

*Initiatives ministérielles*

Au moyen de modifications judicieuses de la politique sur les plans fiscal et autres, nous aurions pu nous doter d'un système de transport en partie public, avec le CN, et en partie privée, avec CP, qui soit favorable à l'environnement, car le train est le mode de transport qui est le plus écologique. Nous ne l'avons pas fait. Cela ne fera que contribuer à l'expansion du camionnage et à l'instauration d'un réseau de transport qui, selon moi, sera moins adapté que le réseau actuel à nos besoins à venir.

[Français]

**Mme Pauline Picard (Drummond, BQ):** Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre part au débat entourant le projet de loi C-89. Vous devez bien vous demander quel intérêt la porte-parole du dossier de la santé peut avoir dans la privatisation ou dans ce projet de loi C-89. La raison en est que les trains de la compagnie du CN traversent mon comté, ils traversent même une des principales villes de mon comté.

Par ce projet de loi, le gouvernement établit le scénario selon lequel il pourra privatiser la plus symbolique société de la Couronne, le Canadien National. Il est pour le moins surprenant, par les temps qui courent, de constater à quel rythme les symboles tombent au Canada. Les institutions, qui jadis étaient qualifiées d'intouchables, sont aujourd'hui confrontées aux déboires de nos finances publiques.

Petit à petit, nous voyons fondre la mission de Radio-Canada, à qui le gouvernement ne donne plus les moyens de ses ambitions premières lors de sa création. Le système de santé canadien est lui aussi ballotté dans la tourmente des finances publiques. Alors que certains idéalisent encore notre système de santé comme le grand projet unificateur canadien, plusieurs comprennent, à la lumière de ce qui se passe partout au Canada, que les provinces en sont réduites à faire ce qu'elles peuvent, selon les coupures que leur impose unilatéralement le gouvernement fédéral.

La privatisation du Canadien National nous indique, quant à elle, une autre page à tourner de notre album de symboles canadiens. Aucune autre institution n'aura tant contribué à façonner le Canada, tel qu'on le connaît encore aujourd'hui.

Combien de villes et de régions entières se sont dessinées et développées autour de l'axe ferroviaire? Les symboles d'hier se brisent aujourd'hui dans l'impasse des finances publiques. Or, avec ce projet de loi, le gouvernement veut établir le mécanisme selon lequel il procédera pour radier l'un de ses symboles dans ses livres des comptes publics.

Dans l'ensemble, nous sommes d'accord avec ce mouvement. Par contre, nous en surveillerons les moindres détails afin que cette privatisation ne sombre pas dans pareil marasme que l'histoire récente nous a enseigné dans la sombre affaire de l'aéroport Pearson de Toronto. Pour nous, il est clair que nous ne pourrions accepter que soient substitués les intérêts des contribuables à qui appartient le CN en faveur des intérêts des riches financiers du régime. Il y a une certaine crainte fondée à laquelle le gâchis du dossier Pearson n'apporte guère d'assurance.

• (1310)

Dans un premier temps, le projet de loi nous indique que les actions du CN seront transférées au ministre des Transports, qui les détient en fiducie pour le gouvernement du Canada. Sur requête du ministre des Transports, le CN devra présenter une demande de prorogation de ses statuts, en vertu de la Loi sur les sociétés par actions. Dans les faits, le CN cessera d'être une société d'État pour devenir une société par actions.

Le projet de loi impose certaines restrictions aux nouveaux statuts du CN. Premièrement, une limite maximale de 15 p. 100 des actions votantes que pourra détenir un individu ou un groupe; deuxièmement, l'obligation de maintenir le siège social à Montréal; troisièmement, privatisé, le CN reste soumis à la Loi sur les langues officielles.

S'il est accepté, le projet permettrait au ministre des Transports d'effectuer des opérations sur les actions du CN, après avoir obtenu l'approbation du ministre des Finances. Le Bloc québécois ne s'oppose pas au principe de privatisation du CN. Par contre, nous espérons, comme le soutient le gouvernement, que la privatisation apporte un réel gain d'efficacité et qu'elle favorise sa capacité à compétitionner. Et pour s'assurer que l'opération procure aux nouveaux propriétaires la compétition recherchée, il ne faudrait pas consentir une vente à rabais. Nous entendons surveiller étroitement le gouvernement à ce niveau, afin d'éviter que les contribuables fassent un beau gros cadeau à des privilégiés désignés.

Aussi, l'étude du projet de loi nous en indique certaines clauses litigieuses que nous souhaiterions voir corrigées avant son adoption définitive. L'article 8 du projet de loi impose une restriction au chapitre du pourcentage total de l'actionnariat que peut détenir une personne ou un groupe de personnes. Cette limite est fixée à 15 p. 100. Par contre, le paragraphe 5 permettrait à un groupe de personnes reconnues comme étant liées de détenir plus de 15 p. 100 de l'actionnariat du CN, sous simple présentation d'une déclaration solennelle à l'effet que les personnes du groupe n'agiront pas de concert.

Il reviendrait aux administrateurs du CN de déterminer si les personnes du groupe en question respectent leur déclaration solennelle et agissent effectivement de façon indépendante et non concertée. Notre inquiétude se fonde principalement sur la porte laissée ouverte à une prise de contrôle étrangère, puisqu'il serait possible pour un holding d'agir en ce sens. Plusieurs compagnies agissent de façon distincte alors que dans les faits, elles ont le même actionnaire majoritaire. Cette clause, conjuguée à l'absence de restrictions sur l'actionnariat étranger, nous fait craindre la perte d'un contrôle canadien du CN.

Le ministre a la responsabilité de conserver cet actif, construit avec l'argent des payeurs de taxes québécois et canadiens, sous contrôle canadien. Il serait inacceptable, après avoir englouti des milliards de dollars de fonds publics dans ce réseau de chemins de fer, qu'il échappe au contrôle des Canadiens. De plus, afin d'éviter un détournement du trafic du CN vers les réseaux américains, il est vital que le CN demeure sous contrôle canadien.

L'article 8, paragraphe 5, est inacceptable dans sa forme actuelle, car il permet à un groupe étranger formé d'entreprises