



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 133 • NUMÉRO 021 • 2^e SESSION • 35^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mardi 26 mars 1996

Présidence de l'honorable Gilbert Parent

TABLE DES MATIÈRES

(La table des matières quotidienne des délibérations se trouve à la fin du présent numéro.)

LE COMPTE RENDU OFFICIEL

À la page 1206 du Hansard du 25 mars 1996, la note de l'éditeur sous la motion n^o 23 aurait dû être *Voir la liste sous le vote n^o 21.*

Les Débats de la Chambre des communes sont aussi disponibles sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parliamentaire» à l'adresse suivante:

<http://www.parl.gc.ca>

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 26 mars 1996

La séance est ouverte à 10 heures.

—————
Prière
 —————

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

M. Rey Pagtakhan (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à des pétitions présentées au cours de la première session.

* * *

PÉTITIONS

LES PRIX DE L'ESSENCE

M. Bill Gilmour (Comox—Alberni, Réf.): Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, je suis heureux de présenter une pétition signée par plus de 1 000 électeurs de l'île de Vancouver.

Les pétitionnaires demandent au Parlement de ne pas augmenter la taxe d'accise fédérale sur l'essence.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Rey Pagtakhan (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

Le vice-président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.) propose: Que le projet de loi C-14, Loi maintenant l'Office national des

transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois, soit lu pour la troisième fois et adopté.

—Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole pour proposer la troisième lecture du projet de loi C-14, Loi sur les transports au Canada. Il s'agit d'une mesure importante, car ce projet met en place une nouvelle législation cadre qui touche tous les modes de transport. Elle est l'aboutissement de plusieurs années d'efforts au ministère des Transports.

Tous les députés le savent fort bien, le projet de loi a parfois prêté à controverse. L'une des premières tâches que je me suis données cette année, à titre de nouveau ministre des Transports, était d'examiner la mesure proposée afin de voir si, à mon sens, un bon équilibre avait été trouvé entre les divers intérêts touchés par le projet de loi.

Après un examen sérieux, je suis arrivé à la conclusion que la mesure est bel et bien équilibrée. Elle tient compte des longues heures de consultation et d'étude qui ont été investies dans ce travail depuis quelques années.

C'est pourquoi je suis très heureux de proposer de faire franchir une nouvelle étape à ce projet de loi. Il s'agit d'une mesure qui va vraiment faire entrer le secteur canadien des transports dans le XXI^e siècle.

[Français]

Je crois aussi important de situer ce projet de loi dans un contexte plus large. Il fait vraiment partie de la stratégie directrice du présent gouvernement, qui vise à moderniser et à rationaliser le secteur des transports.

Compte tenu de l'importance des transports dans l'économie canadienne et dans la compétitivité du Canada sur le marché mondial, ce projet de loi vise à accroître le caractère commercial, la viabilité et la compétitivité des entreprises du transport.

• (1010)

Pour formuler ce projet de loi, le gouvernement a tenu compte des rapports des commissions indépendantes, des travaux antérieurs du Comité permanent des transports et du rapport d'un groupe de travail sur la commercialisation dirigé par le député de Kenora—Rainy River, lequel je veux remercier pour son excellent travail.

Au cours de l'élaboration du projet de loi C-14, le gouvernement a demandé ce que les parties pouvaient et devaient faire sur le marché, quelles questions devaient être laissées entre les mains de l'organisme de réglementation et quelles questions devaient être débattues par les élus.

Initiatives ministérielles

Il a pesé de nombreux avis différents au cours de ce processus. Il a finalement établi ce qu'il jugeait être un nouvel équilibre, soit un équilibre entre la protection réglementaire et la négociation commerciale, et entre la supervision d'un office et une plus grande liberté du transporteur à diriger ses propres affaires.

Au cours de l'été, il a entendu les observations de nombreux intéressés qui étaient préoccupés par des éléments du projet de loi. Il a ainsi déterminé plusieurs modifications possibles, reconnaissant qu'il était toujours possible d'améliorer un texte de loi.

Par la suite, le Comité permanent des transports a procédé à un examen très complet du projet de loi. Il a également entendu les opinions de nombreux intervenants au cours de cet examen. Près de cent dépositions lui ont été présentées et je crois comprendre qu'il a reçu encore plus de mémoires. Tous ceux qui ont pris le temps et fait des efforts pour participer à ce processus complexe méritent nos remerciements.

J'aimerais notamment souligner l'effort énorme des membres du Comité permanent et les nombreux autres députés qui ont aussi participé à l'examen du projet de loi durant les 55 heures de témoignages directs.

[Traduction]

Plus de 80 amendements proposés au projet de loi C-14 témoignent de cet effort. Certains sont des modifications d'ordre technique. D'autres sont complexes et quelques-uns reflètent un arbitrage difficile entre des points de vue divergents. Dans tous les cas, cependant, ces amendements découlent de la réflexion sérieuse à laquelle se sont livrés les députés au cours du processus législatif.

Cet effort montre aussi l'importance de ce projet de loi. Il actualise ou supprime la réglementation économique des divers modes de transport. Ainsi, l'existence de modes de transport autres que l'avion a rendu inutile toute réglementation additionnelle des services aériens dans le Nord.

Nous modifions également le degré de surveillance réglementaire des services maritimes dans le Nord, et la réglementation des productoducs a été confiée à l'Office national de l'énergie.

Quant au rail, je dois souligner qu'un objectif clé de ce projet de loi est d'améliorer la rentabilité de ce secteur. Le projet déclenche une série de mesures qui feront en sorte que notre pays ait un réseau ferroviaire efficace et rentable.

Les dispositions législatives sur les chemins de fer complètent la stratégie de commercialisation du CN, mais elles débordent largement cette initiative. Elles visent à améliorer la rentabilité à long terme de tout le secteur ferroviaire canadien. Il importe de signaler que ce projet de loi aura des répercussions sur l'exploitation d'environ 31 chemins de fer actuellement exploités au Canada.

Lorsque le gouvernement actuel est arrivé en poste, il y a deux ans et demi, les deux chemins de fer nationaux étaient en proie à un certain nombre de problèmes structurels: faible productivité de la main-d'oeuvre, capitalisation insuffisante, voies en trop, pour ne donner que quelques exemples. Ces problèmes ont surgi malgré les

efforts considérables déployés par les compagnies ferroviaires pour réduire leurs coûts par diverses mesures d'austérité. Malgré l'obstacle d'une lourde réglementation, les deux compagnies ferroviaires ont réussi depuis 1993 à rationaliser, réaménager et réduire leurs opérations.

Une décision arbitrale rendue en juin dernier a modifié des dispositions dépassées en matière de sécurité des employés. Certaines assemblées législatives provinciales, dont celle de ma province, la Colombie-Britannique, ont prêté main-forte aux compagnies. En effet, la Colombie-Britannique a légiféré récemment pour alléger considérablement la fiscalité des chemins de fer. L'Ontario a éliminé ses dispositions sur les obligations des successeurs, qui s'appliquaient à la vente de voies autrefois de ressort fédéral. J'applaudis à ces initiatives.

● (1015)

Le gouvernement fédéral a décidé qu'il devait lui aussi intervenir de manière décisive afin de donner des assises financières plus solides aux chemins de fer. Tel est l'objectif de la commercialisation du CN et, plus important encore, de la réforme de la réglementation. Nous prenons donc des mesures pour nous assurer un réseau rentable d'un océan à l'autre. Comme notre pays dépend de l'exportation de matières premières, l'existence d'un secteur ferroviaire sain, principal transporteur de denrées en vrac, revêt une importance clé pour l'avenir de nos échanges commerciaux. La santé du secteur ferroviaire est dans l'intérêt bien compris de tous les protagonistes, et pas uniquement des compagnies ferroviaires elles-mêmes.

Le réseau actuel compte trop de kilomètres de voies. Les efforts de compression des coûts du CN et de CP ont été freinés par les obstacles réglementaires à franchir pour adapter leurs réseaux à leurs principaux marchés. Il n'y a pas beaucoup d'incitatifs non plus dans le système actuel pour vendre les lignes peu utilisées aux nouveaux exploitants de lignes sur courte distance.

Les compagnies doivent pourtant réduire leur réseau pour retrouver une vraie santé financière. Quatre-vingt-quatre pour cent du trafic du CN et de CP transitent sur le tiers de leur réseau. On estime qu'environ la moitié des voies du CN et de CP sont en trop, compte tenu de leurs besoins comme transporteurs principaux au service des grands marchés.

La densité du trafic sur l'ensemble du réseau ferroviaire canadien est actuellement bien inférieure à celle observée sur les sept premiers chemins de fer américains. Cela veut dire que, s'ils parvenaient à une densité comparable à celle des compagnies américaines, nos grands transporteurs pourraient réaliser d'importantes économies.

[Français]

Un des principaux objectifs du projet de loi est de mettre en place des mesures visant à rationaliser le processus de réglementation actuel ayant trait à la vente, la location ou l'abandon des lignes moins utilisées. Un autre objectif tout aussi important sera l'effet incitatif de la législation pour la création de chemins de fer secondaires à moindre coût sur bon nombre de ces lignes.

La croissance phénoménale des chemins de fer secondaires aux États-Unis a constitué l'un des succès économiques des années 1980. Rien n'empêche qu'un scénario semblable se réalise dans de nombreuses régions du Canada une fois que les éléments qui ne favorisaient pas la création de chemins de fer secondaires auront été enlevés du cadre législatif régissant le transport ferroviaire.

Au cours des dix derniers mois, les préoccupations des expéditeurs et de nos deux chemins de fer principaux ont été au cœur des débats sur le projet de loi.

Le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui représente le fruit des efforts consacrés par de nombreux intervenants—fonctionnaires, parties intéressées, mon collègue l'ancien ministre des Transports, et plus récemment les membres du Comité permanent—afin d'établir un juste équilibre entre leurs intérêts respectifs.

[Traduction]

A-t-on réussi? C'est une question que je me suis posée en revoquant cette proposition législative très complexe au cours des deux mois qui ont passé depuis ma nomination au ministère.

Tout d'abord, le projet de loi C-14 maintient tous les principaux droits accordés aux expéditeurs par la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Ces droits sont propres au secteur ferroviaire, et ils sont plus nombreux que ceux conférés aux expéditeurs dans d'autres pays, notamment aux États-Unis.

À titre d'illustration, le projet de loi maintient les taux réglementés pour les expéditeurs captifs et les adapte aux chemins de fer secondaires. Il maintient aussi le droit à l'arbitrage des offres finales en abrégant le processus de demande de l'expéditeur et en l'étendant au transport des passagers et aux services de banlieue. Le projet de loi conserve en outre les contrats confidentiels entre compagnie de chemin de fer et expéditeur.

[Français]

Le déclin dans les prix des chemins de fer—de quelque 30 p. 100 depuis que ces droits ont été introduits, en 1987—montre à quel point les expéditeurs ont été avantagés.

• (1020)

En outre, le projet de loi conserve les obligations traditionnelles sur le niveau de service, soit ce que l'on appelle les obligations des transporteurs en commun. Elles précisent les devoirs que doit remplir un chemin de fer concernant l'acheminement du trafic.

En cas de plainte, l'Office peut toujours ordonner à un chemin de fer de mettre en place diverses mesures correctives. Aucun autre mode n'est assujéti à des obligations semblables.

Le projet de loi conserve, en outre, le droit statutaire pour un chemin de fer fédéral de circuler sur les voies d'un autre chemin de fer fédéral. Ce droit accroît encore l'accès concurrentiel pour les expéditeurs.

Initiatives ministérielles

Cependant, malgré toutes ces mesures, les expéditeurs ont demandé au gouvernement d'apporter d'autres changements au projet de loi.

[Traduction]

Il est notoire que les expéditeurs voulaient faire supprimer le paragraphe 27(2) aux termes duquel l'office doit, pour décider s'il y a lieu d'accorder une réparation, tenir compte de l'importance du préjudice commercial que l'expéditeur risque de subir. Devant les objections des expéditeurs, le gouvernement a proposé des amendements remplaçant les termes «préjudice important» par l'expression «préjudice commercial important». D'autres modifications précisent l'intention du législateur et l'application de la nouvelle terminologie; il s'agissait là de deux grandes préoccupations des expéditeurs.

Les expéditeurs souhaitaient également voir disparaître le paragraphe 34(1). Cette disposition stipulait que toute partie à un différend, ce qui englobe les chemins de fer, doit assumer les frais si la plainte ou le comportement au cours des procédures sont jugés frivoles ou vexatoires par l'office. Là encore, des amendements ont été apportés pour tenir compte des inquiétudes des expéditeurs.

Le paragraphe 27(2) a été remanié et clarifié par les députés ministériels au comité permanent, et ensuite adopté à l'unanimité par le comité.

Le paragraphe 34(1) a été supprimé.

