

Donc, on fait tout simplement déplacer le problème. C'est bien entendu que notre parti va continuer à dénoncer ces nominations partisans.

M. Nunez: Patronage.

M. Guimond: Ce patronage, merci mon cher collègue de Bourassa, qui me souffle le mot patronage. Donc, le seul moyen de s'en sortir, c'est la souveraineté. Ou bien le Québec demeure membre minorisé et continuellement rebelle de la fédération canadienne, constamment en attente avec les tenants du non, à un non qui voudrait dire un oui ou un oui qui voudrait dire un non, je ne sais quoi, ni quand ni comment. Ou bien le Québec, conscient enfin de sa nature et de son potentiel, devient pays.

Il existe dans les faits deux pays: le vôtre, le Canada, le nôtre, le Québec. Il y a bel et bien deux pays au nord du 45e parallèle: l'un qui se cherche éperdument, le Canada, l'autre qui ne peut plus et ne doit plus s'ignorer, le Québec. Oui, pour se développer pleinement, le Québec a besoin de la souveraineté. Souverain, le Québec mérite de l'être, puisqu'il est constitué d'un peuple qui doit non seulement survivre, mais s'épanouir.

Dire non, c'est refuser notre développement à notre manière. C'est continuer à hypothéquer l'existant, c'est continuer à chialer. Dire oui, c'est enfin se faire respecter et c'est refuser de se faire écraser. À l'instar de tant d'autres comtés du Québec, les gens du comté de Beauport—Montmorency—Orléans diront: «Oui, nous sommes prêts et nous gagnerons».

[Traduction]

M. Jim Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke, Réf.): Monsieur le Président, pendant que le projet de loi C-89 était à l'étude au comité, les souscripteurs du gouvernement, Nesbitt Burns, Scotia McLeod et Goldman Sachs, m'ont dit que la dette accumulée de CN Rail était de l'ordre de 2,5 milliards de dollars et que, si la société voulait obtenir une cote de solvabilité BBB, elle devait réduire le niveau de sa dette à 1,5 milliard de dollars.

Ils m'ont aussi expliqué que le CN avait un excédent de réserve-encaisse de 300 à 400 millions de dollars, qui représente le produit de la vente récente de filiales et le comptant réel, ainsi qu'un actif immobilier extraferroviaire de 400 à 600 millions de dollars. Au haut de ces chiffres, il y avait le montant qui, selon les souscripteurs, devait être retranché de la dette. Le montant le moins élevé de ces chiffres porte à croire que le gouvernement pourrait être confronté à un coût pouvant atteindre 300 millions de dollars, s'il veut réaliser son objectif d'une réduction stable de la dette.

Le gouvernement a déclaré son intention d'acquérir l'actif immobilier extraferroviaire du CN. Quand j'ai demandé comment la valeur serait établie, les fonctionnaires, qui ont aussi comparu devant le comité, ont soutenu qu'une estimation complète serait effectuée et que le montant fixé serait le prix que les contribuables devront verser pour acquérir l'actif de la société qui leur appartient déjà.

Initiatives ministérielles

Dans le projet de loi, le libellé de la disposition sur la réduction de la dette m'inquiète parce qu'il permet au ministre des Transports de réduire la dette du CN du montant qu'il voudra. J'ai cherché à faire amender le projet de loi pour restreindre ce pouvoir arbitraire du ministre, mais l'amendement a été rejeté.

Le 17 mai 1995, j'ai écrit au ministre pour tâcher d'obtenir des réponses à un certain nombre de questions auxquelles le ministre n'avait pas répondu clairement au comité. Une des plus importantes questions avait trait au montant que le ministre allait verser au CN pour réduire sa dette. Dans sa réponse, le ministre affirmait que le gouvernement n'entreprendrait, s'il y a lieu, que le minimum de réduction de la dette nécessaire pour que le CN obtienne une évaluation de son endettement qui en fasse un bon placement.

• (1220)

Mes inquiétudes à l'égard des plans réels du ministre en matière de réduction de la dette étaient bien fondées. Le 28 août 1995, le gouvernement a annoncé l'injection de 1,4 milliard de dollars dans le CN afin d'en réduire la dette. Ce montant inclut le paiement de 500 millions pour des actifs immobiliers ayant une valeur comptable de 235 millions de dollars, sans aucune évaluation à venir prouvant le contraire.

Le gouvernement a précipité l'étude du projet de loi C-89 à la Chambre et l'a fait renvoyer au comité dès après la première lecture. J'ai accepté cette procédure en croyant qu'elle permettrait plus facilement d'étudier et de modifier le projet de loi au comité, où les travaux ont en principe un caractère moins partisan, ce qui ne fut pas le cas.

J'ai présenté plusieurs amendements, dont aucun n'a été accepté malgré qu'on n'ait pas trouvé grand-chose à y redire. Un de mes amendements concernant la région de l'Atlantique a bien eu l'appui d'un membre libéral du comité, mais a été rejeté par la voix prépondérante du président du comité.

Comme nous n'avons pas obtenu la coopération sur laquelle nous comptons en acceptant le renvoi du projet de loi au comité dès la première lecture, et comme nous avons été victimes d'une supercherie touchant la réduction de la dette, je serai très peu disposé à l'avenir à prêter foi aux intentions des libéraux en matière de transport.

Lorsque le projet de loi C-101 a été présenté, le secrétaire parlementaire m'a abordé pour obtenir ma coopération afin non seulement de le renvoyer au comité après la première lecture, mais aussi pour réduire à une heure la durée du débat en première lecture. À ce moment-là, je n'avais même pas encore reçu un exemplaire du projet de loi et n'en connaissais même pas encore la teneur. Le secrétaire parlementaire m'a dit que le projet de loi n'était pas encore prêt, mais qu'il était plutôt simple, qu'il n'était en somme rien de plus qu'une mesure habilitante permettant d'apporter les modifications nécessaires au gré des besoins. Nous savons tous que le projet de loi C-101 est un très long texte législatif qui aura d'importantes conséquences pour les chemins de fer et les expéditeurs.