

Les crédits

réclamons donc une privatisation dont les employés prendraient la tête, comme cela s'est fait chez Air Canada.

• (1705)

[Français]

Je pense qu'il est important de se rappeler, de se souvenir aussi qu'Air Canada, cette année, s'attend à au moins équilibrer ses livres et probablement faire un profit. Et la privatisation d'Air Canada a eu lieu pendant une récession. Pendant que des corporations au Canada ont fermé leurs portes, Air Canada a réussi à devenir la compagnie compétente qu'elle est aujourd'hui, et puis cette année, elle s'attend à avoir des livres équilibrés, ou peut-être même faire un profit.

[Traduction]

Si la société Air Canada y est parvenue durant une récession, je suis convaincu que le CN peut le faire alors qu'il y a une reprise économique. J'encourage tous les Canadiens à montrer leur désir de participer à une privatisation du CN dont les employés seraient les fers de lance.

Je ne reviendrai pas sans cesse sur le passé comme le font les députés du Bloc québécois. Je ne passerai pas en revue toutes les injustices dont ils ont parlé. Je me permettrai simplement de dire que l'atelier de réparations de Capreol, une installation moderne plus efficace que celle de Joffre, au Québec, a été fermée au profit de cette dernière. Comme de bons Canadiens qui se respectent, nous n'avons pas pleuré sans cesse sur notre sort. Nous avons essayé de trouver des solutions pour sauver ces installations. Nous n'avons pas abandonné. Les employés de ces installations sont en train de signer une entente pour acquérir des actions dans le CN. Il ne s'agit pas d'un engagement ferme, mais cela signifie qu'il existe une volonté en ce sens.

J'exhorte les Canadiens, les députés de l'opposition et tous les députés fédéraux à examiner sérieusement les avantages de privatiser le CN.

À titre d'ancien employé d'Air Canada et de retraité, je sais la fierté et la dignité qu'acquiescent les personnes qui, comme moi, ont été au service d'une entreprise pendant 25 ans. Dans le cas de l'usine de Capreol, trois générations sont visées. À propos de fierté, si quelqu'un demande à son grand-père comment les choses se passaient quand il travaillait pour la société de chemin de fer, lui, de son côté, il demande à son petit-fils ou à sa petite-fille comment les choses se passent aujourd'hui. La fierté de travailler pour une entreprise est un sentiment bien particulier qu'il faut avoir éprouvé. Il est trop facile de dire qu'on peut travailler pour une entreprise pendant de nombreuses années, bénéficier d'une excellente prime de départ et adorer cette entreprise ou obtenir une prime de départ pitoyable et s'en souvenir à tout jamais avec animosité.

Air Canada a déjà appartenu au CN.

[Français]

Les employés de ces compagnies, Air Canada et Canadien National, sont d'une race fière. Ce sont eux qui ont bâti la compagnie. Si j'ai une critique à faire à la compagnie Canadien National, c'est qu'il existe au Canada une attitude, parmi les Canadiennes et les Canadiens, à savoir que le Canadien National est une compagnie non efficace, est une compagnie qui perd de l'argent, qui prend des décisions qui n'ont aucun sens. Et si les

Canadiens et les Canadiennes en sont venus à croire ça, et que moi, dans ma recherche, je découvre que les décisions prises par cette compagnie sont des bonnes décisions et qui aujourd'hui leur offre un profit, une rentabilité à la sortie d'une récession, déjà il faut croire qu'on ne peut garder le statu quo au Canadien national.

[Traduction]

Il faut que cela change. Les gouvernements doivent essayer de comprendre ce qu'ils doivent offrir à la population. Nous nous débattons pour offrir à la population des programmes sociaux, pour aider les nécessiteux, pour soigner les malades et pour nourrir ceux qui ont faim, tout en engloutissant des millions de dollars dans une entreprise qui peut mieux réussir toute seule. Le moment est venu pour les Canadiens de faire face à la réalité. Nous n'imprimons plus de billets de banque. Les temps sont durs, mais nous sommes en train de nous en sortir.

• (1710)

Le système ferroviaire s'inscrit dans notre stratégie nationale sur le transport des marchandises et des passagers. À mon avis, si les sociétés ferroviaires n'ont pas assuré efficacement le transport des passagers, c'est à cause des lois du gouvernement. Assouplissons celles auxquelles elles sont assujetties. Laissons-les concurrencer directement en modernisant les lois.

La concurrence ne se fera plus seulement entre le CP et le CN. Le CP et le CN doivent en effet se trouver des partenaires. Ils doivent avoir les mêmes outils de travail, car leur concurrence est au sud de nos frontières. Leur concurrence, c'est l'industrie du camionnage. Il semblerait que l'industrie du camionnage ne puisse plus maintenir le même système de transport des marchandises que dans le passé. Nos routes ne peuvent l'absorber. Les Canadiens se rendent compte qu'ils subventionnent les routes de la même manière que nous subventionnions autrefois les chemins de fer.

Il est très difficile pour un camionneur de conduire à 4 heures du matin sachant qu'il traîne une dette de 200 000 \$ sur sa semi-remorque derrière lui. Je crois fermement qu'à l'aide d'une bonne planification nous pourrions mettre sur pied un système viable tant pour les chemins de fer que pour l'industrie du camionnage. J'estime qu'il est raisonnable, en tant que Canadiens, de s'attendre à ce que tous participent et à ce que tous y trouvent leur compte. Je crois que le transport des marchandises au Canada devrait être assuré par un partenariat entre les chemins de fer et l'industrie du camionnage.

Pour conclure, je voudrais réitérer ce que j'ai déjà dit. Le comité de Capreol qui lutte pour la survie du chemin de fer a travaillé d'arrache-pied. Il y a quelques mois, les travailleurs du chemin de fer risquaient de perdre leur emploi. Les gens de Capreol sont très unis, ils sont merveilleux. J'ai assisté à leur défilé du père Noël samedi dernier. Vous auriez dû voir à quel point ils étaient unis et proches les uns des autres.

Quand les représentants du CP sont venus les voir, ils ont dit: «Nous allons vous offrir un dollar pour votre compagnie et vous n'allez plus jamais perdre le moindre cent.» Du même souffle, ils ont dit: «La première chose que nous allons faire le jour où nous serons propriétaires de ce tronçon du CN, c'est fermer la ligne du nord.» Nous n'avons pas l'intention de faire fléchir ni le gouvernement ni le CN. Nous abordons cette question d'une manière