

*Initiatives ministérielles*

serait un gouvernement libéral qui serait responsable de sa venue.

J'ai cru parfois que, si les conservateurs avaient été réélus, c'est ce qu'ils auraient fait. Je me souviens qu'en 1978, alors que j'étais simplement candidat non encore élu député fédéral, j'avais critiqué la proposition de Harvie Andre, alors député conservateur de Calgary, de privatiser le CN. J'ai toujours pensé que c'était quelque chose que les conservateurs avaient en tête, si je puis ainsi m'exprimer. Le fait que ce soit en train de se produire sous un gouvernement libéral ne fait que prouver, à mon avis. . . Je me demande si le Bloc québécois pourrait tenir sa réunion de caucus ailleurs, monsieur le Président. J'essaie de présenter mon intervention.

[Français]

**Le président suppléant (M. Kilger):** À l'ordre! Notre collègue demande la coopération de la Chambre. Je demande donc à ceux et celles qui veulent avoir des conversations de bien vouloir les faire à l'extérieur de la Chambre autant que possible.

[Traduction]

**M. Blaikie:** Le fait que cela se produise sous un gouvernement libéral est, selon moi, une preuve indiscutable que le programme de déréglementation, de privatisation et de libre-échange préconisé par les grandes sociétés est constant et en bonne voie de réalisation. Je dois dire que même moi, malgré mes nombreuses années d'expérience comme député et sachant combien le Parti libéral est changeant et sournois, pour ne pas dire plus, j'ai trouvé très surprenant et profondément choquant que notre gouvernement prenne des mesures pour privatiser le CN.

Pour ne parler que de moi, je crois qu'il n'y a pas un membre de ma famille, depuis trois générations, qui n'ait travaillé pour le CN à un moment quelconque de sa vie. Certains d'entre nous y ont travaillé toute leur vie. La même chose est vraie pour beaucoup d'habitants de ma ville natale, Transcona, où se trouve le principal atelier de révisions majeures du CN.

• (1300)

Je comprends la position du Bloc québécois, qui défend la légitimité de cette partie de la loi prévoyant que le siège social du nouveau CN privatisé restera à Montréal. J'espère toutefois que les députés de ce parti se montreront aussi compréhensifs en apprenant combien je suis révolté à l'idée que ma ville ne soit pas protégée de la même façon. Transcona fait autant partie de l'histoire du CN que Montréal. Son rôle remonte à une époque antérieure à la fondation du CN — à l'époque du début de la construction d'ateliers, en 1908 et 1909. La ville de Transcona doit sa naissance à l'un de ces ateliers.

Je suis contre le fait que certains soient protégés par cette mesure législative et que d'autres ne le soient pas, et que Montréal, où se trouve le siège social du CN, est protégée, alors que le rôle de Transcona dans la vie du CN ne l'est pas. Je suppose que les ateliers de Transcona pourraient être vendus, morcelés ou démantelés sans que leur sort n'inquiète personne. Ce projet de loi ne reconnaît même pas l'existence de cet endroit précis. Je voudrais donc exprimer mon désaccord à cet égard.

Je considère deux fois plus insultant, offensant et tragique de constater que, non seulement le CN sera privatisé, mais qu'il risque fort d'être vendu à des intérêts étrangers. J'aperçois le solliciteur général en face. Je me souviens avoir été impressionné lorsque, encore à l'école secondaire, j'ai entendu parler de la parution du rapport Gray sur les intérêts étrangers dans l'économie canadienne. Nous avons fait beaucoup de chemin depuis. Nous avons réalisé des progrès depuis le temps où nous espérions rapatrier des éléments de notre économie, que des étrangers possédaient. Aujourd'hui, le gouvernement libéral, qui est au pouvoir et dont le député fait partie, procède à une privatisation et, du coup, permet à des intérêts étrangers d'acquérir une grande participation dans la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Aucune disposition du projet de loi n'empêche le démantèlement ou le fonctionnement du CN pour l'offrir aux enchères publiques. Il est possible de fragmenter la société pour s'en débarrasser. Je viens de terminer une lecture attentive du projet de loi et je n'y pas trouvé la moindre disposition qui empêche une alliance informelle d'intérêts, qui permettrait à quatre ou cinq sociétés ferroviaires ou autres des États-Unis d'acheter chacune une participation de 15 p. 100 du CN et, par une convergence naturelle des intérêts qui ne correspond à aucune description légale de ce projet de loi, de manipuler l'avenir ou la nature du CN pour pouvoir en profiter, même si cela devait se faire au détriment du Canada.

Toutefois, c'est peut-être là l'essentiel. Il est peut-être tout simplement démodé de parler du Canada. Il est peut-être démodé d'envisager que des économistes ou des gens d'affaires rendent des comptes à ce qu'on appelle le pays ou l'intérêt public. Avec le temps, c'est un principe qui a perdu sa valeur et qui, avec ce projet de loi, deviendra complètement inutile, de telle sorte que les paroles comme celles que je prononce semblent un peu romantiques ou irréalistes dans ce contexte.

Néanmoins, je crois défendre une notion de pays qui est encore chère à bien des gens et qu'ils craignent de voir disparaître par suite de cette mesure législative.

• (1305)

Rien n'est prévu pour garantir l'avenir de VIA. Le projet de loi dit simplement que le CN peut continuer à facturer ce qu'il veut à VIA. J'aurais souhaité qu'on exige des comptes relativement à ce que la nouvelle société pourra exiger de VIA. Est-ce que c'est ainsi qu'on se débarrassera de VIA, la nouvelle société exigeant des taux si élevés que la situation sera intenable et que VIA n'aura plus qu'à disparaître? J'aurais voulu qu'on envisage la possibilité que toutes les voies ferrées au Canada appartiennent à l'État, de sorte que celui-ci conserve une participation dans notre réseau de transport.

Enfin, je crois que tout cela n'était pas inévitable. Avec une nouvelle réglementation appropriée de notre réseau ferroviaire, le CN et CP auraient pu être en bonne santé financière et rentables. Mais, à force de déréglementer et d'imiter ce qui se passe au sud de la frontière, nous en sommes arrivés au point où nos chemins de fer ne sont plus rentables.