

Initiatives ministérielles

qui la paierait avec l'argent des contribuables. Les contribuables s'achèteraient alors leur propre compagnie. Une telle mesure ne serait rien de plus que de la comptabilité hautement créative.

Il semble y avoir une certaine confusion entre les ministères, le Comité permanent des transports, dominé par les libéraux, et le ministre lui-même, sur ce que l'on prévoit de faire réellement. Le Parti réformiste est prêt à les aider à démêler cela en comité.

Je m'inquiète aussi de l'article qui limite les ventes d'actions à un maximum de 15 p. 100 du total. Dans le public, il n'y a que deux types d'investisseurs susceptibles de s'intéresser aux actions du CN. Il y a l'investisseur moyen, c'est-à-dire les particuliers, les sociétés ou les groupes d'investissement. Ce type d'investisseur achète des actions principalement pour obtenir un rendement de ses investissements. Malheureusement, l'expérience passée du CN ne peint pas une image très attrayante pour ce type d'investisseur, à moins qu'il n'estime qu'un exploitant du secteur privé puisse faire fonctionner la compagnie de façon plus efficace qu'elle n'a fonctionné par le passé.

• (1230)

Cela m'amène au deuxième type d'investisseur, soit une compagnie ou un groupe de particuliers pensant être capables de mieux gérer la société ferroviaire qu'elle ne l'a été jusqu'à présent, et donc d'accroître la valeur de leur investissement. Ce genre d'investisseur serait moins disposé à investir s'il pensait ne pas pouvoir acheter suffisamment d'actions pour avoir une influence déterminante sur la gestion de la société. Ne nous leurrions pas, les investisseurs ordinaires ne vont pas faire la queue pour acheter une société dont le bilan est aussi désastreux que celui de CN Rail.

Le projet de loi contient deux dispositions qui imposeraient à la nouvelle compagnie des restrictions inutiles auxquelles ne seraient pas assujettis ses concurrents. Ces deux restrictions sont l'obligation de maintenir à tout jamais le siège social de la compagnie à Montréal et celle de continuer la politique actuelle du gouvernement en matière de langues officielles. Cela ne rime à rien d'obliger une compagnie à garder son siège social dans une ville donnée ou de lui imposer des restrictions auxquelles échappe le reste de l'industrie. Comme je le disais plus tôt, il va être déjà assez difficile de trouver un acquéreur pour le CN sans imposer tout un tas de restrictions inopportunes qui entraveront la vente.

J'ai d'autres réserves concernant certains éléments qui ne figurent pas dans le projet de loi. Je pense, par exemple, à l'adoption de mesures pour protéger les investisseurs canadiens, dont les employés de la société et les syndicats. L'industrie ferroviaire canadienne a occupé une place spéciale dans l'édification du pays. Il se pourrait que beaucoup de Canadiens veuillent participer à l'effort de revitalisation de l'une de nos sociétés ferroviaires nationales, et on devrait leur en donner l'occasion. On pourrait faire en sorte qu'ils aient cette possibilité en limitant la vente des actions aux compagnies et aux particuliers du Canada, avant de les offrir sur le marché international. Je sais qu'il faudra probablement recourir au marché international pour vendre toutes les actions du CN, mais qu'y a-t-il de mal à offrir

certains avantages aux Canadiens que nous représentons, dans ce processus?

J'aimerais aussi que l'on considère la suggestion que j'ai faite, l'an dernier, au groupe de travail formé entièrement de libéraux. J'ai proposé que l'on ne vende que le matériel roulant et les immeubles du CN et que l'on conserve les voies ferrées pour créer un réseau commun dont tous les exploitants de services de chemin de fer pourraient se servir, selon le principe du recouvrement des coûts. Cela comprendrait les recettes provenant des taxes sur le carburant diesel que paient les compagnies de chemin de fer. Pour que cela fonctionne, il faudrait incorporer également les voies ferrées de CP Rail, mais il ne serait pas nécessaire que le réseau appartienne au gouvernement. On pourrait faire en sorte que ce réseau soit exploité par les utilisateurs et par l'industrie tout comme nous sommes en train de le faire dans le secteur de l'aviation, avec les services de navigation aérienne. Tous les exploitants de services ferroviaires pourraient utiliser les voies ferrées, ce qui augmenterait considérablement les débouchés pour les exploitants de lignes secondaires.

Ce sont là certains des points que je vais aborder à l'étape de l'étude de ce projet de loi en comité. Le gouvernement a fait preuve de bon sens en acceptant le concept des politiques réformistes sur cette question. J'espère qu'il continuera d'user de bon sens et qu'il acceptera les amendements nécessaires pour que cet excellent concept donne lieu à une excellente mesure législative.

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir sur ce projet de loi C-89, particulièrement à la suite de mon collègue, le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke, surtout lorsque j'entends ses bons propos de contestation à l'endroit du fait que le siège social doit demeurer à Montréal. Je veux simplement le remercier, car il va nous aider à gagner le prochain référendum. En effet, on entend régulièrement des députés du Canada anglais dire qu'on donne trop au Québec, qu'on est trop généreux pour le Québec. C'est fantastique d'entendre cela.

Sur ce, je reviendrai à mon point d'origine. Le but de mon propos est d'entretenir les Canadiens et Canadiennes qui nous écoutent à cette heure du midi sur cet important projet de loi.

Nous ne présenterons aujourd'hui que l'apéritif, s'il m'est permis de le dire, parce que le vrai travail, dans lequel notre parti dénoncera ce projet de loi, se fera en comité, où nous aurons l'honneur d'accueillir cette semaine le ministre des Transports. Lorsque nous le recevrons demain après-midi, à 15 h 30, nous souhaitons qu'il réponde à nos questions de façon beaucoup plus explicite qu'il l'a fait ici en Chambre régulièrement, puisqu'on connaît le style du ministre des Transports, qui est arrogant et qui multiplie les insultes de chaque côté de la Chambre.

Deuxièmement, mercredi, au Comité des transports toujours, je meurs d'envie d'accueillir M. Paul Tellier, le même Paul Tellier, président du CN, qui a bénéficié d'un généreux prêt sans intérêt de 300 000 \$ pour s'acheter une maison de 345 000 \$ à Westmount. Ce sera la première fois que j'aurai l'occasion de rencontrer M. Tellier depuis que ce généreux prêt lui a été consenti.