

Les crédits

une politique et qui, aujourd'hui, font la leçon au Canada qui lui n'a pas réussi à s'entendre encore avec les gouvernements qui l'entourent.

Donc, c'est bien sûr que le Québec est prêt et il veut être partie prenante des décisions. Le Québec souverain n'élèvera pas de frontières entre les provinces du reste du Canada. Donc, à ce moment-là, je pense qu'il est très important que le Québec ait son mot à dire et qu'une table de concertation et de discussion franche soit mise sur pied pour faire un portrait et prendre des décisions concernant le transport ferroviaire.

M. Patrick Gagnon (secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, on n'entend que la démagogie de l'opposition. On dit que tout va se régler à la condition que le Québec devienne un pays indépendant. Mais il y a quand même le constat suivant que nous devons faire dans la situation du rail et des emplois que cela représente au Québec.

Par exemple, CN contribue plus de 500 millions de dollars en salaires et bénéfices au Québec. Il y a plus de 300 millions de dollars en achats, il y a plus de 100 millions de dollars en taxes, il y a plus de 100 millions de dollars en pensions et bénéfices. Il ne faut pas oublier non plus que CN maintient près de 8 000 emplois au Québec et que 30 p. 100 de tous les employés de CN se retrouvent au Québec.

Il est certain que 68 ou 70 p. 100 des cadres supérieurs se retrouvent dans la province de Québec. Au lieu de parler de Constitution et de nous dire que la seule façon de s'en sortir au Québec, surtout dans le domaine du rail et du transport, c'est de faire la souveraineté, cela fausse vraiment le débat. J'ai invité l'honorable député à informer sa maison-mère à Québec et de lui dire que nous, on est prêts à négocier, on est prêts à travailler en vraie fédération.

Je dois quand même rappeler au député que la fédération canadienne est un succès retentissant. Vous n'avez qu'à explorer cette question avec un peu plus de fond et un peu plus d'honnêteté, et tâchez de vous reculer un peu de la partisanerie séparatiste et souverainiste qui ne règle en rien l'avenir du CN et du transport au Canada, et surtout au Québec.

M. Fillion: Monsieur le Président, j'ignore lequel des deux est le plus démagogique. Les faits qu'on vient de citer et les chiffres qu'on vient de citer nous indiquent bien sûr un certain pourcentage d'emplois.

• (1615)

Ce que ces chiffres ne montrent pas c'est combien d'emplois vont disparaître en se posant des questions sur ces lignes ou en les faisant disparaître. Combien d'emplois précaires viendront remplacer ces emplois qui sont fort rémunérateurs? C'est là la question.

Quant à la fédération canadienne, nous avons vu jusqu'où cela nous a menés depuis cent ans. La fédération est un gros bateau qui est en train de couler actuellement. On n'a qu'à regarder son déficit, sa dette et ainsi de suite. Je pense que les Québécois et les Québécoises ont la réponse lorsqu'ils regardent les chiffres réels et non pas des chiffres qui tentent de camoufler certaines vérités. Il y aura perte d'emplois si on abandonne ces lignes de chemin de

fer et ces emplois seront remplacés par des emplois très précaires.

Le président suppléant (M. Kilger): Je profite tout simplement de l'occasion pour rappeler à tous et chacun de passer par l'intermédiaire de la Présidence. Je cède donc la parole à l'honorable secrétaire parlementaire.

M. Gagnon: Monsieur le Président, encore une fois on parlait de VIA Rail et du CN. On peut quand même parler de VIA Rail. Il y a quand même 1 600 emplois, 45 p. 100 des emplois et des employés de VIA Rail se trouvent au Québec. Quel scénario l'opposition nous propose-t-elle? Je ne comprends plus. On parle d'un système national de transport intégré et après on nous dit: Si on veut passer à un transport national intégré, il faut passer par l'indépendance, c'est-à-dire la souveraineté.

On prend du recul. Je demande à l'opposition de dire oui à la fédération canadienne, oui on peut travailler ensemble, oui on veut conserver les 8 000 ou 10 000 emplois qui dépendent du CN et de VIA Rail au Québec. Je trouve que Montréal est quand même la plaque tournante de l'industrie et je crois qu'on met en péril ces emplois si on poursuit dans cette logique bloquiste qui ne règle en rien l'avenir des travailleurs et travailleuses de cette industrie si importante au Québec.

M. Fillion: Monsieur le Président, je vais m'attarder simplement à la dernière partie du commentaire qui a été fait. On vient de me signaler que Montréal était la plaque tournante. Oui, c'est une plaque tournante qui est en train de déménager à cause de coupures qui ont été faites sans discussion, suite à la fermeture et à l'abandon de certaines lignes, puisque lorsqu'on faisait des calculs pour fermer des lignes, on y ajoutait les frais de réparation qui étaient faits bien souvent dans d'autres centres.

Donc, les chiffres qui sont indiqués actuellement ne donnent pas une vue exacte des choses, ce n'est pas la réalité. C'est bien dommage, mais encore une fois je dois vous signaler que le fédéralisme canadien ne sert pas actuellement les intérêts des Québécois et des Québécoises, quoi que vous en pensiez.

M. Bernard Patry (Pierrefonds—Dollard, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour venir appuyer les dires de mon collègue au sujet du renouveau de l'industrie du transport ferroviaire au Canada. Comme lui, j'estime que le transport ferroviaire est d'une importance capitale pour les expéditeurs. Le réseau ferroviaire canadien est le troisième plus important au monde et l'apport des transporteurs ferroviaires à l'économie canadienne et à la création d'emplois pour des milliers de Canadiens est appréciable.

Nos expéditeurs font face à une vive concurrence sur les marchés mondiaux et exigent à juste titre un système de transport efficace pour les aider à y prospérer. Nos exportateurs doivent compter sur des tarifs de transport réduits pour soutenir la concurrence mondiale.

Les compagnies ferroviaires ont lancé diverses initiatives visant à les rendre plus efficaces. Elles tentent de vendre ou d'abandonner leurs lignes improductives. Par exemple, le CN projette de céder ses lignes situées dans le nord du Québec à des exploitants de chemins de fer secondaires fort probablement. De son côté, le CP est en pourparlers avec le groupe Irving pour la vente d'une partie de son réseau situé au Nouveau-Brunswick.