Les expéditeurs voulaient encore que l'article 113, qui porte maintenant le numéro 112, soit supprimé. Aux termes de cet article, l'office doit établir des prix et conditions de transport ferroviaire qui soient commercialement équitables et raisonnables. J'ai beaucoup de mal à accepter qu'une décision ainsi imposée ne soit pas commercialement équitable et raisonnable pour toutes les parties.

[Français]

À l'origine, certains expéditeurs voulaient aussi étendre aux chemins de fer provinciaux des droits de circulation obligatoires et non volontaires. Nous avons conclu que cela était à la fois problématique et inutile, et que cela pourrait nuire à la création de chemins de fer secondaires.

Je suis convaincu que ce long processus a permis d'examiner attentivement toutes les préoccupations des expéditeurs, et que des mesures ont été prises relativement à bon nombre d'entre elles. Je crois que le résultat sera avantageux, tant pour les expéditeurs que pour les chemins de fer.

Il ne faut pas oublier certains des principes qui sous-tendent le projet de loi. La réglementation devrait être une solution de dernier recours, puisque les solutions convenues mutuellement et non imposées sont les meilleures. Il faut établir un équilibre entre des préoccupations parfois incompatibles.

Les chemins de fer visent un objectif essentiel: la viabilité, objectif qui est également dans les meilleurs intérêts des expéditeurs et, je tiens à le préciser, dans les meilleurs intérêts des Canadiens.

Initiatives ministérielles

Notre objectif commun consiste à établir un réseau ferroviaire viable, constitué des principaux transporteurs et des principaux chemins de fer secondaires, réseau qui assurera le maintien d'un service ferroviaire desservant autant de localités que possible dans l'ensemble du pays.

• (1025)

[Traduction]

En somme, les objectifs, dans le domaine ferroviaire, que le projet de loi atteint sont de promouvoir la rentabilité à long terme des chemins de fer, de favoriser la création de chemins de fer secondaires, de préserver les droits principaux des expéditeurs, de maintenir le service ferroviaire dans les localités dans toute la mesure du possible et d'alléger la réglementation imposée aux chemins de fer. C'était là une tâche redoutable.

En allégeant la réglementation imposée aux chemins de fer par le passé, nous avons comprimé plus 1 000 pages de dispositions législatives en une centaine à peine. Le projet de loi met un terme à des intrusions de l'autorité de réglementation dans les affaires commerciales courantes des chemins de fer. Le plus important est qu'il simplifie le processus de rationalisation des lignes de chemin de fer. Il s'agit du soutien législatif le plus efficace pour les efforts de compression des coûts des compagnies ferroviaires.

[Français]

Le processus permet à un chemin de fer de vendre sans délai une ligne à un autre chemin de fer qui en poursuivra l'exploitation, si un acheteur se manifeste. Lorsqu'il n'y a pas d'acheteur immédiat, le projet de loi prévoit un régime simple pour se défaire des voies excédentaires, lequel encourage la vente ou la location à des chemins de fer secondaires.

Cependant, lorsqu'un avis suffisant a été donné et qu'aucun acheteur privé ou aucun gouvernement n'est intéressé à acheter la ligne, le chemin de fer pourra se départir de la ligne comme il l'entend.

Toutes les parties, y compris les chemins de fer de lignes principales, bénéficieront des efforts visant à favoriser la création de chemins de fer secondaires.

L'intérêt public sera protégé par l'option du gouvernement d'acheter une ligne si aucun acheteur n'en veut à des fins ferroviaires. Il s'agit là de la meilleure façon d'encourager le maintien d'un réseau viable d'un océan à l'autre.

[Traduction]

Pendant l'étude du projet de loi au comité, certains se sont inquiétés des délais laissés aux gouvernements ou à d'autres instances pour réagir lorsqu'une ligne est abandonnée. Nous avons tenu compte de ces inquiétudes en proposant des amendements qui allongent un peu ces délais au début et à la fin du processus. Ainsi, chaque niveau de gouvernement aura jusqu'à 30 jours pour acheter une ligne au lieu des 15 jours prévus au départ. Des amendements comme celui que je viens de donner en exemple témoignent de la souplesse du gouvernement et de sa détermination à rendre cette importante mesure législative à la fois efficace et équitable.

J'estime que le projet de loi, dans sa forme actuelle, incarne un équilibre admirable. Le comité permanent et ses membres, de tous les partis, méritent des félicitations pour leur excellent travail. C'est un exemple qui montre à quel point un comité permanent peut bien travailler et se charger de travaux législatifs extrêmement complexes.

Le projet de loi sera maintenant étudié par le Sénat, et j'ai hâte de connaître les résultats de cette étude. Le projet de loi C-13 complète d'autres initiatives de réforme des transports que le gouvernement a présentées. Le réseau canadien des transports doit être dynamique et libéré le plus possible de toutes les contraintes si nous voulons qu'il s'adapte aux exigences d'une économie en mutation. Voilà ce que permettra le projet de loi, une fois adopté, et je suis fier d'avoir pris part à son étude à l'étape de la troisième lecture.

[Français]

M. Paul Mercier (Blainville—Deux-Montagnes, BQ): Monsieur le Président, je crois que tout le monde convient que le projet de loi C-14 est bon dans son principe, qui est de rationaliser, d'unifier et de moderniser la législation existante en matière de transport public, et très principalement en matière de transport ferroviaire.

Les buts poursuivis, soit l'unification, la modernisation et la rationalisation, personne ne peut être contre parce que personne ne peut être contre la vertu, même pas l'opposition officielle. Par conséquent, nous sommes en faveur du principe. Nous considérons aussi que certaines dispositions sont bonnes, mais il y en a d'autres qui sont mauvaises au point d'être inacceptables.

Nous avons déposé des amendements pour corriger ces lacunes et ils ont tous été défaits. Pour ces raisons, nous sommes contre le projet de loi C-14 et nous voterons contre.

• (1030)

Les raisons principales que je développais ensuite pour lesquelles nous sommes contre la loi C-14 tiennent en quatre points. Le premier porte sur la création des CFIL, qui pourtant constituent l'avenir de la partie secondaire du réseau. La création de ces CFIL qui constituent cet avenir aurait dû être bien plus facilitée. Le ministre rappelait il y a un instant combien ces réseaux secondaires ont proliféré aux États-Unis très récemment pour le plus grand bien de la population.

La deuxième raison pour laquelle nous sommes contre cette loi, c'est que la procédure d'abandon d'un tronçon ou d'une ligne par une compagnie ne tient compte pratiquement que d'objectifs et de raisons mercantiles, alors que cette procédure devrait tenir bien plus compte de l'intérêt public.

Troisièmement, la loi maintient pour l'Ouest des privilèges qui accentuent ou qui maintiennent la différence de régime à laquelle nous sommes habitués entre l'Ouest et le Québec.

Quatrièmement, et surtout, en dépit du discours décentralisateur du pouvoir, nous constatons que le gouvernement n'a pas résisté à son péché mignon qui est, quand c'est possible à l'occasion d'une nouvelle législation, de rogner dans les pouvoirs des provinces, et

Initiatives ministérielles

aussi de les ignorer quand leurs intérêts sont pourtant évidemment concernés par la mesure que l'on veut prendre.

Le premier point est donc la création des CFIL. Je rappelle que les CFIL sont des organismes dont le développement peut assurer la survie de la partie secondaire du réseau dont les compagnies ont scandaleusement, disons-le, négligé l'entretien. Scandaleusement et profitablement peut-être, parce que leur objectif était d'obtenir la permission de les abandonner. Pour pouvoir les abandonner il fallait qu'ils ne soient plus fréquentés, et pour qu'ils ne soient plus fréquentés il suffisait qu'ils soient mal entretenus, et ils ont atteint le résultat. Sauf que maintenant certaines parties de ce réseau secondaire sont dans un état lamentable.

On demande des acheteurs, qui sont généralement de petits organismes dotés de peu de capitaux, on demande à ces acheteurs de reprendre ces tronçons dans l'état lamentable où on les a volontairement laissés. Nous demandions, et nous n'avons pas obtenu, que cet état lamentable du réseau dont la raison est la législation à laquelle ces compagnies étaient astreintes, qu'il y ait un mécanisme mis en place par le fédéral pour la réfection des lignes avant qu'elles soient mises en vente, parce que les organismes locaux qui pourraient être intéressés à reprendre ces lignes sont généralement dotés de peu de capitaux. Nous n'avons pas obtenu satisfaction. Les CFIL qui auraient pu être l'avenir de la partie secondaire du réseau ne sont pas aidés dans leur création.

La deuxième raison pour laquelle nous voterons contre ce projet de loi, c'est que la procédure d'abandon n'obéit qu'à une logique mercantile. Quand une compagnie veut abandonner un tronçon, jusqu'à présent à tout le moins l'Office national des transports devait organiser des audiences publiques. Je me souviens d'avoir témoigné devant les commissaires de l'Office pour défendre une partie de réseau. Maintenant, il n'y a plus d'audiences publiques. Si la compagnie trouve qu'un tronçon ne lui rapporte assez d'argent, elle déclare qu'elle va l'abandonner. Il est vrai, et c'est un bon point dans le projet de loi, que maintenant elle doit l'annoncer avec plus de délais et en obéissant à un plan qu'elle aura préalablement établi et publié.

● (1035)

Mais une fois accomplie cette procédure d'information visant la mise en vente d'une partie du réseau, ensuite, c'est la pure logique mercantile qui agit. S'il n'y a pas d'acheteur, eh bien, il n'y a pas d'acheteur. S'il n'y a pas d'acheteur, on donne au pouvoir public, que ce soit le provincial, le municipal ou le fédéral, un certain délai pour se déclarer acheteur.

Il est évident que ces délais sont bien courts pour permettre à ces niveaux de pouvoir, particulièrement les municipalités, d'organiser des audiences publiques. Jusqu'à présent, nous étions satisfaits de la procédure actuelle en vertu de laquelle l'Office national des transports organisait des audiences publiques avant de donner l'autorisation d'abandon.

La troisième raison pour laquelle nous sommes contre ce projet de loi, c'est parce qu'il perpétue en faveur de l'Ouest un régime de faveur qui est un exemple de plus de la balance inégale qui est tenue entre l'Ouest, d'une part, et le Québec, d'autre part. Il y a un certain nombre d'articles dans le projet de loi dont nous demandions l'annulation. Ce sont les articles 147 à 155 qui modifient, mais qui rétablissent certains privilèges en faveur de l'Ouest.

Ces articles portent sur l'instauration d'un prix plafond et des conditions spéciales s'appliquant au transport du grain de l'Ouest. Ces dispositions ont été introduites dans la Loi sur le transport national dès 1987, lors de l'abrogation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qu'on appelait LPGO, et l'élimination de la subvention.

Les fermiers de l'Ouest ont été alors généreusement compensés, environ 3 milliards, pour la disparition de la subvention et de la LPGO. Dans son projet de loi, le gouvernement reprend les dispositions introduites dans la Loi sur le transport de 1987. Les fermiers de l'Ouest ont pourtant été amplement compensés, ce qui n'a pas été le cas au Québec; rappelons le cas récent de la suppression des subventions pour les producteurs de lait qui n'ont reçu aucune compensation. Ces fermiers de l'Ouest devraient donc être en mesure de faire face aux nouvelles conditions de transport dans l'Ouest et de s'adapter à un système ferroviaire fonctionnant sur des bases commerciales, puisqu'on nous dit que c'est ça la base de la loi, c'est de mercantiliser le réseau.

Traiter inégalement les expéditeurs de l'Est et de l'Ouest, et c'est ce à quoi tendent ces huit articles, ne peut qu'entraîner un développement inéquitable du réseau ferroviaire en affectant négativement les ressources que pourront investir les transporteurs dans le réseau de l'Est.

Mais ce qui est le plus significatif, et il fallait s'y attendre, c'est que le gouvernement et le ministre s'arrogent des pouvoirs discrétionnaires dans le cadre de ce projet de loi sans même prévoir la consultation des provinces—je dis bien «la consultation», ce n'est pas grand-chose—sans même prévoir cette consultation, dis-je, dans des cas où, pourtant, il est évident qu'elles devraient être consultées.

J'en ai plusieurs exemples. Tout d'abord, je traiterai de l'article 7 qui concerne l'Office des transports du Canada, le nouveau nom de l'Office national des transports qui a également un nouveau rôle. Il est prévu que le gouverneur en conseil nomme trois commissaires au plus pour cinq ans. Je ne sais pas, mais «au plus», je le dis en passant, c'est un, deux ou trois, donc ce pourrait être un. Le ministre peut aussi—il peut, il ne doit pas—nommer trois temporaires pour un an sur une liste fournie par le gouverneur en conseil.

Ce n'est pas une critique que je fais, mais une observation qui m'échappe en passant. S'il y a trois commissaires pour cinq ans au plus et que le ministre peut en nommer d'autres, il me semble que cela pourrait signifier—je ne sais pas si je comprends le français—que l'OTC pourrait être composé d'une seule personne. Cela m'apparaît dans la logique de la langue française.

