

*Initiatives ministérielles*

Le but est d'établir le cadre nécessaire d'un réseau de transports intégré qui repose sur une politique uniforme, transparente et équitable pour tous. Transports Canada concentrera ses efforts sur le maintien et l'amélioration de l'excellent bilan de notre industrie des transports sur le chapitre de la sécurité, qu'il s'agisse du transport routier, aérien ou maritime.

Notre système de transports doit être moderne, dynamique, innovateur, expansionniste et sans limites. Nous devons, si nous voulons que notre pays reste compétitif, nous efforcer sans cesse de trouver des moyens nouveaux et améliorés d'assurer le transport des biens et des personnes.

Le secteur aérien a été modernisé grâce à l'adoption d'une politique aérienne nationale, à l'ouverture des espaces aériens, à une série d'accords bilatéraux avec les États-Unis, à la nouvelle politique concernant les routes aériennes internationales et à la commercialisation du système de navigation aérienne qui doit avoir lieu en avril 1996. Nous annoncerons également la politique que le gouvernement a l'intention de mettre en place avant la fin 1995 en ce qui concerne la navigation maritime.

J'appuie la motion demandant de renvoyer cette mesure législative à l'étude du Comité permanent des transports avant l'étape de la deuxième lecture. Je suis sûr que le comité saura s'acquitter de cette tâche avec la même compétence dont témoigne le rapport sur la stratégie maritime nationale qui a été déposé récemment par son président, le député de Hamilton-Ouest. J'attends avec impatience ses suggestions et son point de vue sur cette mesure législative.

Au fil des ans, les gouvernements qui se sont succédé ont essayé de maintenir un niveau de concurrence raisonnable au sein de notre réseau de transport ferroviaire. Leur succès n'a été que relatif. Il est temps, à présent, que le gouvernement se retire de l'exploitation directe des chemins de fer nationaux et laisse le secteur privé faire son travail. Il est temps de tirer parti des compétences du secteur privé et de faire du CN une entreprise prospère et viable.

Le gouvernement veut, par cette mesure législative, réitérer son engagement à l'égard d'un système national de transports qui soit intégré, abordable, viable et compétitif.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Avant de poursuivre ce débat, je rappelle à la Chambre qu'il durera au maximum 180 minutes, soit trois heures, avant que la Chambre ne soit appelée à se prononcer. Les interventions ne devront pas durer plus de dix minutes, sans questions ni observations.

[Français]

**M. Paul Mercier (Blainville—Deux—Montagnes, BQ):** Monsieur le Président, le Bloc québécois approuve dans son principe le projet gouvernemental de vendre le Canadien National à des intérêts privés. Par contre, il émet de sérieuses réserves quant à certaines des modalités que prévoit le projet de loi C-89.

Je présenterai en comité des propositions d'amendement concernant ces modalités. Nos objections portent sur les articles 8 et 16. Nous avons, de plus, une recommandation à faire, sous forme d'amendement également, quant aux biens du Canadien National que le ministre des Transports, dans le cadre de l'article

6, se propose d'acquérir lui-même pour les mettre en vente ensuite.

Commençons par l'article 8. Ses sept paragraphes ont notamment pour objet—assurément louable—d'empêcher que plus de 15 p. 100 des actions avec droit de vote puissent être détenues soit par une même personne, physique ou morale, soit encore par un groupe de personnes entre lesquelles existent certains liens que le paragraphe (4) définit.

En dérogation à ces dispositions, le paragraphe (5) permet toutefois à deux personnes ainsi liées de se délier, si l'on peut dire, aux fins d'application de la loi, par le moyen d'une déclaration solennelle énonçant qu'elles n'agissent ni n'agiront pas en concertation en ce qui concerne leurs intérêts dans le CN.

• (1220)

Moyennant une telle déclaration, chacune de ces personnes pourra donc acquérir des actions, avec droit de vote, jusqu'à un plafond de 15 p. 100, comme s'il n'existait aucun lien entre elles. Cette dérogation, qui a pour effet d'élargir le bassin et la capacité d'achat des acquéreurs possibles, est sans doute nécessaire pour faire face à l'ampleur exceptionnelle de l'opération. Encore faut-il que les administrateurs de la société aient la possibilité de vérifier si, dans les faits, les signataires d'une telle déclaration solennelle en respectent les termes.

Un tel contrôle nous paraît malaisé à exercer lorsqu'il s'agit de personnes étrangères. Nous proposerons donc, en amendement, que la portée du paragraphe 5, celui qui concerne la déclaration solennelle, soit limitée aux personnes canadiennes. Ainsi, deux ou plusieurs personnes étrangères entre lesquelles existe un lien ne pourront pas se libérer du plafond total de 15 p. 100 par la production d'une telle déclaration.

Si l'article 8, visant à empêcher la mainmise d'une personne ou d'un groupe sur le CN ne peut qu'être approuvé dans son principe, il n'en est certes pas de même de l'article 16. Hélas, même dans ce projet de loi qui, par sa nature, paraissait ne devoir contenir que des dispositions d'ordre financier, le gouvernement n'a pas pu se retenir de céder, une fois de plus, à l'un de ses démons familiers: chercher à envahir le champ de compétence des provinces.

Il paraît pourtant bien bénin, bien inoffensif, cet article 16, écoutez plutôt:

(1) Sont déclarés être à l'avantage général du Canada les ouvrages de chemins de fer ou autres ouvrages de transport, au Canada, du CN, de ses filiales et de chaque compagnie formée par la réunion ou la fusion de deux ou plusieurs de ces compagnies.

L'astuce, c'est qu'une fois déclarés à l'avantage du Canada, de tels ouvrages se trouveront régis par la loi fédérale. Ainsi, si le CN conclut une entente avec copropriété avec un CFIL, celui-ci, jusqu'alors sous juridiction provinciale, en sera soustrait pour passer sous juridiction fédérale, comme le suggère le rapport Nault, notons-le. Et le tour sera joué.

Inacceptable dans son principe, cette intrusion du fédéral dans une juridiction provinciale l'est aussi sur le plan économique, car nul n'ignore que l'une des principales raisons qui permettent aux CFIL d'opérer avec 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 ferro-