

*Les crédits*

• (1245)

Par la suite, et c'est encore le cas maintenant, on assiste à l'offre faite par CP Rail d'acquérir les installations de CN pour un montant de 1,4 milliard.

Les députés du Bloc québécois ont rencontré, il y a quelques semaines, des représentants de la haute direction de CP afin de se faire expliquer le contenu de l'offre qui a été déposée devant la direction de CN et les instances gouvernementales. Nous sommes ressortis de cette rencontre avec beaucoup plus de questions que de réponses.

Nous sommes particulièrement préoccupés par le fait que le gouvernement fédéral, je l'ai dit tantôt, veuille se départir d'actifs qui appartiennent à l'ensemble de la population canadienne et québécoise. Quand on parle du réseau CN, il faut avoir en tête qu'il s'agit là d'une compagnie publique, et par conséquent, que les installations du CN à la grandeur du Canada appartiennent aux contribuables canadiens et québécois.

Nous sommes tout à fait préoccupés par le fait qu'une compagnie privée, nommément la compagnie CP puisse acquérir ce réseau et par la suite pouvoir décider de son avenir comme bon lui semble. C'est justement le reproche principal que nous faisons actuellement au gouvernement, nous de l'opposition officielle.

Comme nous le disons dans notre motion, où nous faisons référence au manque de transparence du gouvernement dans ce dossier, nous trouvons impensable que l'on soit en train de prendre des décisions qui concernent l'avenir d'une infrastructure publique, c'est-à-dire le réseau ferroviaire, celui appartenant à CN à tout le moins, sans que l'ensemble de la population—tout au moins les intervenants socio-économiques, et l'opposition officielle, de même que le Parti réformiste—ne soit impliquée dans la consultation, dans la discussion et dans la décision qui devra venir dans le futur concernant le dossier du ferroviaire.

Concernant la vente des installations à CP, nous disons donc que nous aurons besoin de beaucoup plus d'information, de beaucoup plus d'assurance si le gouvernement souhaite que nous puissions donner notre aval à une telle transaction.

Dans ma circonscription, la ligne du Canadien Pacifique qui va de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à Sherbrooke, passe au Québec, en très grande partie dans le comté de Mégantic—Compton—Stanstead. Cette ligne de chemin de fer appartient à CP, et quand on constate depuis des années le «*démarcheting*» qui a été fait par la compagnie CP afin de décourager les industriels, les clients potentiels à utiliser leur service, quand on constate la difficulté que les gens de la région ont eue—aujourd'hui, on semble changer un peu d'attitude puisqu'on a besoin de l'appui de la population, de la part de CP pour acheter CN—mais quand on constate les difficultés qu'on a eues dans le passé à obtenir de l'information de la compagnie CP, nous sommes en droit de nous interroger sur ce qu'il adviendra le jour où cette compagnie sera propriétaire de l'ensemble du réseau dans l'est du Canada, et plus particulièrement au Québec. Personnellement j'aurai besoin de bons arguments pour me convaincre de la justesse d'une telle transaction.

Je voudrais dire un mot sur les critères que le gouvernement fédéral retient quand il fait l'évaluation des réseaux qui doivent être abandonnés ou vendus.

• (1250)

Tout le monde convient que les deux principaux critères qui sont retenus sont ceux de la rentabilité et de l'intérêt public. Tout le monde convient également qu'à l'est de Winnipeg,—et ce n'est pas un propos d'un partisan séparatiste, puisque ça touche autant l'Ontario, que les Maritimes ou le Québec—quand vient le temps d'analyser l'avenir d'une voie ferroviaire, d'un tronçon ferroviaire, c'est le critère de la rentabilité qui est retenu par l'Office national des transports.

Comment les gens du milieu doivent-ils démontrer la rentabilité d'un tronçon? Je dirais qu'ils doivent le faire presque pied par pied et non pas pour l'ensemble du tronçon. Je donne simplement un exemple pour illustrer mon propos. La ligne de chemin de fer qui me concerne, Saint-Jean—Sherbrooke, a un client, Eka Nobel qui est à environ une dizaine de kilomètres à l'ouest de Sherbrooke. Cette compagnie, à elle seule, fait des transactions avec CP pour le transport de ses marchandises pour plus de 3,5 millions par année.

Lorsqu'est venu le temps d'étudier la rentabilité de la ligne de chemin de fer à l'est de Sherbrooke, on n'a pas tenu compte de ce client—là qui est à 15 kilomètres à l'ouest de Sherbrooke. Cela démontre le ridicule d'une telle situation qui fait qu'on fait dire aux chiffres ce qu'on veut bien leur faire dire.

Lorsqu'on regarde et qu'on analyse l'avenir des chemins de fer dans l'Ouest canadien, le critère retenu est celui de l'intérêt public. J'en veux comme preuve, et cela ne peut être contesté par personne, les subventions qui sont accordées au transport du blé dans l'Ouest. Pour l'année en cours, on parle d'environ 600 millions de dollars de nos taxes qui vont servir à financer le transport du blé dans l'Ouest. L'équivalent n'existe pas dans l'est du Canada. Il y a donc là une politique de deux poids deux mesures qui défavorise de façon évidente l'est du Canada dans le domaine ferroviaire.

En terminant, je voudrais dire un mot sur l'avenir du ferroviaire, puisque le ministre ce matin—et je l'ai dit, je l'ai répété plus tôt—accusait l'opposition officielle de vouloir maintenir le statu quo. Le collègue qui m'a précédé a parlé d'un moratoire pour l'abandon des lignes de chemin de fer dans l'ensemble du Canada et particulièrement au Québec. Nous ne demandons pas un moratoire pour maintenir le statu quo mais pour permettre aux intervenants locaux, régionaux, au gouvernement du Québec de s'asseoir avec les représentants du gouvernement fédéral afin de trouver des alternatives. Des alternatives, il en existe. D'autres de mes collègues qui viendront aujourd'hui parleront des CFIL, les chemins de fer d'intérêt local, que la législation québécoise favorise et permet de mettre sur pied. Pour mettre sur pied des CFIL, nous avons besoin de faire en sorte que le milieu se prenne en main.

Un des problèmes que l'on vit dans le domaine ferroviaire, c'est le désintéressement de la population depuis un certain nombre d'années. Il y a plusieurs raisons qui peuvent expliquer ce désintéressement et je pense que l'attitude de nos compagnies de chemin de fer, CN et CP, y est pour quelque chose. Leur façon de procéder dans le plus grand secret pour leurs transactions, la façon dont a procédé CP dans ma région, font en sorte que les utilisateurs éventuels ne veulent plus faire affaire avec cette compagnie. Cela a eu comme conséquence le désintéressement de la population.

Il nous faut donc un véritable débat. C'est la raison pour laquelle je souhaite que nos interventions à la Chambre