Initiatives ministérielles

● (1040)

Considérons la composition de l'OTC. Dans cet office, en ce qui concerne les différents intérêts, ceux des transporteurs, ceux des usagers, également ceux du grand public, il n'y a pas de critère, pas de balise, pas d'obligation pour le ministre de tenir compte d'autre chose que de son arbitraire.

Pourtant, on aurait pu imaginer que ces gens soient choisis sur des listes fournies par divers intéressés. Il n'y a même pas de critère géographique. À supposer qu'il y ait quatre commissaires—j'exagère, je caricature—they pourraient être tous les quatre de la même région. Il n'y a pas de critère et nous autres, au moins, nous voulions pallier cet aspect, le manque de représentation géographique, en disant que ces commissaires, qu'ils soient temporaires ou non, auraient été choisis après qu'on ait eu au moins l'avis des quatre régions. Dix provinces c'était lourd, nous avions défini quatre régions, c'est-à-dire l'Atlantique, le Québec, l'Ontario et les provinces de l'Ouest. Cela a été rejeté du revers de la main et il ne reste que l'arbitraire gouvernemental pour choisir les membres de l'OTC.

La loi, et c'est une bonne chose, prévoit des situations qu'elle définit d'extraordinaires, dans lesquelles le gouverneur en conseil pourrait prendre des décisions particulières que le ministre lui aurait proposées, pour faire face à ces situations d'urgence répondant à deux conditions: l'urgence, justement, et ensuite le fait qu'aucune législation particulière en dehors du transport ne permettrait de faire face à ces situations.

Donc, ici, les situations définies d'urgence sont celles qui pourraient mettre en péril les intérêts du transporteur, tous les intérêts des usagers ou bien les intérêts du public, à l'exclusion des cas de grève.

Donc, à ce moment-là, le gouverneur peut prendre des mesures particulières. Mais, si une situation d'urgence survient dans une province, comment est-il concevable que cette province, au niveau de ses autorités, ne soit pas concernée? Comment également est-il concevable que le Comité permanent des transports n'en soit pas au moins saisi? Rien de cela n'est prévu. C'est l'arbitraire, c'est l'omniscience que le gouvernement se donne qui engendre l'omnipotence qu'il s'arroge. Le gouvernement, dans sa solitude, prendra seul des décisions.

Une autre mesure, bonne dans son principe et que la loi prend, est la nécessité de revoir la législation au bout de quatre ans. Si bonne que soit une loi, il est évident qu'elle doit subir le choc et le contrôle de la réalité pendant un certain temps pour voir si elle doit rester telle quelle, si des amendements doivent lui être apportés. Donc, il est très bon que l'on prévoit dès maintenant dans la loi que, au bout de quatre ans, on reverra cette législation.

Tout cela est très bien, mais qui reverra cette législation? Elle sera revue par des personnes que le ministre aura nommées. On ne dit pas que, de nouveau, ces personnes auront été choisies avec l'accord des provinces ou sur des listes définies par des intérêts en cause. Non, pas du tout, la loi prévoit la révision après quatre ans. Il n'y a aucune garantie que tous les intérêts présents seront appelés à donner leur avis sur la législation, puisque la pratique a pu voir des lacunes. Les milieux, dit-on, seront consultés. C'est évidemment extrêmement vague.

● (1045)

Nous voulions que l'Office soit consulté et que les provinces soient consultées. Il n'y a rien de nouveau. Le gouvernement, omniscient et, par conséquent, omnipotent, infaillible comme le pape dans sa cathèdre, décidera.

La loi prévoit l'éventualité de la construction de nouvelles lignes de chemin de fer. C'est un événement qui ne se passe pas très fréquemment ces temps-ci. En particulier, on ne doit pas s'attendre à ce que le TGV soit bientôt construit, et bientôt le Canada sera peut-être, avec le Zimbabwe, le dernier pays à ne pas avoir de TGV mais enfin bref, la législation prévoit la construction de voies nouvelles. L'Office donnera son autorisation à la compagnie qui demande la construction de cette nouvelle voie si ses critères sont bons, s'il apparaît que le tracé convient aux intérêts du transporteur, aux intérêts des usagers et aux intérêts des régions traversées.

Mais—et ceci est vraiment incroyable—l'avis de la province concernée n'est même pas demandé. Or, s'il est bien un champ, un domaine qui est spécifique aux provinces, c'est bien le développement du territoire, l'aménagement du territoire. Soit que la province l'exerce directement, soit que ce soient les municipalités qui l'exercent sous la tutelle de la province. C'est un domaine exclusivement provincial.

Les municipalités font des schémas d'aménagement qui sont soumis à l'autorisation de Québec. De ces schémas d'aménagement découlent des plans de zonage. Imaginons que l'on veuille construire une ligne nouvelle dans une municipalité; eh bien, c'est possible que le plan de zonage, que le schéma d'aménagement n'ait nullement prévu le tracé de cette voie. Il faut faire confiance à l'intelligence du gouvernement fédéral pour que le plan de zonage et le plan d'aménagement ne soient pas saccagés par le passage de cette ligne. Il est vraiment incroyable que pour construire une ligne nouvelle—ça fait partie du schéma d'aménagement d'une région—on ne consulte pas la province dont, pourtant, c'est un champ d'activité spécifique.

Maintenant, j'en arrive à la cerise sur le gâteau de la centralisation faite sous le discours de la décentralisation. Il s'agit de l'article 89 auquel nous opposons l'amendement n° 17. Je vous le lis comme un morceau d'anthologie pour sa succulence, cet article 89.

89. Lorsque le Parlement déclare, par loi, qu'un chemin de fer dont la construction ou l'exploitation est autorisée par une loi spéciale de la législature d'une province constitue un ouvrage à l'avantage général du Canada, c'est la présente partie qui s'applique à lui, à l'exclusion de toute loi générale de la province concernant les chemins de fer et des dispositions de cette loi qui sont incompatibles avec la présente partie.

Ceci est tout à fait typique. Il aurait quand même pourtant été simple, rationnel et respectueux des provinces que de déclarer, d'une façon générale et sans restriction, que le chemin de fer construit par une loi spéciale de la législature d'une province restait sous l'autorité d'une province. Cela aurait été de négliger la boulimie de pouvoir du gouvernement fédéral, en dépit de son discours.

● (1050)

Je vais tristement conclure qu'avec la loi C-14, le transport ferroviaire perd une part de sa noblesse de service public. Sa raison d'être est essentiellement le service public. Ce transport ferroviaire tend à devenir un commerce comme les autres, sauf qu'il demeure

Initiatives ministérielles

au service non pas tant du public que des intérêts politiques du pouvoir. L'État a abdiqué devant le marché.

Je remercie le gouvernement d'apporter aux Québécois, avec ce projet de loi, une démonstration de plus de ce qu'il n'y a, dans le cadre fédéral, décidément aucun espoir de voir un jour la logique de l'intérêt public cesser d'être constamment subordonnée par le pouvoir à des impératifs politiques ou mercantiles.

La loi C-14 aura au moins, auprès des Québécois, cet aspect positif. Merci, monsieur le ministre des Transports.

[Traduction]

M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.): Monsieur le Président, il est ironique de parler du projet de loi C-14 aujourd'hui. Les audiences sont terminées et les amendements ont fait l'objet d'un vote hier soir.

Tout ce que nous ferons aujourd'hui, c'est l'autopsie de ce qui s'est passé, l'oraison funèbre de ce qui aurait pu être amélioré dans un projet de loi qui a beaucoup de bon.

Il y a beaucoup de choses positives dans ce projet de loi, mais il aurait pu être encore mieux. A plusieurs endroits, le gouvernement a inclus des choses qui auraient dû être supprimées ou n'a pas ajouté ce qui aurait dû l'être.

Je vais parler des choses qui auraient dû être supprimées et de celles qui auraient dû être ajoutées, comme la protection des sociétés de service public ou des municipalités en ce qui concerne leurs réseaux d'infrastructure, les canalisations d'eau, les égouts, les routes, etc.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je dois dire que je me trouve dans une drôle de position, qui est celle de défendre le gouvernement. Il y a des bonnes choses dans le projet de loi. Au cours du débat, nous avons entendu le NPD critiquer certaines des choses qui font la valeur du projet de loi.

Les néo-démocrates ont longuement parlé de la procédure d'abandon et ont fait tout leur possible pour faire adopter des amendements qui auraient annulé tous les changements proposés. Ils n'ont rien compris à la procédure d'abandon, que ce soit l'ancienne ou la nouvelle.

Au cours du débat, les néo-démocrates ont prétendu qu'ils avaient bavardé avec les gens dans des cafés-restaurants partout au Canada. Je n'en doute pas. C'est dommage qu'ils n'aient pas su de quoi ils parlaient quand ils l'ont fait.

Ce que veulent les Canadiens à qui j'ai parlé, tant au Parlement qu'ailleurs, c'est le maintien du service ferroviaire, un point, c'est tout. Ils aimeraient que soit maintenu le service que nous avons maintenant, mais les lignes secondaires sont certainement une solution de rechange viable.

J'ai l'impression qu'il faut que je reprenne l'explication de l'ancienne procédure que j'ai donnée au cours du débat et que j'en signale à nouveau les problèmes. Si une compagnie de chemin de fer voulait abandonner une ligne, que ce soit une ligne principale ou

une ligne secondaire, il fallait d'abord qu'elle démontre qu'elle éprouvait des difficultés financières.

Avant de faire leur demande, les compagnies de chemin de fer—elles ne l'admettront pas, mais nous savons tous que c'est la vérité—s'arrangeaient pour avoir l'air d'être en difficulté, même si elles ne l'étaient pas.

Si les difficultés financières ne sont pas réelles, les compagnies de chemin de fer les créent en retirant une ligne du marché. Elles se rendent chez les expéditeurs qui utilisent la ligne et leur proposent un autre moyen de transport pour amener leurs biens jusqu'au marché ou, du moins, jusqu'à une gare terminale.

Cela s'est produit dans ma circonscription, dans la valley Slocan, où il existait un expéditeur principal, la société Slocan Forest Products. CP Rail ayant l'intention d'abandonner cette ligne, elle a pressenti cette société et a rédigé un contrat de camionnage confidentiel, à des conditions très favorables nous le supposons, même peut-être à un prix inférieur au coût réel, pour expédier les produits de cette entreprise jusqu'au centre de rechargement, à Nelson, en Colombie-Britannique, où il existe encore des lignes de chemin de fer.

● (1055)

En outre, la compagnie de chemin de fer a assuré un entretien absolument minimal de la ligne. Elle n'a rien fait d'illégal et n'a pas exploité une ligne de chemin de fer dangereuse, mais elle s'en est tenue aux normes les plus élémentaires. Preuve en est que, lorsque l'abandon a finalement été approuvé, des arbres poussaient déjà au milieu des rails.

La ligne a donc été abandonnée, mais aucun exploitant de tronçon secondaire ayant tous ses esprits n'était prêt à soumissionner pour sauvegarder et exploiter une ligne où il n'y avait plus de clients et qui coûterait une fortune en réparations et en améliorations, alors que, normalement, la ligne de chemin de fer aurait été maintenue en bon état.

Selon la nouvelle procédure, une compagnie de chemin de fer n'a pas à prouver qu'elle a des difficultés financières. Elle peut demander l'abandon de n'importe quelle ligne, mais elle doit cependant respecter une procédure bien établie.

D'abord, elle doit publier un plan triennal montrant quelles lignes elle désire abandonner. Elle n'est pas tenue de les abandonner, mais elle doit soumettre à une enquête ou à un examen toutes les lignes dont elle songe à se départir.

Si elle veut vraiment abandonner des lignes, elle doit mettre ces lignes en vente de la manière prescrite, en publiant toutes sortes de renseignements à l'intention de la population en général pour que les exploitants de tronçons, ou ceux qui désirent le devenir, puissent envisager d'acheter ces lignes secondaires.

Lorsque le délai est expiré, si elle n'a pas réussi à vendre les lignes, elle doit les offrir, tour à tour, aux gouvernements fédéral, provincial, local, municipal et régional, à leur valeur nette de récupération. Cela donne donc toute possibilité de préserver ces lignes, car elles ne sont pas nécessairement inutilisées ou ramenées au niveau d'entretien le plus bas possible.

Initiatives ministérielles

Nous pensons que ces mesures amélioreront la capacité des exploitants de chemins de fer d'intérêt local de prendre en charge l'exploitation de lignes dont on propose l'abandon.

J'ai parlé à plusieurs de ces exploitants de chemins de fer d'intérêt local et ils cherchent désespérément à prendre de l'expansion en acquérant de nouvelles lignes. Il y a une possibilité très nette d'amélioration des lignes d'intérêt local, lesquelles pourraient devenir viables dans des zones marginales.

Les amendements présentés par le NPD, même s'ils sont fort louables, auraient pu nuire à la situation plutôt que de l'améliorer. Je vais m'intéresser particulièrement aux motions du Parti réformiste qui auraient ajouté les éléments qui manquent à la mesure législative ou éliminé des choses qui auraient dû l'être au départ.

