitue du gaspillage. Il reste à connaître la réponse.

[Traduction]

Le Bloc nous dit qu'il dénonce la politique du gouvernement en matière ferroviaire. Je tiens à dire clairement mon profond désaccord. En fait, je veux féliciter le ministre d'avoir eu—je vais utiliser du langage parlementaire—la force d'âme intérieure de soulever certaines questions très importantes à propos du transport ferroviaire, maritime ou aérien.

Dans le secteur du transport aérien, il y a une chose que je n'ai jamais pu comprendre. Le ministre l'a expliqué d'une manière très éloquente dans le discours que d'autres députés et moi-même avons entendu récemment. Il a alors dit qu'il y a au Canada des aéroports qui accueillent deux millions de passagers par année et qui n'obtiennent aucune subvention, et d'autres qui reçoivent deux millions de dollars de subventions par année et qui n'accueillent pas de passagers. Il doit y avoir des aspects du système qui laissent à désirer. Le ministre a le courage d'aborder ces questions importantes.

[Français]

La même chose s'applique dans le domaine ferroviaire. Dans ma région, monsieur le Président—et vous la connaissez bien—il y a une voie ferrée qui joint les villes d'Ottawa et de Montréal, l'emprise d'Alexandria, si vous voulez. Dans cette emprise d'Alexandria, les trains rejoignent ces deux grands centres. Mais que se passe-t-il? En 1986, le CN menaçait à l'époque de fermer cette emprise. À ce moment-là, il n'y avait aucune certitude qu'il y aurait des trains pour joindre Ottawa-Montréal, et bien sûr, cela signifiait la fin du transport-passagers entre les deux villes, puisque VIA Rail utilise la voie ferrée du CN.

Aujourd'hui, il y a une entente entre CN et CP pour que, conjointement, on maintienne cette emprise et que les trains de CN et de CP utilisent la voie ferrée. Cela augmente le trafic sur la voie ferrée, augmente sa viabilité et assure la survie à long terme de l'emprise en question.

Quand la fuite a été découverte en 1986, à l'effet que CN voulait fermer cette emprise, vous savez ce qui s'est passé. Alexandria Moulding, une entreprise de chez nous qui embauchait quelque 200 personnes, a mis fin à ses plans d'expansion.

Pourquoi? Parce qu'il n'y avait pas de sécurité à long terme. Aujourd'hui, le ministre s'occupe de ces dossiers.

[Traduction]

À mon avis, le ministre devrait, entre autres choses, continuer d'autoriser l'exploitation de lignes de chemin de fer secondaires par des groupes locaux. Il faut accélérer le processus. Supposons que le CN ou le CP—ou les deux dans le cas de la subdivision d'Alexandria qui sera exploitée conjointement—doivent supprimer une partie de leurs services. Si un groupe d'entreprises locales, de municipalités, etc., peut maintenir cette ligne secondaire, nous devrions leur donner le feu vert au lieu de dépenser de l'argent pendant des années à discuter de la question devant différents conseils et organismes. Évidemment, nous devons nous assurer que ceux qui exploitent des lignes de chemin de fer secondaires le fassent conformément à toutes les normes de sécurité en vigueur. C'est bien certain.

Il faut toutefois accélérer le processus pour rendre possible ce genre de situation. Le ministre s'intéresse à ces questions. Il faut le féliciter. Certains de nos gouvernements provinciaux, notamment ceux d'allégeance socialiste, comme celui de l'Ontario, ont par contre institué ce que l'on appelle les droits du successeur dans le domaine ferroviaire.

• (1525)

Qu'ont eu pour effet ces droits du successeur? Soit dit en passant, la même chose est arrivée en Saskatchewan et devinez qui est au pouvoir dans cette province? Eh oui, ce sont aussi ces dinosaures socialistes. Les dinosaures socialistes provinciaux ont adopté des lois créant des droits du successeur dans trois provinces. Il en résulte que certaines entreprises ferroviaires exploitant des chemins de fer secondaires ne peuvent commencer à exercer leur activité en raison de ces droits du successeur.

Voici comment les choses se passent. Dans un cas particulier, en Saskatchewan, un chemin de fer secondaire a été cédé à un groupe d'intérêts locaux. Ce chemin de fer n'avait évidemment pas besoin d'un personnel très nombreux. Il n'avait en fait que 18 employés, qui faisaient partie de 14 syndicats différents. Est-ce sensé? Je ne le pense pas.

Prenons l'exemple d'un chemin de fer secondaire encore plus petit qui n'aurait besoin que d'une poignée d'employés. À cause des différentes conventions collectives en vigueur, ce chemin de fer ne pourrait commencer ses activités parce qu'il serait forcé d'engager du personnel dont il n'a pas besoin. Autrement dit, il faudrait que deux personnes différentes fassent office de serre-frein et exercent d'autres fonctions à bord du train parce qu'elles font partie de syndicats différents. Par conséquent, certains employés ne feraient rien pendant que d'autres feraient leur travail. Est-ce comme cela qu'il faut protéger les emplois? Non, parce qu'au bout du compte il n'y aura pas de chemin de fer du tout et s'il n'y a pas de chemin de fer, il n'y a de travail pour personne.

Les dirigeants de ces régimes socialistes devraient peut-être s'en souvenir. S'ils ne le font pas, ils ne resteront pas au pouvoir bien longtemps, en Ontario notamment. L'avenir leur réserve le même sort que dans le cas du gouvernement qui a été remplacé il