

Initiatives ministérielles

En 1986, le Conseil économique du Canada a publié un rapport intitulé *L'État entrepreneur — Une étude des sociétés d'État au Canada*. Au chapitre V, qui est consacré aux entreprises publiques et commerciales, le conseil recommande ceci:

Il y aurait lieu d'encourager l'intéressement dans le transport ferroviaire de différentes façons. Ainsi, on pourrait élargir la portée des dispositions du projet de loi afin de rendre les droits de circulation plus facilement accessibles et d'intéresser dans le transport ferroviaire quiconque satisfait aux exigences fondamentales en matière de sécurité et de responsabilité. Au lieu de réglementer les activités du CN et du CP en tant que prestataires de l'assiette de route, on devrait confier la gestion de tous les rails à un nouveau organisme d'État. Il faudrait pour cela nationaliser l'assiette de route du CP et séparer la composante rail du CN d'avec ses autres composantes. Ou bien, on pourrait créer une administration ferroviaire publique qui serait fondée exclusivement sur l'infrastructure du CN.

• (1250)

Il s'agit là d'une idée qu'il est temps de mettre en oeuvre. Le gouvernement devrait songer sérieusement à établir une administration ferroviaire publique qui fonctionnerait d'une façon analogue à notre réseau routier. Cela supprimerait les inconvénients fiscaux imposés aux sociétés ferroviaires, car, si elles paient des taxes sur le carburant, elles doivent également payer tous les coûts d'entretien de leur plate-forme ferroviaire. Par contre, les camions paient des taxes sur le carburant, mais leur plate-forme routière, c'est-à-dire les routes, est entretenue aux frais de l'État.

Cette administration ferroviaire publique pourrait imposer aux sociétés ferroviaires des droits d'utilisation fondés sur l'usage qu'elles font des voies ferrées et pourrait ainsi s'autofinancer. A un moment donné, même l'administration pourrait être privatisée.

La Chambre de commerce du Canada est favorable à une infrastructure ferroviaire basée entièrement sur le principe du financement par l'utilisateur et a déclaré ce qui suit dans le mémoire qu'elle a présentée en 1994 au comité mixte spécial chargé d'examiner la politique étrangère du Canada:

Les entreprises canadiennes estiment de plus en plus que les règles commerciales entre le Canada et les États-Unis ne sont pas les mêmes [...] On peut en trouver un exemple flagrant parmi tant d'autres dans l'industrie canadienne des transports. Le transport ferroviaire, par exemple, constitue le mode de transport le plus économique pour une grande partie des marchandises du Canada et, pour bien des expéditeurs, il s'agit de l'unique mode de transport rentable. Il est indispensable au commerce du Canada, acheminant 40 p. 100 des exportations du Canada et offrant une infrastructure entièrement fondée sur le principe du financement par l'utilisateur et non assujettie au financement public constant.

Enfin, je voudrais commenter l'importance du port de Churchill pour les agriculteurs de la Saskatchewan et du Manitoba. La privatisation du CN devrait être considérée comme une occasion de privatiser, d'élargir les marchés, de moderniser et d'accroître les exportations et les importations via le port de Churchill.

Pour cela, il faudra plus que la privatisation du CN. Il faudra la collaboration et, selon toutes probabilités, la privatisation de VIA Rail et de Ports Canada. Il faudra la collaboration du gouvernement fédéral et des gouvernements du Manitoba et de la Saskatchewan, la collaboration et l'appui de toutes les collectivités et de tous les producteurs dont l'avenir sera amélioré s'ils tirent profit du parcours le plus économique pour expédier les

produits en vrac aux clients de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique du Sud.

Je demande respectueusement au gouvernement de ne pas considérer la liaison ferroviaire et le port de Churchill comme un handicap, mais plutôt comme une occasion de faire appel à la créativité et d'élaborer une stratégie de privatisation fondée sur la collaboration et l'esprit inventif. J'espère pouvoir commenter quelques-unes de ces idées au cours de débats ultérieurs sur le projet de loi C-89.

En terminant, je voudrais citer les propos que M. Pirie a tenus lors du colloque de 1987 organisé par l'Institut Fraser, car il y décrit la partie la plus passionnante du processus de privatisation. Il a dit:

Vous constaterez que la privatisation vous permet d'offrir des perspectives aux gens ordinaires. Elle donne à vos citoyens une chance de participer au processus de création des richesses. Elle accélère la croissance économique. Elle réduit les coûts de l'État. Elle transforme les pertes en recettes fiscales. En Grande-Bretagne, elle met fin à l'ancienne politique de la division, celle qui sépare les démunis et les nantis.

Ce sont les vraies raisons pour lesquelles les réformistes appuient la privatisation des sociétés d'État.

• (1255)

M. Bill Blaikie (Winnipeg Transcona, NPD): Monsieur le Président, je voudrais d'abord faire un commentaire au sujet de la procédure. Si j'ai bien compris comment le Comité permanent de la procédure a conçu, il y a quelque temps, la procédure de renvoi d'un projet de loi au comité avant l'étape de la deuxième lecture et immédiatement après la première lecture, je ne crois pas que le projet de loi dont nous sommes actuellement saisis soit de ceux qu'il faille renvoyer aussi rapidement au comité. Je crois qu'il s'agit d'un projet de loi pour lequel nous devrions tenir, à l'étape de la deuxième lecture, un débat approfondi sur le principe même de la privatisation du CN.

Je tiens à enregistrer mon objection à ce qui me semble être une utilisation abusive de la procédure actuelle, sans doute pour éviter un débat approfondi concernant la privatisation du CN. D'ailleurs, je ne comprends pas pourquoi le gouvernement voudrait éviter ce genre de débat. De toute évidence, le gouvernement et le Parti réformiste, au moins, s'entendent au sujet de ce projet de loi.

Je crois aussi que le gouvernement a l'obligation d'ordonner ou plutôt de demander au comité de consulter les communautés et les autres intéressés qui subiront les effets de la privatisation du CN. C'est une erreur de tenir les audiences à Ottawa seulement, sans aller à Winnipeg et dans les autres localités où les gens ont de bonnes raisons de craindre les effets de la privatisation du CN. Selon moi, le gouvernement doit éviter de la commettre, bien que je ne m'attende pas à ce qu'il revienne sur sa décision. Il semble bien pressé d'en finir avec cette question, et je ne comprends pas pourquoi.

C'est aujourd'hui un triste jour pour moi. Il y aura 16 ans la semaine prochaine que je siége à la Chambre et, pendant toutes ces années, j'ai défendu le CN en tant que société d'État. J'avais espéré, et j'ai même cru pendant bien des années, que ce jour n'arriverait jamais. Je ne me doutais certainement pas que ce