Il y avait trois motions du Parti réformiste qui traitaient de la protection des gouvernements municipaux et des sociétés de services publics. Nous avons entendu des représentants de la Fédération canadienne des municipalités et de diverses sociétés de services publics en ce qui concerne les infrastructures pour les égouts, l'eau, le gaz et l'électricité qui, dans certains cas, passent dessous et parfois dessus des emprises de voies ferrées.

Le problème c'est que si une voie est vendue ou abandonnée, dans la plupart des cas les sociétés ou les municipalités n'ont pas de droits de franchise enregistrés. C'est un problème pour les municipalités qui ont conçu toutes leurs infrastructures en fonction de ces franchiseements. Il faudrait qu'il y ait dans le projet de loi quelque chose qui garantissent la protection des lignes pour toute la population desservie dans les diverses communautés de la région visée.

Je ne pense pas que ce soit une demande particulièrement déraisonnable. Cela ne coûterait rien aux sociétés ferroviaires. Ceux qui s'opposent à cette mesure pourraient répondre que les municipalités ou les sociétés de services publics peuvent avoir recours à l'expropriation. Dans la plupart des cas elles le pourraient; mais cela coûte cher. En fin de compte, l'argent dépensé est celui des gens qui profitent de ces services, c'est-à-dire les contribuables.

Une fois de plus, je défends le gouvernement libéral. Le gouvernement libéral a besoin que les contribuables canadiens conservent autant d'argent que possible, de façon à payer tous les projets de loi que propose le gouvernement libéral. Véritablement, j'avais les intérêts du Parti libéral à coeur avec ces motions.

Malheureusement, les libéraux les ont toutes rejetées. Pourtant elles auraient protégé les municipalités. Elles auraient protégé les villes et villages traversés par des voies ferrées et tous les systèmes d'infrastructure qui passent dessus ou dessous les emprises des voies ferrées. Les libéraux ont refusé.

• (1100)

J'espère que ces municipalités se souviendront bien des libéraux lorsque ceux-ci commenceront à essayer de leur soutirer encore plus de recettes fiscales et qu'elles auront un problème en raison de ces emprises ferroviaires.

Une autre motion du Parti réformiste qui ne figure pas dans le projet de loi, c'est une mesure quelconque pour protéger la région

de l'Atlantique. La motion n° 38 était une motion des réformistes qui visait à offrir une mesure de ce genre. Cette motion d'amendement prévoyait une garantie de cinq ans que la ligne ferroviaire du CN entre Montréal et Halifax continuerait d'être exploitée. Cela remonte au projet de loi C-89, qui concerne la privatisation du CN.

Des gens de Halifax, les autorités portuaires et d'autres représentants du Canada atlantique ont comparu devant le comité au sujet du projet de loi C-89 et ont demandé que cette ligne soit exploitée pendant 10 autres années. Leurs arguments étaient très bons et fort sensés.

J'ai présenté cet amendement au comité, et au moins un membre libéral du comité, originaire de l'Atlantique, l'a appuyée. En fait, comme il y avait égalité des voix, le président du comité, un libéral, a dû briser cette égalité et il l'a fait en votant contre la région de l'Atlantique. Les mêmes gens qui ont comparu devant le comité au sujet du projet de loi C-89, du projet de loi C-14 et du projet de loi C-101 à l'époque, ont dit avoir toujours désespérément besoin de cette ligne. Ils ont dit qu'ils pouvaient se contenter de cinq ans et ont donc réduit leur demande de moitié.

Nous nous dirigeons vers une commercialisation ou une privatisation des ports. Nous disons à toutes les autorités portuaires de se débrouiller seules, de trouver des capitaux sur le marché et d'être responsables de leurs emprunts que le gouvernement ne garantira pas plus. Je n'y vois pas d'inconvénients. Ces autorités portuaires devraient être financièrement autonomes. Elles doivent viser la rentabilité. Les autorités portuaires qui ont témoigné devant le comité à ce sujet ont déclaré qu'elles étaient prêtes à le faire.

Cependant, elles ne peuvent pas demander aux investisseurs de leur fournir de l'argent si, pendant que cet argent sert à aménager leurs installations post-Panamax pour se préparer à accueillir la prochaine génération de nouveaux vraquiers plus gros, elles ne peuvent pas offrir à ces investisseurs une garantie quelconque qu'elles pourront transporter les marchandises de l'Atlantique jusqu'au Canada central et au Mid-West américain.

Il se trouve que Halifax est le meilleur port qui soit pour accéder non seulement au Canada central, mais également au Mid-West américain. Cela ne se fait pas aux dépens des ports intérieurs comme Montréal ou ceux des Grands Lacs parce que si les navires post-Panamax ne vont pas à Halifax, ils vont se diriger vers les ports de la Nouvelle-Angleterre ou de l'État de New York. C'est Halifax ou un port étranger. Pour accéder au marché du Mid-West américain, les ports ont besoin de cette voie du CN Rail qui passe par le tunnel de Sarnia.

Si je devais investir dans l'infrastructure de la région d'Halifax, je voudrais avoir l'assurance que cette voie de chemin de fer va être maintenue jusqu'à ce que les installations post-Panamax soient améliorées, que le marché soit bel et bien là et que le transport des marchandises soit assuré. Avec cette assurance, le port pourra devenir financièrement autonome.

Les députés libéraux se demandent pourquoi les réformistes interviennent dans le fonctionnement de la libre entreprise en obligeant CN Rail à faire quelque chose pendant cinq ans. Le Parti

Initiatives ministérielles

réformiste étant censé être le champion de la libre entreprise, pourquoi essaie-t-il alors de faire adopter cet amendement?

J'ai fait valoir que pendant 80 ans les gouvernements libéraux et conservateurs successifs n'ont cessé d'intervenir sur le marché, surtout dans le cas de CN Rail, en demandant à cette société d'État de se livrer à ce qui étaient loin d'être des pratiques commerciales normales. Je ne demande qu'une période de transition de cinq ans, le temps que cette société d'État devienne une société privée.

• (1105)

Le patron de CN Rail, M. Paul Tellier, a comparu aux audiences sur le projet de loi C-14. Comme il était tenu par la loi de présenter un plan de pour trois ans, je lui ai demandé s'il prévoyait pour une période plus longue, soit quatre, cinq ou six ans. Il a répondu par l'affirmative. Je lui ai demandé ensuite s'il pouvait me dire s'il prévoyait au cours des cinq prochaines années interrompre la liaison entre Montréal et Halifax. Il a répondu que non, qu'un tas d'investissements avaient été réalisés dans la région de l'Atlantique au chapitre des installations et qu'il n'était pas question d'abandonner cette ligne.

Les libéraux auraient pu approuver l'amendement que j'ai proposé, parce que celui-ci aurait permis à Halifax de dire à des investisseurs: «Voici votre garantie que la ligne principale restera.» Cela n'aurait rien coûté ni au CN, ni au gouvernement, ni aux contribuables. En fait, il y aurait un coût pour les contribuables seulement si Halifax ne parvenait pas à réunir les fonds nécessaires pour améliorer les installations pouvant recevoir des navires post-Panamax et si ce trafic allait aux États-Unis. Tout le monde aurait été gagnant. Mais les libéraux ont opposé un refus au Canada atlantique.

Hier soir, nous avons eu un vote par assis et debout sur la motion no 38 et, l'un après l'autre, les députés libéraux se sont prononcés contre le Canada atlantique. Pourquoi? Se pourrait-il que les libéraux s'opposent tout simplement à ce que le Canada atlantique acquière la moindre forme d'indépendance financière? Il ne peut y avoir une autre explication.

On aurait alors pu se passer du paragraphe 27(3). Le Parti réformiste a proposé d'amender cette disposition, mais aucun amendement n'aurait été nécessaire, si les libéraux avaient proposé un paragraphe 27(2) satisfaisant. Ils ne l'ont pas fait. L'amendement ne corrige pas le paragraphe 27(2). Je le dis clairement. Notre motion tente de le rendre un peu plus acceptable.

Les éléments que nous proposons d'ajouter à la liste ont pour objet de mieux définir le préjudice commercial important et c'est le représentant de l'Office national des transports qui les a mentionnés, pour clarifier le paragraphe 27(2). Nous avons donc proposé de les ajouter.

Je vais faire allusion à plusieurs choses ici, parce qu'elles sont étroitement liées au paragraphe 27(2). Ce matin, nous avons entendu le ministre déclarer que cette disposition avait reçu un appui unanime au comité. Contrairement au projet de loi C-89 qui a été renvoyé au comité après la première lecture, nous avons donné notre accord. Les libéraux disaient que cela faciliterait l'amendement du projet de loi. Ils ne disaient pas toute la vérité. Au comité, nous avons proposé des amendements après avoir entendu les témoins. Les libéraux ont rejeté tous nos amendements sans même

en discuter vraiment. Après coup, nous avons découvert qu'ils auraient bien mieux fait de tenir compte de la majorité de ces amendements. Le gouvernement sait cela maintenant. Il le savait peut-être à l'époque, mais, pour une raison ou une autre, il a décidé de ne pas en tenir compte.

Les libéraux ont adopté une autre attitude, lors de l'étude du projet de loi C-14. Ils ont semblé accepter beaucoup plus facilement les propositions d'amendement et ils en ont appuyé un nombre étonnant qui venaient des réformistes. Ils sont même allés jusqu'à me demander ce que je voudrais voir dans le projet de loi. Cette attitude est très prometteuse.

Ils ont accepté un grand nombre de nos amendements, mais ils en ont malheureusement rejeté deux visant à modifier les paragraphes 27(2) et 27(3). J'ai tâché de reconnaître le fait que, si le gouvernement ne voulait pas supprimer le paragraphe 27(2), il serait adopté de toute façon, car le gouvernement est majoritaire et peut faire adopter tout ce qu'il veut.

À l'étape de l'étude en comité, j'ai commencé par essayer de rendre cette disposition un peu plus acceptable au moyen d'un amendement visant à définir de façon un peu plus précise ce que l'on entendait exactement par l'expression «préjudice important». Je m'étais engagé verbalement à approuver le paragraphe 27(2) à l'étape du comité si le gouvernement acceptait mon amendement, en sachant bien que l'étape du rapport nous offrait encore l'occasion d'en traiter davantage après que j'aie eu moi-même une autre occasion d'en parler avec les divers expéditeurs qui étaient concernés par cette disposition.

• (1110)

Le gouvernement a procédé un peu sornoisement. J'aurais peut-être dû dire: «Comme vous n'avez pas respecté votre engagement, nous n'avons plus d'obligation envers vous», mais j'ai quand même tenu parole.

J'avais un amendement qui précisait le sens du paragraphe 27(2). Le gouvernement l'a cependant anticipé avec un de ses amendements, qui était beaucoup plus doux que le mien. Une fois l'amendement du gouvernement accepté, comme une même disposition ne peut pas faire l'objet de deux propositions d'amendement, l'amendement du gouvernement l'a emporté sur le mien, qui n'a donc pas été pris en considération. Il s'agit en fait du même amendement que celui que j'ai proposé à l'étape du rapport à la Chambre.

Le gouvernement aurait dû appuyer notre amendement tel que proposé, étant donné que j'ai fait ce que je m'étais engagé à faire, c'est-à-dire approuver le paragraphe 27(2) à l'étape du comité, à condition que le gouvernement accepte de le modifier.

Le Parti réformiste a appuyé deux amendements qui ont supprimé du projet de loi deux dispositions inacceptables. Je voudrais parler de celui qui a trait à l'article 112, où il est question de prix et de conditions de service commercialement équitables et raisonnables. Aux audiences du comité, j'ai demandé au représentant de l'ONT de définir ce qu'on entendait par «commerciale équitables et raisonnables». La citation suivante est extraite du témoignage de M. Ashley, de l'Office national de l'énergie, a présenté le 7 novembre 1995 devant le Comité permanent des transports, en réponse à ma question.

Initiatives ministérielles

M. Ashley a déclaré: «Je suppose que par prix et conditions équitables et raisonnables commercialement, on veut dire concurrentiels. Ce qui est considéré comme concurrentiel dépend du marché de produits, du marché géographique, de l'élasticité de la demande pour ce produit, des aspects temporels, du rendement de la production, de la structure du marché, du comportement et du rendement du marché.

Dans la pratique, cela signifierait rentrer dans ses frais fixes, dans ses frais variables moyens à long terme, la contribution aux frais fixes et peut-être un rendement du capital individuel. Mais il serait faux de dire aujourd'hui que ce sera ainsi désormais que l'Office agira dans chaque cas.

Les représentants du Bureau de la concurrence ont comparu devant vous. Cette loi est fondée sur la concurrence sur le marché. Selon la jurisprudence établie en vertu de la Loi sur la concurrence, les tribunaux ont déclaré que même un prix non compensatoire, un prix inférieur au prix peut être un prix équitable et raisonnable commercialement et être un prix concurrentiel. Les denrées périssables, la surproduction—la jurisprudence en vertu de la Loi sur la concurrence démontre qu'un prix équitable et raisonnable commercialement peut être interprété de différentes façons dans différentes circonstances et que ce qui peut être considéré équitable et raisonnable aujourd'hui ne le sera pas forcément demain.»

