

*Initiatives ministérielles*

offrira de nouveaux débouchés aux Canadiens. Malheureusement, le gouvernement ne peut pas et ne veut pas croire que les Canadiens indépendants savent ce dont leur pays a besoin pour prospérer.

• (1320)

Les députés d'en face continuent de croire que, pour qu'une entreprise privée appartenant à des citoyens libres soit viable, le gouvernement se doit d'intervenir. Alors, pourquoi le gouvernement libéral empêche-t-il toute personne d'acquérir plus de 15 p. 100 des actions en circulation? Qu'arrivera-t-il si les céréaliers et les exploitants de silos de l'Ouest ont les moyens et la volonté d'acquérir autant d'actions du CN qu'ils le peuvent afin de continuer d'influer sur le prix du transport du grain vers le marché? Qu'arrivera-t-il si des investisseurs de l'Ouest veulent s'assurer que le CN exigera un prix lui permettant de transporter les céréales et d'enregistrer un profit, mais veulent aussi empêcher d'autres investisseurs de fixer arbitrairement le prix du transport du grain à un niveau extrêmement élevé? Qu'arrivera-t-il si ces Canadiens veulent acquérir plus de 15 p. 100 des actions? Pourquoi ne pourraient-ils pas le faire?

Pourquoi le gouvernement libéral continue-t-il de prôner la libre entreprise tout en intervenant dans le marché libre? Pourquoi le gouvernement érige-t-il toujours des obstacles à la libre circulation des biens, des services et des entreprises? Lui est-il impossible de comprendre que ces obstacles dépassés nuisent à la croissance économique et à la compétitivité dont a besoin le Canada pour jouer un rôle important sur le marché international?

Plusieurs suggestions, qui permettraient aux contribuables aux abois de recouvrir une partie de leurs investissements dans le CN, ont été faites. On propose, par exemple, de rationaliser les activités du CN en vue d'une vente publique de telle sorte que le gouvernement fasse un appel d'offres seulement sur le matériel roulant, le transport routier et les biens immobiliers fonctionnels et demeure propriétaire des voies ferrées. Les contribuables ont acheté les autoroutes du Canada. Pourquoi ne pas leur permettre de garder les voies ferrées qu'ils ont acquises?

Tout comme le gouvernement fédéral perçoit des droits pour l'utilisation des routes, il pourrait imposer des droits raisonnables à tous les usagers des voies ferrées. Les contribuables pourraient ainsi profiter de l'investissement qu'ils ont consenti pour ouvrir le Canada d'un océan à l'autre. La Grande-Bretagne a eu recours à une telle mesure et l'a trouvée viable. Il s'en trouvera peut-être pour dire que ce n'est pas la place du gouvernement et d'autres pour signaler les lacunes d'un tel projet, mais pourquoi le gouvernement ne tient-il pas un débat là-dessus? Le gouvernement est prompt à répliquer qu'il a tenu des consultations sur bien des points du programme. Pourquoi craint-il de consulter la Chambre sur une telle mesure?

Ne vous méprenez pas, monsieur le Président. Je suis un chaud partisan de la privatisation et je crois fermement que le secteur privé peut exploiter une entreprise beaucoup mieux et plus efficacement que tout gouvernement. Je suis persuadé que le secteur privé peut créer des emplois et susciter la croissance économique beaucoup mieux que n'importe quel gouvernement. Toutefois, plusieurs aspects de ce projet de loi font que les contribuables

canadiens très imposés n'y trouvent pas leur compte. Ne nous leurrions pas: c'est l'argent des contribuables qui a fait et qui fait encore le CN que le gouvernement veut maintenant transférer au secteur privé. Cette décision ne me pose pas de problème. La seule chose qui me pose un problème, c'est la façon dont les choses se font.

Les contribuables méritent de profiter le plus possible de leur investissement. Ils méritent qu'on liquide les biens immobiliers du CN pour rembourser la dette qui risque de rendre cette vente peu attrayante pour certains acheteurs. Tant qu'il restera des biens à vendre, les contribuables ne méritent pas qu'on se serve le moins de leur argent durement gagné pour réduire la dette de cette entreprise.

Les contribuables ne méritent pas que le gouvernement libéral ait des exigences cachées au sujet du lieu du siège social ou des critères linguistiques, par exemple, conditions que d'autres entreprises peuvent ne pas respecter et qui risquent de nuire à la vente de l'entreprise et à sa rentabilité pour les futurs propriétaires.

Je crois avoir soulevé plusieurs questions qui demandent des réponses. Je crois avoir signalé aux contribuables pourquoi le gouvernement ne leur en donne pas pour leur argent. Il incombe désormais au gouvernement de répondre à ces préoccupations et je le mets au défi de le faire.

• (1325)

[Français]

**M. Bernard Deshaies (Abitibi, BQ):** Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je participe aujourd'hui, en cette Chambre, au débat en deuxième lecture du projet de loi C-89 visant à la privatisation du Canadien National, privatisation annoncée d'ailleurs dans le dernier budget Martin et dont le processus est bel et bien sur les rails.

Aussi, avant que ce projet de loi n'arrive à destination, c'est-à-dire la privatisation du CN, j'aimerais soulever quelques points ou exprimer au ministre des Transports, ainsi qu'à ses collègues, l'importance du chemin de fer pour les régions de ressources naturelles comme l'Abitibi, au Québec, comté que je représente ici en cette Chambre, afin que ce projet de loi favorise le chemin de fer et non pas le pénalise.

Le chemin de fer fut l'une des clés du développement économique de l'Abitibi et chacun sait qu'il est aussi la base économique de nombreuses autres régions ressources québécoises et canadiennes. On se demande souvent, en regardant les petites municipalités rurales qui longent le chemin de fer, si elles sont nées parce qu'on avait installé là une «station» comme on disait autrefois, où si c'est elles qui ont amené le CN pour permettre leur développement.

On ne peut s'empêcher de se demander: Se pourrait-il que ce gouvernement déraile encore une fois dans sa politique de développement ferroviaire comme les gouvernements précédents dans cette nouvelle politique de privatisation?

Se pourrait-il, encore une fois, qu'au Québec, on ait compris bien avant le reste du Canada toute l'importance d'avoir une voie ferrée moderne adaptée aux économies d'aujourd'hui?