

Initiatives ministérielles

● (2340)

Je voudrais proposer ici d'apporter un amendement à la motion n° 7. Il vise un court passage de la motion n° 7 qui y figure par erreur. Nous voulons que la motion prévoie que le produit de la vente des titres serve à réduire toutes les dettes du CN et non seulement celles contractées envers le gouvernement du Canada. Par conséquent, je propose:

Qu'on modifie la motion n° 7 en supprimant les mots «envers Sa Majesté du chef du Canada».

Le Président: Un amendement à la motion n° 7 a été proposé. Le député de Blainville—Deux—Montagnes a maintenant la parole pour participer au débat.

[Français]

M. Paul Mercier (Blainville—Deux—Montagnes, BQ): Monsieur le Président, mon intervention portera sur les motions 8, 9 et 10. Le Bloc québécois approuve le principe même du projet de loi C-89 visant à transférer à des intérêts privés le réseau ferroviaire du CN et à racheter les autres actifs de la société pour en disposer ensuite.

Mais nous nous opposons toutefois, avec la dernière énergie, aux pouvoirs exorbitants que le ministre des Transports, par ce projet de loi, prétend s'arroger pour la réalisation de ces opérations. Les amendements que je défends ici ont pour objet de confier plutôt ces pouvoirs à la Chambre et/ou au vérificateur général.

Premièrement, aux termes de l'article 12, le ministre des Transports ne s'arroge rien de moins que le pouvoir, notamment, de payer les dettes du CN en puisant pour cela non seulement dans le revenu de la vente des actions, mais aussi dans le Trésor public. Cette opération visant à rendre plus alléchant le produit à vendre revient donc, en fait, à prendre de l'argent dans la poche du contribuable pour le mettre dans celle des acheteurs, éventuellement étrangers.

Cela est insoutenable. Il est étrange, pour employer un terme parlementaire, il est étrange, dis-je, qu'un gouvernement ait le cynisme de proposer aux représentants du peuple de donner à un ministre le pouvoir d'effectuer une telle opération.

Mon amendement vise à soumettre la conclusion d'un tel accord avec le CN à l'approbation préalable de la Chambre, devant qui le ministre l'aura déposé et qui en aura, à son tour, saisi un comité désigné par elle. Il me paraît que, de la part du parti ministériel, repousser cet amendement et accepter l'article 12 tel qu'il est serait parfaitement irresponsable.

En deuxième lieu, la boulimie de pouvoirs du ministre des Transports ne se limite pas à vouloir être autorisé par la Chambre à payer les dettes du CN avec l'argent du contribuable. Aux termes de l'article 6, il s'arroge aussi sans broncher le pouvoir de se faire transférer ou de faire transférer à un tiers, moyennant une éventuelle contrepartie dont il fixe lui-même le montant, tel bien du CN qui l'intéresserait.

● (2345)

À cette exorbitante exigence, nous opposons, au choix de la Chambre, les motions nos 9 et 10. Par la motion n° 9, nous proposons qu'avant que plus de 50 p. 100 des actions du CN soient vendues, le ministre ne peut ni se faire transférer un bien du CN de plus de un million, ni faire transférer à un tiers un bien de plus de 10 millions, à moins que le projet d'une telle opération n'ait été déposé devant la Chambre par le ministre et que la Chambre, sur avis favorable du comité désigné par elle, ne l'ait approuvé.

Par la motion n° 10, donc au choix la motion n° 9 ou la motion no 10, nous proposons plutôt que l'approbation de ces opérations par la Chambre soit remplacée par l'obligation pour le ministre d'en référer le projet au vérificateur général, qui en fera rapport à la Chambre dans les 15 jours, son avis devant être positif pour que l'opération se fasse. Encore une fois, il me paraît inconcevable que l'un ou l'autre de ces garde-fous ne soit pas accepté par mes collègues d'en face.

En conclusion, les amendements que je propose ici visent à faire en sorte que la vente du CN ne se fasse pas comme si cette compagnie était la propriété personnelle du ministre des Transports, dont il pourrait disposer en utilisant à sa guise notre argent pour acheter les biens du CN ou pour payer les dettes de cette compagnie. Le CN est un bien public, un bien du peuple, dont les représentants du peuple ne peuvent, sans renoncer à leurs responsabilités, confier à un ministre le pouvoir d'en disposer comme il l'entend.

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans, BQ): Monsieur le Président, je vous entretiendrai pendant quelques minutes particulièrement de la motion no. 11 qui traite du régime de retraite. On sait que, si on se rappelle l'histoire du Canada, le chemin de fer devait catalyser le développement économique dans les diverses régions du Canada. Mais le problème, avec les années, est que l'on se retrouve face à une compagnie qui était propriété de la Couronne et qui sera privatisée sous peu.

Le problème est que si le CN devient une entreprise privatisée, comme cela se fera, il agira maintenant en fonction des intérêts des détenteurs d'actions plutôt que de ceux des communautés canadiennes. Le Canada traverse présentement une période difficile, alors que certaines régions luttent carrément pour se remettre de la récession et s'ajuster au libre-échange. Nous sommes en partie inquiets que cette privatisation ajoute à l'instabilité, au moment même où il est nécessaire, au Canada, d'avoir un réseau de transport fiable.

Dans l'hypothèse où le CN serait vendu à une valeur inférieure à sa valeur comptable, le manque à gagner pourrait être, selon les estimations, de un milliard de dollars ou plus. Il faudrait se demander si le gouvernement libéral devant nous accordera une remise de dettes ou non au CN. D'un côté, il faut que le CN, sous sa forme privatisée, soit rentable pour assurer sa croissance à long terme. D'autre part, dans une période de restrictions budgétaires et au moment où le gouvernement ne cesse de répéter que les contribuables canadiens doivent accepter des diminutions dans les programmes sociaux, il est difficile de justifier la décision de dépenser des deniers publics afin de hausser la valeur des actions qui seront détenues par des intérêts privés.