En réponse à M. Ashley, j'ai dit: «Permettez-moi de reprendre ce que vous venez de dire. Lorsque je vous ai interrogé sur le sens de préjudice important, vous avez dit «les arguments qui pourraient être présentés. . .» Lorsque je vous ai interrogé sur le sens d'équitables et de raisonnables commercialement, vous avez dit «je suppose que cela signifie. . .» C'est drôlement loin d'être rassurant pour les expéditeurs. Si c'est la façon dont agit l'ONT, si c'est la façon dont il prend des décisions. . . Bon sang! Pas étonnant que les expéditeurs soient inquiets. «Je suppose. . .», «les arguments qui pourraient être présentés. . .»—ce n'est absolument pas rassurant, monsieur Ashley.»

J'ai poursuivi en disant: «Puis-je alors présumer d'après ce que vous dites que vous n'approuvez pas nécessairement ces dispositions, mais que vous allez les appliquer du mieux que vous pourrez? Ces choses sont hautement subjectives et l'ONT, qui deviendra bientôt l'OCT, devra faire de son mieux pour appliquer cette mesure législative.»

M. Ashley a répondu: «C'est exact, monsieur.»

J'ai ajouté: «Vous pouvez voir où se situe mon appréhension—l'absence d'objectivité me porte à croire qu'ils, et je parlais ici des expéditeurs, ont probablement tout à fait le droit de s'inquiéter.»

Voilà pourquoi nous nous inquiétons aussi de cette disposition et pourquoi nous voulons qu'elle soit retirée du projet de loi. Je voudrais qu'on comprenne bien ce que déclare le gouvernement. Je vous rapporte les propos de l'ONT.

Le paragraphe 27(2) est sans aucun doute la disposition la plus controversée de tout le projet de loi. Il aurait dû être retiré. Il porte sur ce qu'on a appelé un préjudice important pendant les audiences et qui est devenu plus tard un préjudice commercial important.

Je crois déceler un stratagème de la part du nouveau ministre des Transports. La semaine dernière, plusieurs groupes d'expéditeurs ont rencontré le ministre et le nouveau président du Comité permanent des transports pour leur faire part de leurs réserves au sujet du paragraphe 27(2) et de ses répercussions sur leurs activités. Le ministre a répondu qu'il n'était pas au courant de ces aspects, que c'était vraiment intéressant et que, à la lumière de cela, il allait devoir réexaminer la position de son gouvernement au sujet du paragraphe 27(2). Ce à quoi le président du Comité des transports a fait écho.

● (1115)

Je leur ai demandé comment je pouvais collaborer avec eux pour m'assurer que la question soit bien réglée. Je leur ai dit que je ne voulais pas faire un match politique de cette question, que je ne cherchais pas à me faire du capital politique, que je voulais simplement que le projet de loi soit un bon projet de loi.

J'ai offert de conclure une entente pour renvoyer le projet de loi, ou du moins l'article 27, au comité pour que tous les membres du comité puissent l'examiner à nouveau et y apporter des amendements, de telle sorte qu'il ne s'agisse pas d'une réponse ministérielle à un amendement réformiste. C'est en masse qu'ils ont rejeté mon offre. Jusqu'à la veille du débat, ils étaient très ouverts, disant qu'ils y réfléchissaient. Le matin du débat, il n'en était plus question.

Depuis lors, des expéditeurs m'ont dit qu'ils ont l'impression d'avoir été les victimes d'un coup monté. Ils croient que le ministre leur a donné cet espoir pour qu'ils se tiennent tranquilles, pour qu'ils ne publient pas un communiqué contestant ce que faisait le gouvernement. Une fois que le débat fut entamé et qu'il était trop tard pour faire quoi que ce soit, le gouvernement les a laissés en plan. Ce n'est pas moi qui ai soufflé cela aux expéditeurs; cela vient d'eux. Je crois qu'ils ont raison.

Baucoup de témoins ont comparu devant le comité. Nous avons tenu de longues audiences qui ont plusieurs fois duré jusque tard dans la soirée. Ces témoins ont pour la plupart contesté énergiquement le paragraphe 27(2). Si l'on ne veut pas écouter les gens qui comparaissent devant les comités, la grande majorité d'entre eux, pourquoi se donne-t-on la peine de payer les interprètes, les techniciens, les documentalistes, les greffiers, les bureaux et tous les frais connexes? Pourquoi payer tous ces gens pour venir témoigner à Ottawa si l'on n'a pas l'intention de les écouter? Les tentatives d'amendement du paragraphe 27(2) n'ont pas été agréées par ces expéditeurs.

Le projet de loi C-101, comme il s'est d'abord appelé, a failli rester au *Feuilleton* avec la prorogation de la Chambre. Le gouvernement voulait manifestement le présenter à nouveau, et il l'a fait au bout du compte. Il a d'abord essayé de le faire à l'ancienne, soit par consentement unanime.

Moya Greene, qui était sous-ministre adjointe au ministère des Transports, m'a téléphoné en Colombie-Britannique pour savoir si je consentirais à ce que le projet de loi soit présenté de nouveau. J'ai dit que j'accepterais à condition que le paragraphe 27(2) soit supprimé du projet de loi. Elle m'a demandé pourquoi je souhaitais sa suppression. J'ai dit que je trouvais cette disposition très confuse. Elle m'a répondu que le gouvernement avait apporté les correctifs

Initiatives ministérielles

nécessaires. Je lui ai proposé le meilleur marché possible: «Si parmi tous ceux qui ont exprimé leur vive opposition au paragraphe 27(2) vous pouvez en trouver deux ou trois qui reconnaissent s'être opposés à cette disposition, mais qui l'acceptent maintenant, je vais reconsidérer ma position.» Elle m'a répondu qu'elle ne savait pas si elle pouvait faire cela. Je pense donc, et je lui ai dit, que rien n'a été rectifié.

Comme je l'ai mentionné, le ministre a amené bien des expéditeurs inquiets à croire qu'il allait réexaminer le paragraphe 27(2). J'ai fait tout mon possible pour me montrer conciliant. J'ai demandé le consentement unanime de la Chambre pour qu'un tel examen puisse se faire d'une manière impartiale. Le gouvernement a rejeté mon offre.

Qui s'oppose vraiment au paragraphe 27(2)? Les agriculteurs et leurs organisations s'y opposent, tout comme les sociétés céréalères, les sociétés minières, les scieries, les producteurs de pâtes et papiers, les entreprises de produits chimiques et les fabricants. Qui en bénéficie vraiment? Les deux compagnies de chemin de fer en profitent évidemment un peu, mais je ne crois pas que ce soit elles les vrais bénéficiaires.

Je reviens encore au témoignage d'un représentant de l'ONT, le 7 novembre 1995. Dans le texte à l'étude, l'expression «préjudice important» était employée. Cette expression a par la suite été amendée et remplacée par «préjudice commercial important». Tous les expéditeurs que j'ai consultés estiment que cette nouvelle formulation n'a pas changé beaucoup l'objectif de cette disposition, à supposer qu'elle l'ait même fait.

• (1120)

J'ai demandé au témoin de l'Office national des transports M. Ashley, ce que signifiait «préjudice important». Je lui ai demandé d'expliquer ce qui m'arriverait, du point de vue de l'ONT, si, en tant qu'expéditeur, je rencontrais des représentants de l'Office et qu'ils faisaient quelque chose pour moi ou qu'ils me fichaient à la porte, selon leur interprétation de «préjudice important».

M. Ashley m'a répondu ceci: «Je vais vous dire le genre d'arguments que l'Office entendra quant à la signification de cette expression. D'un côté, certains pourraient faire valoir, et je puis vous assurer qu'il y en a qui le feront, que le simple fait pour un expéditeur de ne pouvoir acheminer ses produits sur le marché parce que la compagnie de chemin de fer refuse de lui accorder un prix de ligne concurrentiel constitue, par définition, un préjudice important qui porte atteinte à sa capacité d'acheminer ses produits sur le marché.

À l'opposé, ce sera une preuve que, dans le cas de l'incapacité de l'expéditeur d'acheminer ses biens sur le marché, le critère relatif au préjudice important ne sera rempli que si l'expéditeur doit fermer son usine.»

Voici ce que j'ai répondu à M. Ashley: «Vous pouvez voir où est le problème. Vous venez tout juste de me donner une marge incroya-

ble, y compris la possibilité qu'un expéditeur doive faire faillite avant d'avoir gain de cause. C'est comme dire aux expéditeurs: "Ne vous en faites pas au sujet du paragraphe 27(2), il est excellent. Il ne vous fera aucun mal, à condition que vous déclariez faillite." Je trouve cela absolument stupéfiant.»

J'ai ensuite posé la question suivante à M. Ashley: «Si le paragraphe 27(2) n'existait pas, cela vous empêcherait-il de faire votre travail? Depuis huit ans, avez-vous eu du mal à faire votre travail?» M. Ashley a répondu que non.

Ceux qui en profitent vraiment, à mon avis, ce sont les avocats. Et c'est M. Ashley lui-même, qui est avocat, qui l'a dit. Pourquoi le gouvernement s'intéresse-t-il à une mesure qui profitera principalement aux avocats?

J'ai une liste stupéfiante à la main. Cette liste nous apprend que le premier ministre, le leader du gouvernement à la Chambre, le ministre de l'Agriculture, le ministre de la Santé et le ministre des Affaires indiennes sont des avocats. Voilà une affaire qui profite aux avocats. En fait, quand le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien est entré en fonction, des autochtones avec qui il a travaillé en tant qu'avocat ont dit: «Je croyais que j'étais mort et que j'étais monté au ciel.»

Le ministre de l'Industrie, la ministre des Ressources naturelles, le ministre de la Justice et le président du Conseil du Trésor sont des avocats. Le ministre du Développement des ressources humaines est un avocat qui occupait le poste de ministre des Transports et qui a collaboré à la rédaction du projet de loi et l'a présenté. Maintenant nous savons qui en profite.

Le paragraphe 27(2) est un obstacle majeur pour le Parti réformiste. Même si nous avons des objections quant à la présence ou à l'absence d'autres dispositions dans le projet de loi, nous estimons que ce dernier comporte suffisamment de bons éléments pour que nous recommandions son adoption, si ce n'était du paragraphe 27(2).

Le gouvernement a eu l'occasion d'améliorer le projet de loi, mais il ne l'a pas fait. Nous savons tous qu'il a le pouvoir d'adopter absolument n'importe quoi, que ce soit dans l'intérêt public ou non. C'est une autre victoire d'un gouvernement libéral autocrate et une autre perte pour la démocratie.

M. Bernie Collins (Souris—Moose Mountain, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans le débat sur le projet de loi C-14, auparavant le projet de loi C-101, parce qu'il aura des répercussions directes dans les provinces de l'Ouest, notamment dans ma province, la Saskatchewan.

Ce projet de loi est très constructif, innovateur et, en un sens, il annonce l'élimination des règlements et des dédoublements inutiles. Il laisse les parties plus libres de négocier elles-mêmes leurs propres solutions aux questions commerciales et économiques et réduit, dans la mesure du possible, les décisions réglementaires sur ces questions.

Initiatives ministérielles

• (1125)

À mon avis, cette mesure replace, comme il se doit, sous le régime d'autres lois, notamment la Loi sur la concurrence.

On a découvert que certaines lois commerciales générales, notamment la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, pourraient remplacer des lois spécialisées sur les transports. Nous voulions réduire les chevauchements et la réglementation là où d'autres organismes peuvent faire le travail.

La mesure simplifie également les choses pour les intervenants qui, autrement, devraient se démêler avec plusieurs lois et règlements. En gros, la nouvelle loi réduira le fardeau coûteux d'une réglementation excessive et garantira la viabilité à long terme du système de transport du Canada.

Ce qui m'importe au premier chef, c'est la préoccupation de mes électeurs pour le secteur du rail. Dans le domaine ferroviaire, la mesure législative fera passer de 200 à environ 40, le nombre de décisions des sociétés ferroviaires nécessitant une approbation gouvernementale.

Le projet de loi n'est pas entièrement satisfaisant pour les sociétés ferroviaires ou pour les expéditeurs, mais après des mois de consultations publiques larges, il permet de parvenir à un compromis.

Après des mois de travail intensif par le Comité permanent des transports, des amendements ont été apportés au projet de loi. Grâce aux vastes consultations auprès de tous les intervenants, il a été possible de parvenir à un équilibre. Le projet de loi tient compte à la fois de la nécessité de bien doser le poids des lois du marché et de l'intervention gouvernementale et de garder une réglementation minimale.

Je voudrais m'arrêter un peu à quelques questions qui ont suscité un vif débat parmi les intervenants de l'Ouest. Je veux ainsi démontrer à la Chambre que l'on a tenu compte des préoccupations exprimées et que des modifications ont été apportées. Je veux aussi donner l'assurance aux électeurs de l'Ouest qu'ils n'ont pas été laissés pour compte.

