

Initiatives ministérielles

• (1340)

À la lecture du projet de loi C-89, on peut se demander de quelle façon la privatisation du Canadien National affectera le maintien des infrastructures en régions éloignées, et est-ce que le ministre des Transports peut garantir à ces populations qu'elles auront accès à un service de transport public à défaut d'infrastructure routière adéquate?

D'autant plus que l'article 16 du projet de loi à l'étude permet au gouvernement fédéral de s'immiscer dans la propriété des CFIL. Il est particulièrement inacceptable et même économiquement inefficace et injustifiable que les CFIL ou certains d'entre eux passent sous juridiction fédérale.

Une des principales raisons permettant aux CFIL d'opérer avec profit des tronçons jugés non rentables par les grandes compagnies ferroviaires est qu'ils ne sont pas soumis à la lourde réglementation fédérale en matière de transport ferroviaire. Les CFIL ont besoin de la souplesse d'exploitation que leur permet la réglementation provinciale. Cette tentative du fédéral risque de décourager la création de CFIL et d'en limiter le nombre. Il faut bien comprendre que chaque CFIL est un tronçon sauvé de l'abandon.

Si le gouvernement entrave le développement des CFIL, un plus grand nombre de kilomètres du réseau ferroviaire québécois et canadien seront abandonnés.

Un autre élément du projet de loi C-89 qui me fait craindre pour le sort que l'on réserve aux régions éloignées est l'absence de moyens de contrôle quant à la prise de possession de la propriété du CN par des intérêts étrangers.

L'objectif du ministre des Transports par la présentation de ce projet de loi est fort louable, mais il doit avant tout s'assurer que tous les Québécois et les Canadiens qui ont payé pour ériger et opérer le chemin de fer national aient toujours accès au service. Un moyen pour ce faire est de restreindre la propriété du CN à des intérêts canadiens.

L'article 8, alinéa 5 est inacceptable dans sa forme actuelle, car il permet à un groupe étranger formé d'entreprises apparentées d'acquérir une majorité des actions du CN. La seule défense contre une prise de contrôle effective dans une telle situation est le jugement des administrateurs du CN à l'effet que les entreprises du groupe propriétaire respectent leurs déclarations solennelles de ne pas agir de façon concertée. Une entreprise agit d'abord et avant tout en fonction de ses intérêts et de l'intérêt de ses actionnaires. Si les entreprises qui forment l'actionnariat du CN ont toutes le même actionnaire, elles n'ont pas besoin d'agir de façon concertée pour agir dans le même sens.

Ainsi, il faut abroger l'alinéa 5 de l'article 8, afin de restreindre la propriété du CN à des groupes canadiens uniquement.

En terminant, je voudrais rappeler à l'honorable ministre des Transports qu'il a la responsabilité de conserver au Canada le contrôle de la propriété du Canadien National car il a été construit avec l'argent des payeurs de taxes québécois et canadiens. Il serait inacceptable qu'après avoir englouti des milliards de dollars de fonds publics dans ce réseau de chemin de fer, il échappe maintenant au contrôle des Québécois et des Canadiens. De plus, si l'on veut éviter le détournement du trafic du CN vers les

réseaux américains, il est primordial que le CN demeure sous contrôle canadien.

Les deux derniers trimestres, le CN a fait des profits de l'ordre de plus de 200 millions de dollars. Maintenant qu'il commence à être rentable, on le vend. Il faut que le CN soit bien administré en tenant compte de sa clientèle, de ses besoins, et en tenant compte des régions éloignées.

M. Gilbert Fillion (Chicoutimi, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir aujourd'hui de me prononcer sur le projet de loi C-89 qui, comme on le sait, aura pour effet de privatiser le Canadien National.

Ce projet de loi définira également le mécanisme par lequel le gouvernement procédera à la réalisation de cette privatisation. Lorsque la loi sera adoptée, le CN cessera d'être une société d'État et deviendra donc une société par actions.

Lorsque j'ai commencé l'étude dudit projet, je me suis vite rendu compte que certains de ses articles comportaient quelques problèmes.

• (1345)

L'article 6 du présent projet de loi permet le transfert d'actifs du CN au gouvernement. C'est donc par cet article que le gouvernement pourra prendre à sa charge les filiales du CN ainsi que les biens immobiliers qui ne sont pas directement reliés au transport ferroviaire.

Nous savons tous également que le ministre a clairement indiqué qu'il souhaitait conserver uniquement au CN, les activités reliées directement au transport ferroviaire. Les actifs reliés à d'autres secteurs seront donc privatisés séparément.

J'aimerais ici souligner l'exemple de la Gare Inter-Modale du comté de Jonquière, comté voisin du mien. Si cette gare venait à fermer, tout le transport serait détourné vers le réseau routier du Québec, notamment la zone faunique du Parc des Laurentides.

Puisque l'on sait que le ministère des Transports n'a pas de politique à long terme en matière de réseau routier, c'est donc tout l'ensemble du réseau routier du Québec qui s'en trouverait pénalisé, et par le fait même, la sécurité. Les gens seraient menacés par un flux plus important de camions lourds sur nos routes.

Donc, à mon avis, cet article déclenche une sonnette d'alarme. On sait que parmi les filiales du CN, il y a des entreprises qui ne sont pas en très bonne santé financière mais qui réussissent tant bien que mal à mener leurs affaires et ce, grâce au CN.

On doit donc se demander si, dans un premier temps, ces entreprises seront viables sans le CN, et est-ce qu'elles conserveront également le même niveau d'emploi? Est-ce que ce niveau d'emploi sera maintenu? Je pense que le niveau d'emploi est une question très importante.

On se souviendra que tout au long de la campagne électorale, il y a 18 mois, le cheval de bataille du premier ministre a été la création d'emplois pour la population du pays. Par contre, 18 mois plus tard, nous sommes en mesure de constater que cette promesse n'a pas été tenue. Pis encore, lors du dernier Budget, le ministre des Finances n'a pas inclus de mesures directes concernant la création d'emplois. J'irais même jusqu'à dire que le Budget aura un effet tout à fait inverse aux promesses du livre rouge.