

*Initiatives ministérielles*

contribuables canadiens, le CN est devenu ce qu'il est aujourd'hui.

• (1210)

De nos jours, le rail n'est plus le seul moyen de transport offert. D'autres options s'offrent à nos expéditeurs, notamment le transport par camion, qui s'est approprié une large part du marché, le transport aérien et le transport maritime par la Voie maritime et les Grands Lacs. Il peut y avoir une vive concurrence dans le secteur des transports au Canada, ce qui est absolument essentiel dans une économie moderne.

Cette mesure législative s'inscrit dans le cadre de nos efforts visant à respecter notre intention, en tant que gouvernement, de nous retirer des champs d'activité où le secteur privé peut mieux se tirer d'affaire. Comme le ministre des Finances l'a dit dans son budget en février dernier:

«Notre philosophie est simple: s'il n'est pas nécessaire que le gouvernement fasse quelque chose, il ne devrait pas le faire. Et à l'avenir, il ne le fera pas.»

[Français]

En vertu du projet de loi, la totalité de la participation du gouvernement dans le CN sera vendue lors d'une émission publique. Tous les Canadiens, incluant les employés du CN, auront la chance d'acheter des actions. La proportion des actions pouvant être détenues par une même personne ou compagnie sera restreinte à 15 p. 100, sans restriction cependant pour les investisseurs étrangers.

Les employés du CN continueront d'occuper leur poste actuel au sein du nouveau CN et les régimes de retraite des employés seront protégés en vertu de la Loi sur les normes de prestation de pension. Pour encourager la participation des employés dans la nouvelle compagnie, un plan d'épargne-action standard sera offert aux employés du CN.

Le siège social demeurera à Montréal et la Loi sur les langues officielles continuera de s'appliquer aux activités du CN. Ces dispositions n'auront pas de répercussion sur l'intérêt que suscitera le CN sur le marché puisqu'elles sont en place depuis longtemps et ont servi au mieux les intérêts du CN et du public canadien.

Nous croyons qu'en mettant le CN dans une position financière solide et viable, nous garantissons sa capacité de maintenir des services ferroviaires d'un océan à l'autre. Le CN doit avoir tous les moyens pour compétitionner avec ses principaux concurrents sur un pied d'égalité, soit principalement, évidemment, l'industrie du camionnage au Canada, CP Rail et les chemins de fer américains.

Pour atteindre nos objectifs, nous sommes parvenus à un équilibre entre les obligations que nous voulons imposer à la nouvelle compagnie et les répercussions négatives qu'elles pourraient avoir sur la viabilité du CN et la valeur de notre capital investi.

L'ampleur de l'émission publique des actions du CN est sans précédent dans l'histoire canadienne ce qui rend l'équilibre visé très fragile. Nous devons faire attention pour ne pas imposer trop d'obligations au CN. Nous devons intéresser les investisseurs internationaux, particulièrement des investisseurs américains, qui ont une bonne expérience des investissements ferroviaires.

Nous devons faire en sorte que le CN puisse fonctionner et financer ses activités librement, comme le font ses concurrents.

[Traduction]

Nous n'avons pas l'intention d'imposer au nouveau CN de lourdes obligations que le CP n'a pas en matière de propriété étrangère et de service. Par contre, nous devons également nous assurer que le CN demeure sous contrôle canadien pour qu'aucun particulier ou qu'aucune société ne puissent détenir plus de 15 p. 100 des actions.

Il faut solidifier le CN sur le plan financier. Pour y arriver, il faudra ramener à environ 1,5 milliard de dollars la dette actuelle du CN, qui est de 2,5 milliards de dollars. La dette du CN doit être ramenée à un niveau où cette société recevra une cote de solvabilité semblable à celle de ses principaux concurrents canadiens et américains. Notre but est de mettre le CN dans une position financière qui lui permettra de recevoir au moins une cote BBB.

La société doit obtenir des fonds pour réduire sa dette avant la vente en vendant des éléments d'actif tels que CN Exploration, qui a d'ailleurs été vendue récemment, et l'hôtel Scribe, en France, qui est actuellement en vente. Le CN cherche aussi à vendre CANAC et ses ateliers d'entretien AMF à Montréal, ainsi que certains intérêts locatifs. Les actifs canadiens non ferroviaires du CN ne sont pas inclus dans cette transaction marché. Ils resteront la propriété de l'État. Notre intention est de placer la nouvelle société dans une position concurrentielle sur le marché, et non pas de faire pencher la balance en faveur du CN.

Le gouvernement s'est engagé fermement à ce que la société et les contribuables soient traités équitablement, lorsque les actions seront émises, et il respecte cet engagement dans la mesure législative à l'étude. Nous avons mis en place une structure unique pour gérer ce qui sera la plus grande émission initiale d'actions dans l'histoire commerciale canadienne.

Nous avons conclu une entente avec trois banques d'investissement, soit Scotia McLeod Inc., Goldman, Sachs and Company de New York et Nesbitt Burns Inc., pour former un consortium chargé de diriger la transaction. Cette entente permettra au gouvernement du Canada et au CN de profiter des ressources et de l'expérience de ces institutions dans le processus décisionnel.

• (1215)

La réglementation actuelle nuit à la concurrence et à la viabilité du réseau ferroviaire national. J'ai l'intention de présenter à la Chambre, avant l'été, une mesure législative qui dressera le plan des principales réformes à apporter au système de réglementation. Cette mesure législative prévoira le cadre réglementaire qui s'appliquera à l'avenir aux transports au Canada. Elle encouragera la création de chemins de fer secondaires et favorisera la vraie concurrence.

Le processus de réglementation garantira qu'aucun service ne sera abandonné, sauf si personne, dans le secteur privé ou dans le secteur public, ne désire reprendre l'exploitation du chemin de fer. Ce sera là l'avantage le plus évident de la réforme même si celle-ci ira beaucoup plus loin. Elle prévoira aussi le cadre nécessaire pour que tous les modes de transport aient un rendement efficient et efficace sans l'intervention inutile du gouvernement.