Je tiens tout particulièrement à parler des trois articles qui ont le plus retenu l'attention dans ma circonscription et devant le comité. Il s'agit du paragraphe 27(2), auparavant appelé la disposition sur le préjudice important, le paragraphe 34(1), sur les arguments ou les demandes frivoles ou vexatoires, et l'article 113, actuellement l'article 112, qui oblige l'office à vérifier si les tarifs et le niveau de service fixés par lui sont commercialement justes et raisonnables.

Je traiterai d'abord du paragraphe 27(2). Ce paragraphe a été reformulé—même si certaines personnes ne l'ont pas remarqué—pour clarifier les expressions créant un problème. Il guide l'office lorsqu'il doit rendre des décisions finales. Il n'établit pas de critères préalables, comme certains l'ont pensé. Dans la version anglaise, les mots «significant prejudice» ont été remplacés par les mots «substantial commercial harm», des termes qui sont mieux compris

dans le domaine juridique. Les nouvelles dispositions 3 et 5 indiquent clairement que cela ne s'applique pas à l'arbitrage.

Lors des audiences du comité permanent, on a demandé à la société Cargill, un expéditeur important, si ces changements la satisfieraient. La réponse a été oui. Les amendements ont donc été adoptés à l'unanimité par tous les partis représentés au comité permanent.

En ce qui concerne les arguments «frustratoires», de nombreuses organisations dans le secteur de l'expédition ont exprimé des réserves à cet égard. Cette disposition a été supprimée.

Le troisième grande réserve concerne l'expression «commerciallement équitables et raisonnables» dans l'article 112. C'est une expression qu'on a longuement examinée et débattue durant tout le processus. Certaines réserves ont été soulevées par les pools au sujet de cette expression. Je me souviens qu'on se posait la question suivante: commercialement équitables et raisonnables pour qui? La motion présentée par le gouvernement à l'étape du rapport ajoute des mots qui clarifient cette disposition. Les mots «vis-à-vis des parties» répondent aux questions des expéditeurs.

• (1130)

Je ne veux pas donner à la Chambre l'impression que j'ai choisi de citer toutes ces dispositions simplement pour appuyer la position du gouvernement. J'ai consulté sérieusement les intervenants et mes électeurs à ce sujet. Je crois vraiment que le temps est venu d'aller de l'avant avec ce projet de loi.

Je veux dire quelques mots brièvement au sujet des dispositions du projet de loi du point de vue du secteur céréalier dans notre pays. Beaucoup des témoins qui se sont présentés devant le comité permanent étaient heureux que le gouvernement semble reconnaître que la situation en ce qui concerne la concurrence et les forces du marché n'était pas parfaite dans le secteur céréalier et qu'une période de transition était nécessaire. Les changements qui ont été apportés, particulièrement à l'article 27, contribuent largement à dissiper les craintes des expéditeurs à cet égard, y compris celles des expéditeurs de grain. En plus de la protection assurée à tous les expéditeurs en vertu de la nouvelle mesure législative, les expéditeurs de grain bénéficieront de la protection supplémentaire que leur donnent des dispositions comme celles concernant les taux maximaux et les taux majorés pour les wagons à trémie.

Le ministre des Transports a dit que le gouvernement a l'intention de vendre les 13 000 wagons à trémie que possède actuellement le ministère. Il a dit que le ministère souhaitait recevoir des propositions afin d'évaluer et de déterminer les arrangements financiers, ainsi que les modalités et conditions de vente. Il sera tenu compte, dans ce processus, des intérêts de tous les protagonistes, y compris ceux des producteurs.

Pour terminer, je voudrais examiner les aspects positifs de cette mesure législative. En tant que membre du comité, j'ai assisté aux audiences et entendu surtout les témoignages de l'Ouest. Les paragraphes 27(2) et 34(1), ainsi que l'article 113—à présent l'article

Initiatives ministérielles

112—posaient beaucoup de problèmes. Qu'est-il advenu de ces dispositions?

Le libellé du paragraphe 27(2) a été modifié de façon à tenir compte des besoins des expéditeurs. Le paragraphe 34(1), qui disait «arguments futiles et vexatoires» a été complètement éliminé, à juste titre, je crois. Quant à l'article 113, qui est devenu l'article 112, le libellé a été modifié de façon à tenir compte des gens que cet article touchera directement.

Je suis sûr que les expéditeurs, les compagnies de chemin de fer et tous ceux qui seront touchés par le projet de loi C-14 en sont venus à vouloir qu'il soit efficace. S'ils le veulent, il le sera. Sinon, ils feront tout ce qui est en leur pouvoir pour qu'il ne le soit pas.

À mon avis, cette mesure législative est un compromis qui, finalement, répond aux besoins des expéditeurs, des compagnies de chemin de fer et de tous les Canadiens.

[Français]

M. Jean-Guy Chrétien (Frontenac, BQ): Monsieur le Président, je parlerai dans le cadre de mon discours de 20 minutes sur le projet de loi C-14.

C'est avec beaucoup d'intérêt que je souhaite vous entretenir sur le projet de loi C-14 ayant pour but de moderniser la législation en matière de transport ferroviaire, de redéfinir le mandat de l'Office national des transports et de déréglementer davantage le transport aérien.

• (1135)

Évidemment, il n'est pas question ici d'argumenter de tout le projet de loi, mais bien de vous exposer certains points qui me touchent particulièrement. Nous, du Bloc québécois, nous opposons au projet de loi C-14 pour plusieurs raisons. On remarque que les provinces ne sont pas consultées sur divers points du projet de loi, dont un qui m'intéresse particulièrement, celui de l'environnement.

Tel que mon collègue de Blainville—Deux-Montagnes, ex-maire de la très belle municipalité de Blainville, l'indiquait hier en cette Chambre, l'article 98 du projet de loi C-14 est incomplet puisqu'il omet d'obliger l'Office de mener une étude environnementale avant d'autoriser la construction d'un chemin de fer, ce qui est tout à fait inacceptable. J'aimerais vous rappeler ici le cas pathétique du *Irving Whale*.

En 1970, le *Irving Whale* a coulé au large des îles de la Madeleine et de l'île du Prince-Édouard. C'était bien entendu un gouvernement libéral qui dirigeait le pays à l'époque. Comment voulez-vous confier l'environnement global, telle la construction d'un énorme chemin de fer ou d'un tronçon majeur, à un gouvernement qui n'a pas su respecter l'environnement avec ce fameux dossier du *Irving Whale*.

En 1994, on a eu un semblant de comité bidon qui a sillonné la Gaspésie, le Québec, les provinces Maritimes, appelé le Comité Easter-Gagnon, où deux députés d'arrière-ban ont dépensé plusieurs milliers de dollars des contribuables pour faire une promotion politique. Cela a été suivi de la consultation officielle de la ministre de l'Environnement d'alors et la décision qui a été prise de soulever la barge. Le résultat est qu'on a englouti jusqu'à présent au-delà de 20 millions de dollars, et la barge *Irving Whale* est toujours au fond.

Vous allez me dire: Qu'est-ce que cela vient faire avec l'Office des transports ferroviaires? Cela vient tout simplement confirmer qu'il serait très dangereux de confier au gouvernement fédéral la juridiction totale de l'environnement. D'ailleurs, l'environnement ne fait pas partie des écrits de la Constitution canadienne, et jusqu'à preuve du contraire, c'est de compétence provinciale. Il est donc évident que la construction d'un chemin de fer entraîne des modifications au paysage urbain et rural.

L'impact sur l'environnement doit donc être considéré sérieusement et, qui plus est, les provinces devraient être consultées puisque l'aménagement du territoire relève directement du champ de compétence de celles-ci.

Il n'y a pas de surprise ici. Ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres de l'audace dont le gouvernement libéral fédéral actuel fait preuve pour écarter les provinces de leurs propres champs de juridiction et de compétence.

Je m'en voudrais également de ne pas vous parler d'iniquité, car dernièrement j'ai eu plusieurs occasions de soulever ce débat du gouvernement et aujourd'hui je ne ferai pas exception à la règle. Comme mon collègue de Blainville—Deux-Montagnes, porteur du dossier du transport sur la scène fédérale, le soulignait tout à l'heure, l'est du pays doit faire face à un problème très sérieux, soit celui de l'abandon de plusieurs tronçons ferroviaires secondaires. Or, ces tronçons ont été laissés pour compte par le gouvernement et sont maintenant, pour la plupart, dans un état lamentable.

• (1140)

Vous pouvez facilement imaginer que, lorsque ces tronçons seront repris dans le cadre des CFIL, l'exploitation de ces lignes ne sera pas tellement profitable, d'autant plus que la structure financière des CFIL est très faible, à cause de l'endettement, de l'état des rails et également de l'état des ponts.

Dans ma circonscription, dans la grande région de l'Estrie et de Chaudière—Appalaches, le Quebec Central Railway a abandonné, il y a déjà 18 mois, le tronçon Chaudière—Vallée, qui part de la ville de Sherbrooke, descend à Lévis et au lac Frontière, en passant par Saint-Georges de Beauce. Il s'agit d'un tronçon de 382 kilomètres.

Le Quebec Central Railway donnait tellement un service exécrable à ses clients, leur demandant un prix tellement élevé au fil des 20 dernières années d'exploitation, qu'il a perdu la presque totalité de ses clients. Bien entendu, il s'est présenté devant l'Office national des transports, et il n'a eu qu'à justifier la non-rentabilité de son tronçon pour obtenir l'autorisation de l'abandonner.

Ce faisant, il me plaît ici à vous rappeler que, dans l'Ouest, on ne doit pas faire la démonstration que le tronçon est non rentable. Il faut prouver qu'il n'est pas d'intérêt public. Comme c'est beaucoup plus difficile de prouver qu'il n'est pas d'intérêt public, étant donné le très grand nombre de producteurs céréaliers, donc, l'abandon de lignes se fait beaucoup plus facilement dans l'Est que dans l'Ouest. Deux poids, deux mesures.

Cette situation, donc, entraînera à long terme l'échec de plusieurs projets et résultera en l'abandon de plusieurs tronçons secondaires. Voilà pourquoi un programme de réfection des voies viendrait corriger cette situation particulièrement dans l'Ouest et, bien entendu, dans l'Est. Dans l'Ouest, par contre, on parle un tout autre langage. J'ai souvent parlé des avantages accordés à l'Ouest, notamment de la compensation accordée aux fermiers, suivant l'abro-

Initiatives ministérielles

gation de la LTGO et l'élimination de la subvention en regard de celle-ci.

Alors que l'on compense de près de trois milliards de dollars d'un côté, on néglige l'autre, c'est-à-dire l'Est. Voilà un parfait exemple d'iniquité et d'injustice. Encore une fois, il faut faire face aux nouvelles conditions du transport dans l'Ouest et s'adapter à un système ferroviaire fonctionnant sur des bases commerciales. De traiter inégalement les expéditeurs de l'Est et de l'Ouest est dangereux, puisque le réseau ferroviaire développé inégalement en affectera négativement les ressources que pourront investir les transporteurs dans le réseau de l'Est.

Toujours en regard de l'iniquité entre l'Est et l'Ouest, notamment dans le cas de l'abandon de la LTGO annoncé l'année dernière, j'ai ici, pour renchérir, deux petites phrases. On permettra aussi un gel du maximum des tarifs ferroviaires jusqu'à l'an 1999. Voyez-vous, concrètement, en ce qui concerne les utilisateurs céréaliers dans les provinces de l'Ouest, pour expédier leurs grains, on prendra le plafond fixé en 1995. Les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas l'augmenter, il est gelé en vertu de la loi, lorsqu'on a abandonné la LTGO.

De plus, ces mêmes producteurs ont profité ou profiteront pendant plus de 15 ans de l'utilisation gratuite du matériel roulant que constitue la flotte de wagons-trémies du gouvernement et que, s'il advenait que les producteurs devenaient propriétaires des dix wagons-trémies pour le transport des céréales, j'en suis convaincu, ils profiteraient d'un prix d'ami.

• (1145)

Est-ce qu'on pourrait souhaiter la même chose au Québec? J'en doute. Seulement pour la longueur des rails, le Québec est un territoire beaucoup plus grand que la province voisine, l'Ontario. Or, celle-ci possède deux fois plus de rails que le Québec; deux fois plus de rails dans une province presque deux fois plus petite, ce qui fait un écart de quatre fois. Alors l'iniquité n'existe pas seulement depuis qu'on a élu le gouvernement présent, elle existait bien avant 1867 et 1841 également.

J'aimerais enchaîner avec les coûts de construction et d'entretien. L'article 103(3) stipule que les coûts de la construction et de l'entretien du passage sont à la charge du propriétaire de la terre. Voici ce que cela veut dire concrètement. Je possède une terre et la voie ferrée d'une longueur de 832 pieds traverse ma terre, la divisant en deux. Lorsque je veux passer du côté ouest pour aller du côté est de la voie ferrée, l'entretien du passage est à la charge du propriétaire du chemin de fer. Or, voici que dans ce projet de loi, cela deviendrait à la charge du propriétaire foncier.

