

*Les crédits*

Pour terminer, la rationalisation des chemins de fer n'est pas seulement inévitable, elle est nécessaire. Les pressions exercées sur les compagnies CN et CP afin qu'elles réduisent leurs coûts signifient qu'elles doivent adopter des façons nouvelles, non traditionnelles de répondre aux signes du marché. La clé pour les chemins de fer consiste à trouver des solutions de rationalisation qui permettent à la fois de minimiser les coûts pour les transporteurs et les expéditeurs, et de maximiser, pour les compagnies de chemin de fer, la possibilité de devenir financièrement viables et pour les expéditeurs, celle de maintenir et d'améliorer leur accès à des services ferroviaires compétitifs.

[Français]

**M. Paul Mercier (Blainville—Deux—Montagnes, BQ):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'exposé de mon collègue d'en face et je le remercie pour l'intéressante série de transferts réussis de la propriété de lignes courtes, comme il dit, à des compagnies privées qu'on appelle les CFIL.

Je voudrais seulement attirer son attention sur le fait que, avant de décider qu'un bout de ligne sera abandonné avec l'accord du gouvernement ou de l'Office national des transports, il conviendrait qu'une étude sérieuse en soit faite parce que ce genre de transfert présente des inconvénients d'ordre juridique et aussi d'ordre social pour le personnel, quoi qu'on en dise.

C'est la raison pour laquelle, notre parti demande un moratoire pour ces suppressions de lignes, parce qu'il n'existe pas, et c'est ce que nous reprochons au gouvernement, de plan d'ensemble de la restructuration du réseau ferroviaire auquel on puisse se référer pour accepter ou refuser des suppressions de lignes ou des destructions d'embranchement par les compagnies CP et CN.

Nous demandons un moratoire pour examiner la chose. Nous sommes d'accord qu'il y aura peut-être des parties de lignes qui ne pourront pas être gardées par la compagnie ni être reprises par des CFIL parce que ce ne serait pas rentable. Mais une remarque doit quand même être faite, c'est que l'absence de rentabilité de ligne est parfois due à l'extrême mauvaise qualité du service, et dans ce cas il faut voir où se trouve l'origine de la situation. Est-ce que l'insuffisante clientèle ne provient pas d'une qualité de services délibérément mauvaise que l'on entreprendrait justement pour avoir l'autorisation de supprimer ces lignes?

Ceci mène à ces questions concernant le personnel et le fait que certaines catégories de personnel seraient avantagées dans les compagnies de transports. Je n'ai pas étudié leurs conventions collectives, mais une chose devrait être considérée dans la structure des dépenses du CN quand il dit qu'il doit réduire ces avantages. Le CN avait équipé un centre de tarification à Montréal et après l'avoir équipé au prix d'un certain nombre de millions, il décide tout à coup de le transférer dans l'Ouest, après que tout fut fait pour l'installer à Montréal.

• (1550)

Ce matin, mon collègue, le vice-président du Comité des transports, évoquait un cas assez scandaleux d'avantages extraordinaires donnés à un cadre. Il faudrait examiner toutes ces choses avant de décider qu'il y a abus, qu'il y a nécessité de

transférer des propriétés de lignes à des compagnies privées pour soulager la pression des salaires.

Ceci m'amène à la question plus générale des...

**Le président suppléant (M. Kilger):** À l'ordre, s'il vous plaît! Lorsque les députés se partagent le temps, il y a dix minutes pour l'intervention et cinq minutes de questions et commentaires. Il reste très peu de temps au député pour répondre ou faire un commentaire à vos propos. Alors, je demanderais, s'il y a conclusion, de la livrer tout de suite afin qu'on puisse demander au député de London—Middlesex d'y répondre.

**M. Mercier:** Monsieur le Président, ma conclusion serait trop longue, alors je serai heureux d'entendre la réponse de mon collègue.

[Traduction]

**M. O'Brien:** Monsieur le Président, il ne me faudra que peu de temps puisque je n'ai franchement relevé aucune question. J'ai plutôt entendu des observations intéressantes de la part du député.

Il a effleuré plusieurs sujets, dont un sur lequel je m'arrête brièvement. Il a parlé de l'abandon de voies de chemins de fer comme d'un fait qu'il redoutait. Pour ma part, je viens du sud-ouest de l'Ontario, qui est une des régions qui connaissent une grande activité ferroviaire, je suis aussi d'une famille où depuis longtemps on est fier de travailler pour une société ferroviaire, et je peux dire au député que mes collègues et moi-même craignons autant que lui l'abandon des lignes de chemins de fer qui est un expédient commode.

Malheureusement, il faut admettre que les sociétés ferroviaires telles qu'elles sont structurées actuellement au Canada sont peu rentables. Il faut féliciter le ministre qui cherche à rationaliser un réseau qui coûte simplement trop cher dans sa forme actuelle, c'est une question de bon sens.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Je remercie le député d'avoir répondu brièvement. Nous reprenons le temps perdu.

[Français]

**M. Gilbert Fillion (Chicoutimi, BQ):** Monsieur le Président, il est agréable de prendre la parole aujourd'hui concernant le dossier ferroviaire, d'autant plus que malgré les efforts du gouvernement pour écarter l'opposition officielle de l'étude de la commercialisation du CN et des décisions majeures dans l'industrie du rail, le Bloc québécois peut se faire entendre aujourd'hui, parce qu'il a décidé lui-même de consacrer une journée de l'opposition au transport ferroviaire. Sans cette possibilité, le gouvernement, encore une fois, aurait agi en catimini.

Donc, le sujet abordé aujourd'hui est très important, puisqu'il fait suite à la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Cette loi permet aux compagnies ferroviaires, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1993, de décider de l'abandon des voies ferrées et ce, sans aucune limite. Bien entendu, il doit y avoir approbation, selon les critères de l'Office national des transports, des critères établis selon des normes comptables et non pas comme ils devraient l'être, c'est-à-dire des critères établis selon des normes socio-économiques. Mais, j'y reviendrai.