

*Les crédits*

Le député pense-t-il que les mesures que le ministre des Transports a prises dans l'affaire du contrat Pearson pourraient avoir des répercussions sur les sociétés privées désireuses d'acquiescer une partie ou la totalité des activités de CN Rail?

**M. Duncan:** Monsieur le Président, les gens d'affaires veulent plusieurs choses. Ce qu'ils veulent par-dessus tout, c'est de la certitude et la possibilité de travailler dans un climat dont ils connaissent les règles et où ces règles leur permettront de dissiper tout conflit, notamment en recourant au dernier palier d'appel, soit nos tribunaux fédéraux et provinciaux. C'est ce que nous appelons la justice, et c'est sur elle que repose notre société.

• (1335)

À mon avis, toute la question de l'accord Pearson et l'orientation controversée que prend actuellement le projet de loi créeront de l'incertitude dans ce domaine. Le seul moyen d'aller au fond des choses à ce stade-ci, c'est de régler cette question en tenant une enquête publique, ce qui permettra de faire la lumière avec équité et transparence. C'est aussi ce que nous demandons au sujet du groupe de travail sur le CN.

**M. Alex Shepherd (Durham, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours du député.

L'idée d'un système de transport ferroviaire à grande vitesse dans le corridor Montréal-Toronto m'intéresse au plus au point, car ces voies passeraient dans ma circonscription. J'ai eu déjà un certain temps pour examiner tout cela.

L'un des problèmes évidents réside dans la densité de la population. En outre, une étude de systèmes ferroviaires semblables dans d'autres pays, comme le Japon et la France, donne à penser que ces réseaux ne semblent pas rentables. En fait, nous venons juste d'être témoins de l'ouverture de la voie reliant Londres à Paris et on a déjà accumulé une dette énorme qui ne sera peut-être jamais remboursée.

Le député a parlé de privatisation. Je suppose que la question qui se pose est celle-ci: Le système actuel de transport ferroviaire au Canada est-il viable, en tant qu'entreprise privée? S'il ne l'est pas totalement, il faudrait alors fragmenter le réseau ferroviaire en petites parties et envisager d'abandonner tout le réseau ferroviaire dans certaines régions du pays.

Le député propose-t-il donc que nous divisions ainsi le système ferroviaire et que le secteur privé puisse décider qu'il n'est pas rentable de relier Toronto à la Colombie-Britannique par chemin de fer?

**M. Duncan:** Monsieur le Président, on a posé plusieurs questions. En ce qui concerne le train à grande vitesse dans cette région du monde, par opposition à l'Ouest où je vis, si c'est une excellente proposition, je veux bien alors que le secteur privé se lance dans cette entreprise s'il le souhaite.

Nous devons comprendre que le gouvernement ne peut plus s'occuper de ces choses. Le gouvernement fédéral emprunte de l'argent à des prêteurs étrangers pour assurer le fonctionnement quotidien du gouvernement. Notre pays n'a plus les moyens de consacrer d'énormes crédits à certains de ces grands projets.

En ce qui concerne les orientations possibles pour notre réseau ferroviaire national, nous avons l'exemple de ce qui s'est produit en Nouvelle-Zélande lorsqu'on a privatisé la compagnie de chemin de fer. C'était la moins efficiente du monde occidental et elle est devenue la plus efficiente. Cela modifie la rentabilité de nombreux embranchements et le reste. Cela ne veut pas dire nécessairement que tous les embranchements éloignés deviendront rentables.

Dans un pays comme le nôtre, nous allons probablement avoir pour politique de conserver certaines de ces voies éloignées. Nous pourrions le faire grâce à des encouragements ou à la négociation.

• (1340)

Que nous conservions ou non un énorme réseau ferroviaire que nous le divisions ou pas, je pense que c'est une décision qui devait être laissée davantage au secteur privé, plutôt qu'au gouvernement. Il est difficile de savoir au juste la meilleure façon de procéder. En un sens, ce sont les considérations financières, plutôt qu'une stratégie directrice maîtresse, qui dicteront notre conduite.

**M. Jake E. Hoepfner (Lisgar—Marquette, Réf.):** Monsieur le Président, c'est un privilège et un plaisir pour moi d'aborder cette motion de l'opposition officielle. Je suis d'accord avec la partie de la motion qui dénonce l'inaction du gouvernement libéral. Je suis moins d'accord avec celle qui dénonce le manque de transparence. Je crois plutôt qu'il existe une grande transparence et je n'aime pas du tout ce que je vois.

La politique du présent gouvernement libéral sur le transport ressemble étrangement à celle des libéraux des années 70. J'ai constaté bien peu de différence entre la politique de cette époque et ce que j'ai entendu récemment à la Chambre.

Selon l'orientation générale des libéraux des années 70, si une entreprise fonctionnait mal, il valait mieux la fermer. Il était inutile de corriger la situation, puisque quelqu'un d'autre le ferait éventuellement. Je me souviens très bien des pressions exercées à cette époque pour que soient abandonnés les embranchements ferroviaires non rentables. Le public était forcé d'accepter ces décisions. À cette époque, on avait promis aux collectivités où ces embranchements étaient abandonnés qu'on économiserait des sommes qui seraient ensuite investies dans l'infrastructure routière.

Malheureusement, je dois signaler à la Chambre qu'aucune des améliorations promises n'a été réalisée. Nous les attendons encore. Si vous visitez les régions rurales du Manitoba et si vous roulez sur les routes de campagne vers la fin juin, après que les employés de la voirie ont réparé les nids de poule, vous constaterez qu'ils mettent un peu trop de bitume pour bien s'assurer que ces nids de poule sont bien remplis, de sorte qu'ils créent des bosses. Lorsque les autorités modifient la loi ou annulent les restrictions et qu'on peut enfin transporter nos charges habituelles sur les routes et que les agriculteurs commencent à transporter leurs céréales, on peut voir des douzaines de camions de ferme faire du saute-mouton de bosse en bosse sur la route.