Voyons donc! Les ayants droit de ma ferme étaient là bien avant qu'on construise le chemin de fer. Bien avant. Alors ce projet de loi, seulement pour cet article, m'inciterait à le dénoncer et à voter contre. Les agriculteurs, vous qui écoutez nos débats sur le projet de loi C-14, si vous devez circuler sur un chemin privé pour traverser d'un côté à l'autre de votre ferme, vous devrez entretenir le passage. On vient de vous donner une responsabilité, même si c'est de juridiction provinciale, vous venez d'en hériter; le grand-père fédéral vient d'en décider ainsi.

Le propriétaire n'a pas demandé qu'on empiète sur sa terre, comme je le disais tout à l'heure, et qu'il assume les frais de construction et d'entretien du passage; or, c'est indispensable. La responsabilité de déboursier des frais revient à la compagnie de chemin de fer, puisque c'est elle qui utilise la terre pour se créer un passage. C'est la même chose pour le cas des clôtures. Il n'y a pas plus de deux semaines, vous vous en rappelez sûrement car cela a fait la une des journaux, à Saint-Étienne, en banlieue de Québec, on prétend que des coyotes ou des chiens errants seraient allés énerver le troupeau, le bétail, si bien qu'il a pris la voie ferrée. Les animaux ont passé par-dessus les clôtures. Sur la voie ferrée, le convoi du Canadien National a tué 49 bêtes.

En vertu de ce projet de loi, les clôtures deviendraient la responsabilité unique du propriétaire de la ferme. Vous êtes un fermier, la voie ferrée passe au beau milieu de votre ferme, vous devrez, vous seul, clôturer la moitié—pas la moitié—la totalité, les deux côtés de la voie ferrée, pour empêcher les animaux d'aller sur la voie ferrée. Vous allez me dire que c'est juste et raisonnable, mais savez-vous que dans le code municipal au Québec, l'entretien, la construction et la responsabilité des clôtures sont partagés également entre les deux propriétaires? Tout bon notaire sait cela.

• (1150)

Le grand-père fédéral décide que, dorénavant, vous allez faire vos clôtures tout seuls. Ça ne marche pas, ça n'a pas de bon sens.

Un autre point. Lorsque j'étais maire de ma municipalité, je vous disais que les propriétaires fermiers ont chacun une terre de 832 pieds, à moins qu'ils ne possèdent plus d'une terre. Pour l'écoulement des eaux, au fil des années, ça ne fonctionnait plus. J'étais maire de ma municipalité, on a rencontré les autorités du Québec Central Railway et, de gré à gré, ils ont accepté d'installer deux gros ponceaux sous la voie ferrée. Il n'y a eu aucun problème. Savez-vous que, avec le projet de loi C-14, ça deviendrait la responsabilité de l'agriculteur? Ça n'a pas de bon sens, ça non plus.

J'aimerais conclure avec la question du droit de passage. Le projet de loi actuel permet donc à un CFIL de transporter la marchandise à la tête de ligne la plus proche, et ce, peu importe le transporteur national choisi par l'expéditeur. En donnant un certain droit de passage aux chemins de fer à charte provinciale sur les voies des chemins de fer à charte fédérale, le CFIL pourrait livrer sa cargaison à la tête de ligne de n'importe quelle compagnie à charte fédérale.

En transportant sa cargaison sur une plus grande distance, le CFIL générerait des revenus plus importants en même temps que d'offrir un meilleur service à sa clientèle et en minimisant les transferts de cargaison. Cela constitue une amélioration logique et efficace en ce qui a trait à la situation des droits de passage. Et si le gouvernement est sérieux lorsqu'il affirme qu'il veut encourager le développement des CFIL, il devra accepter cette proposition, qui origine de notre parti, particulièrement du député de Blainville—Deux-Montagnes.

En terminant, j'aimerais ici rendre hommage à un homme d'affaires de ma région, de mon comté de Frontenac, M. Jean-Marc Giguère, président de la firme Marco Express. M. Giguère, depuis plusieurs années, est en pourparlers avec la compagnie mère du Canadien Pacifique pour l'achat de 382 kilomètres de voie ferrée entre Sherbrooke, Vallée-Jonction, Lévis et le lac Frontière, en passant par Saint-Georges de Beauce.

Initiatives ministérielles

M. Giguère est un Beauceron, c'est un homme courageux, tenace, et à cette fin, il n'a pas encore lâché. Il doit se rendre à Toronto sur une base hebdomadaire pour négocier. C'est difficile, c'est lent. Entre temps, la voie ferrée se détériore constamment. Tout près de Bishopton, on a volé près d'un mille de rails et de dormants. On a attrapé par hasard le coupable. Il a comparu en cour et on l'a condamné à rembourser seulement le prix du vieux fer, soit 5 200 \$. Comment cela va-t-il coûter aux promoteurs pour refaire un mille de rails?

Cela étant dit, je rends donc hommage à Jean-Marc Giguère et je lui souhaite tout le succès dans l'achat et l'exploitation de ce nouveau CFIL dans la région de l'Estrie.

M. Ronald J. Duhamel (Saint-Boniface, Lib.): Monsieur le Président, je voulais faire quelques commentaires et, surtout, poser deux questions. Mon collègue a parlé d'iniquité, et il me semblait que le projet de loi en était surtout un qui essayait de trouver un certain équilibre, parce qu'il y a beaucoup d'acteurs clés dans tout ce projet de loi. Mais il voudra peut-être faire un commentaire.

• (1155)

Je voulais ajouter que les résultats des élections partielles hier soir, non seulement en Ontario et à Terre-Neuve mais au Québec, démontrent que les Canadiens et les Canadiennes doivent trouver le gouvernement de M. Jean Chrétien pas mal équitable, juste et sensible.

Il y a deux choses où j'ai cru que mon collègue n'avait pas lui-même était «chrétien». Par exemple, il a dit qu'il n'y avait aucun besoin d'une étude environnementale lorsqu'on parle de ce projet de loi, de ses effets, etc. Mais selon ma connaissance, si j'ai bien compris, cela est faux. Il y a une étude qui est imposée par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Toute approbation doit être précédée d'une étude environnementale, et c'est le cas ici.

La deuxième chose est la suivante, si j'ai bien compris. Lorsque, par exemple, on dit qu'on couperait la terre pour faire passer le chemin de fer et que s'il y avait à construire une entrée, que c'est la responsabilité du propriétaire, ça c'est complètement faux. C'est la compagnie de chemin de fer qui s'en occupe, pas le propriétaire.

Donc j'aimerais savoir si, oui ou non, il pourrait nous faire des commentaires. Est-ce que j'ai mal compris? Peut-être a-t-il cru qu'il devrait exagérer, je ne le sais pas. J'aimerais une clarification, s'il vous plaît.

M. Chrétien (Frontenac): Madame la Présidente, je trouve très pertinent les remarques de mon distingué collègue de Saint-Boniface. Mais avant d'arriver à l'évaluation environnementale et à la construction des entrées, des clôtures et des pontons pour égoutter les fermes, je voudrais revenir sur le résultat des élections d'hier, puisqu'il a soulevé la question.

Mon cher collègue de Saint-Boniface, vous avez également syn-

tats d'un sondage sur les intentions de vote au fédéral? Votre parti récolterait 50 p. 100 à l'échelle canadienne, mais au Québec vous récolteriez 35 p. 100, en deçà de ce que vous avez obtenu en 1993. Le Bloc québécois, 53 p. 100, 4 points de plus qu'en 1993. Que se passe-t-il? Je ne voudrais pas me faire taxer de raciste, mais vous savez où est votre force au Québec. Quand vous tombez dans les comtés francophones, vous prenez une méchante culbute.

Regardez ce qui s'est passé dans le comté de Lac-Saint-Jean avec un jeune candidat de 22 ans. Ne vous en déplaît, madame la Présidente, il sera le plus jeune député en cette Chambre. Il a récolté 76 p. 100 des votes. C'est pas mal plus fort que votre chef dans le comté de Saint-Maurice, avec l'alliance qu'il a tenue avec les conservateurs pour obtenir un maigre 54 p. 100.

Pourtant, hier encore, un député libéral qui était allé travailler avec beaucoup d'acharnement dans le comté de Lac-Saint-Jean m'a dit: «C'est bien sûr, on ne s'attend pas de gagner, mais ce sera une bonne indication. Regarde bien les résultats dans le comté de Lac-Saint-Jean, le Parti libéral va monter en flèche.» Il n'a pas monté en flèche, il a glissé sur une pelure de banane.

Au Québec, l'opposition du Bloc québécois accomplit son travail dignement, modestement et avec beaucoup d'énergie. C'est pour cette raison. . .

M. Duhamel: J'invoque le Règlement, madame la Présidente.

M. Chrétien (Frontenac): Il a tort, madame la Présidente; ne l'écoutez pas.

Madame la Présidente, mon collègue a posé une question sur le résultat des élections, je lui donne les réponses.

M. Duhamel: J'interviens sur un recours au Règlement, madame la Présidente.

J'ai également posé deux questions très spécifiques où mon collègue avait indiqué qu'il n'y avait aucune nécessité d'une étude environnementale. Cela est faux. Évidemment, il n'a pas voulu aborder ce sujet, il a voulu. . .

• (1200)

La présidente suppléante (Mme Ringuette-Maltais): Ce n'est pas un recours au Règlement. Je donne la parole au député de Frontenac.

M. Chrétien (Frontenac): Vous avez bien compris, madame la Présidente, que j'y arrivais, bien sûr, sauf que je voulais dire à mon collègue de Saint-Boniface que nous, les députés du Bloc québécois, représentons très bien et très fidèlement notre province, le Québec, notre pays, avec le résultat—et j'espère que ça ne baissera pas—que les sondages sont très encourageants.

J'invite le Parti réformiste à faire une bonne job d'opposition en cette Chambre. Ils vont peut-être déloger, eux aussi, le Parti libéral dans les autres provinces. Nous, nous allons nous en occuper au Québec. On va s'en occuper du Parti libéral au Québec. On va s'en occuper au Québec. Ce que les Québécois veulent, c'est l'équité. Les injustices, cela les frustre et ils ont beaucoup de mal à oublier.

Initiatives ministérielles

Or, mon distingué collègue semble avoir mal interprété le projet de loi C-14. Probablement que l'interprétation en français ou en anglais n'est pas la même, mais j'ai lu la version française et dans la version française, il est clairement dit que les compagnies ferroviaires ne sont pas tenues d'entretenir des passages, de faire les clôtures et de construire, une fois que la voie ferrée sera faite, d'éventuels ponceaux pour égoutter les terres d'un côté à l'autre.

Je rappellerai au député de Saint-Boniface que, lorsque j'étais maire de mon village de Garthby, j'ai eu à négocier avec Québec Central Railway, à titre de maire, et en relisant le projet de loi C-111, qui est devenu C-101, qui est devenu C-14, j'ai découvert ce trou.

J'inviterais donc mon collègue, le député de Saint-Boniface, à bien faire ses lectures, peut-être dans les deux langues parce que souvent la traduction peut laisser un petit trou et parfois, l'interprétation pourrait laisser voir des points différents.

Concernant l'évaluation environnementale, et je termine rapidement avec cela, le passé, pour votre parti, n'est pas garant de l'avenir. Regardez le *Irving Whale*. Cela fera 26 ans, au début de septembre, qu'il est en train de rouiller dans le fond, il laisse fuir de l'huile contaminée. On a dépensé plus de 20 millions de dollars l'an passé, le gouvernement a organisé trois sessions de consultations publiques dites environnementales pour aboutir à zéro, zéro plus zéro, zéro, et on va recommencer encore cette année.

[Traduction]

M. Ron MacDonald (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international, Lib.): Madame la Présidente, le très important projet de loi dont nous sommes actuellement saisis remonte à la première session de la législature actuelle et peut-être même plus loin encore.

Pendant de nombreuses années, le Canada a examiné le rôle futur du secteur des transports en général et, depuis le milieu des années 80, soit en 1986 ou 1987, l'avenir des chemins de fer. Comme chacun sait, la promesse de pouvoir accéder aux marchés par les chemins de fer a été l'une des raisons déterminantes pour lesquelles les colonies, le Haut- et le Bas-Canada, ainsi que les provinces maritimes, se sont unies pour fonder la Confédération.

On pourrait discuter encore longtemps pour savoir si le ruban d'acier a effectivement contribué à la croissance économique, comme on s'y attendait dans les provinces atlantiques, mais je ne vais pas m'engager dans ce débat aujourd'hui. J'ai déjà eu l'occasion de faire connaître mon opinion à ce sujet dans d'autres débats.

Qu'il suffise de dire que, depuis un certain nombre d'années, nous ne sommes plus en mesure de protéger le marché intérieur des transports. Comme le dodo, le protectionnisme est une espèce disparue. Nous assistons depuis une douzaine d'années à une véritable explosion de la concurrence.

• (1205)

Les entreprises canadiennes ont dû se faire plus concurrentielles, quel que soit le secteur d'activité. Nous avons eu l'accord de libre-échange, l'ALÉNA, puis le GATT. Des ententes sur la propriété intellectuelle ont été conclues dans le cadre du TRIP. En fait, chaque pays, qui cherche à étendre son économie, doit maintenant regarder vers l'extérieur.

Le secteur des transports n'est pas différent. Dans le passé, nous nous sommes fondés sur l'intérêt public et la politique gouvernementale pour protéger ces industries. La réglementation concernant les transports ferroviaires et aériens au Canada était tellement abondante qu'elle en était étouffante.

Notre gouvernement et le gouvernement précédent, puisqu'il faut aussi lui reconnaître un certain mérite, se sont rendu compte de la nécessité de réduire le fardeau réglementaire dans le secteur des transports.

En 1987, lorsque le gouvernement a fait adopter la nouvelle Loi sur les transports nationaux, on a beaucoup discuté pour savoir s'il était encore possible, lorsqu'il était question d'abandonner ou de vendre une ligne ferroviaire, de faire valoir qu'une ligne ferroviaire devait être conservée dans l'intérêt public. J'ai réfléchi à cette question et j'en ai discuté avec d'autres au cours des années, en particulier depuis mon élection à la Chambre des communes en 1988. Une de mes inquiétudes concernait notre capacité de conserver un réseau ferroviaire national qui couvrirait le territoire d'un océan à l'autre.

Toutefois, un des problèmes auxquels nous avons été confrontés dans le secteur du transport ferroviaire est que les deux lignes, le Canadien National, une société d'État récemment privatisée, et le Canadien Pacifique, n'étaient pas aussi concurrentielles qu'elles auraient dû l'être. L'une des raisons pour lesquelles ces compagnies n'étaient pas aussi concurrentielles qu'elles auraient dû l'être est qu'elles avaient affaire à des marchés protégés.

La lourde réglementation à laquelle elles étaient assujetties a, à mon avis, amené certaines industries du Canada atlantique à être moins compétitives sur le marché international, en particulier sur le marché américain, qu'elles ne l'auraient été si elles avaient pu préserver leur part de marché, offrir dans leur secteur industriel des produits à plus grande valeur ajoutée et continuer d'employer des Canadiens.

Que s'est-il passé dans le secteur des chemins de fer? Au fil des ans, nos deux compagnies nationales, le Canadien Pacifique et le Canadien National, en tant que société d'État, ont perdu énormément d'argent. Il semble que, quand l'économie connaît un ralentissement cyclique—et nous pouvons presque prédire quand ça va se produire—, ces deux grandes compagnies très importantes perdent, en période de crise, bien plus d'argent qu'elles n'en ont gagné durant les années prospères.

Ces dernières années, ces deux compagnies ont fait des pertes de plus de 4 milliards de dollars en période de crise. Quand la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada était une société d'État, le gouvernement du Canada a dû maintes fois reconstituer son capital.

Quand nous sommes arrivés au pouvoir, nous avons dit que nous devions avoir un réseau ferroviaire national. Je viens d'une région où c'est absolument essentiel et il y en a un depuis de nombreuses années. Malheureusement, ce réseau n'a pas permis aux industries de ma région d'être aussi concurrentielles qu'elles ne devraient l'être.

Peut-être est-ce parce que la réglementation lourde, qui régissait ces grandes compagnies, le Canadien Pacifique et le Canadien National, et qui protégeait leur marché dans ce secteur particulier des transports, ne le permettait pas.

Il y a quelques années, quand j'étais dans l'opposition, j'ai eu la chance de me rendre à Hambourg. Durant ma visite dans cette ville, j'ai rencontré des gens d'affaires qui faisaient la promotion des deux compagnies, le Canadien Pacifique et le Canadien National. J'ai été absolument étonné de voir affichée au mur du bureau une publicité du Canadien National qui disait ceci: «Le Canadien National dessert tout le Canada, de Montréal à Vancouver.» Quelqu'un avait oublié de leur dire qu'il y avait une autre partie du Canada, la partie la plus proche de l'Europe, qui s'appelait le Canada atlantique.

À l'époque, la ligne reliant Sydney et Montréal était toujours en place, mais quelqu'un avait oublié d'essayer de l'exploiter. D'autres ont argué que, par le passé, le CN avait, de façon sélective et intentionnelle, abandonné l'exploitation de la ligne à partir de l'est de Montréal.

Puis il y a eu ce projet de loi, qui portait un autre numéro au cours de la dernière session. À présent, il porte le numéro C-14. J'ai eu la chance de faire partie du groupe de travail sur la privatisation—commercialisation, comme on disait à l'époque—du CN. L'une des choses que n'arrêtaient pas de nous dire les expéditeurs, les ministres provinciaux, les gouvernements provinciaux et les municipalités, c'est que, si l'on voulait que le réseau ferroviaire continue d'avoir sa raison d'être, il fallait faire deux choses.

Premièrement, reconnaître que le réseau ferroviaire au Canada ne pouvait plus être protégé par des forces extérieures, en particulier les États-Unis. Aux États-Unis, les chemins de fer connaissent un regain de vie. Dans l'ensemble, ils ont été privatisés. Le service avait été réduit, mais maintenant, il prend de l'expansion.

• (1210)

On y a injecté des capitaux nouveaux, venant surtout du secteur privé. Les chemins de fer américains devaient livrer concurrence quotidiennement pour les services en direction du Canada, par l'intermédiaire des ports des États-Unis, surtout sur la côte est, mais aussi sur la côte ouest, près de Seattle, et sur la côte du Pacifique, au sud, près de San Diego.

Pour que les chemins de fer canadiens restent compétitifs, il fallait que les choses changent. Encore une fois l'an dernier, le CN a connu une bonne année; il a fait un peu d'argent. Mais ce n'était plus le cas depuis un certain temps. Pour moi, c'était clair que, en très peu de temps, le CN allait devoir puiser à nouveau dans les poches des contribuables s'il demeurait société d'État, et allait avoir besoin de nouveaux capitaux.

Initiatives ministérielles

De toute évidence, le gouvernement n'a pas les fonds nécessaires pour ce faire. Les députés de tous les partis, et surtout du Parti réformiste, se plaignent à nous rappeler constamment que nous devons accélérer notre retrait de certains secteurs traditionnellement financés par le gouvernement. Nous devons permettre à ces secteurs de se mesurer aux forces du marché. Il faut qu'il en soit ainsi, à mon avis.

Les modifications au fardeau de la réglementation que présente ce projet de loi sont aussi très importantes. Pour certaines questions concernant les chemins de fer ou l'abandon de tronçons, l'ancien projet de loi prévoyait plus de 200 types d'initiatives qui allaient devoir être approuvés par le gouvernement. Le nouveau projet de loi réduit ce nombre à quelque 40 ou 50.

Le fardeau de la réglementation étant réduit, les sociétés réglementées seront plus efficaces. Mieux encore, cette mesure comporte deux avantages, elle allège la réglementation et facilite les choses pour l'établissement de chemins de fer à intérêt local au Canada, ce qui devrait nous permettre de réduire le coût du transport par rail, dans l'ensemble. Nous devrions réussir à augmenter la compétitivité des entreprises qui comptent sur ce mode de transport.

Je viens d'une région du Canada atlantique, plus précisément de Halifax, qui a un avenir brillant devant elle. Dans la région de l'Atlantique, notre avenir, surtout en Nouvelle-Écosse, dépendra de notre capacité à faire du commerce. Il dépendra de notre capacité à nous défaire rapidement des industries qui ne sont plus compétitives et qui comptent depuis trop longtemps sur l'appui du gouvernement pour maintenir ses emplois.

Ce que nous devons faire, c'est de trouver ce que nous pouvons faire de mieux dans un endroit comme Halifax—et c'est le commerce. Avant la confédération, le littoral et les ports atlantiques canadiens étaient parmi les plus animés du nouveau monde du fait du commerce qui s'y faisait. Le commerce était la raison de notre présence dans cette région. Le port de Halifax était le meilleur au monde. Il n'a pas besoin de brise-glace et n'a pas besoin d'être dragué, mais pour avoir accès à ses marchés, il a besoin d'une ligne ferroviaire et d'un réseau de transport routier.

Les gouvernements provinciaux s'occupent de leur réseau routier. Il y a eu de nombreuses annonces à ce sujet au Nouveau-Brunswick. Le premier ministre a annoncé l'année dernière pour plus de 350 millions de dollars de travaux de construction de routes.

Dans le Canada atlantique, en Nouvelle-Écosse, nous avons dû rediriger nos efforts vers ce que nous faisons de mieux, c'est-à-dire tirer parti de notre emplacement. Dans l'immobilier, on dit que le plus important c'est l'emplacement. L'atout le plus important du port de Halifax est son emplacement. C'est le port le plus proche de l'immense marché européen qui soit libre de glaces. Notre main d'oeuvre est qualifiée. Nous avons plein de terrains industriels. Notre régime fiscal est raisonnable; il n'est pas accablant.

La Nouvelle-Écosse est la seule province qui n'impose pas le diesel utilisé par les locomotives. En Nouvelle-Écosse, nous essayons de nous réorienter.

Je dois admettre que lorsqu'on a demandé au groupe de travail de préparer la privatisation du CN, j'avais de sérieuses réserves. J'ai toujours certaines réserves. Mais le CN doit être privatisé. Le CN

Initiatives ministérielles

doit obéir aux forces du marché et devenir aussi concurrentiel que possible pour conserver un chiffre d'affaires qui satisfera ses nouveaux actionnaires.

La privatisation du CN force son principal concurrent au Canada, le CP, à devenir lui aussi plus concurrentiel. L'accroissement de la concurrence entre ces deux compagnies de chemin de fer fera qu'elles deviendront plus concurrentielles par rapport aux autres moyens de transport et aux autres compagnies ferroviaires qui capturent le trafic à destination du Canada qui transite par les ports américains et emprunte les lignes américaines.

La déréglementation était nécessaire. Il fallait que nous libérions les deux compagnies du carcan de la réglementation. Ce projet de loi répond à certaines des préoccupations concernant un système réglementaire étouffant. J'ai vu ce que le CP a fait au Canada. Je ne veux pas critiquer, mais le CP a pris une décision très stratégique en choisissant d'abandonner ses opérations dans l'Est. Cette compagnie exploitait une ligne de chemin de fer se rendant jusqu'au port de Saint John. Cette ligne était essentielle pour le port, qui avait toujours généré des bénéfices nets et créé des emplois. Maintenant, le port de Saint John n'est plus aussi achalandé que lorsque le chemin de fer du CP s'y rendait.

• (1215)

La société Canadien Pacifique Limitée a décidé qu'elle passerait par un port d'escale aux États-Unis. Elle a acheté la ligne D & H qui se rend aux États-Unis. L'un des États avait versé 5, 10 ou 15 millions de dollars au CP pour qu'elle améliore la ligne, mais cette compagnie a pris la décision stratégique d'abandonner la ligne vers les Maritimes. Je crains que CN Rail ne prenne la même décision de gestion.

Évidemment, j'aurais aimé que ce projet de loi impose à la nouvelle société CN Rail privatisée l'obligation de ne pas abandonner cette ligne pendant une période de temps précise, que ce soit trois ou cinq ans, et, si elle devait abandonner la ligne, de remettre celle-ci au gouvernement fédéral qui en serait alors devenu responsable. Pourquoi ai-je considéré, pendant les délibérations du groupe de travail, que cet élément était important? Pour deux raisons.

D'abord, je sais que nous pouvons être concurrentiels dans le Canada atlantique. Le port de Halifax pourra générer de nouveaux revenus, attirer le nouveau trafic requis, mais je sais qu'il faudra un peu de temps pour qu'il y parvienne. Cela ne se produira pas du jour au lendemain, il faudra un certain temps.

Ce que je craignais alors et crains encore, c'est qu'avec le temps, après deux ou trois ans en tant que société privatisée, le CN prenne des décisions similaires à celles qui ont été prises par le CP, ce qui mettrait en péril l'existence même de la voie ferrée.

Je ne pense pas que nous ayons besoin d'un traitement spécial pour la région de l'Atlantique. En fait, nous devons nous prendre en mains et nous le pouvons. Le port d'Halifax connaît actuellement une augmentation du trafic, non pas en raison de subventions du gouvernement, mais parce que nous avons le meilleur emplacement

possible sur la côte est de l'Amérique du Nord pour ce genre d'entreprise.

Deuxièmement, nous allons réussir, parce que de plus en plus nous commerçons avec l'Europe et parce que les navires post-Panamax vont commencer à parcourir l'Atlantique, comme ils le font dans le Pacifique, et il y n'a pas beaucoup de ports sur la côte est de l'Amérique du Nord susceptibles de les accueillir. À Halifax, nous pouvons le faire.

Nous avons réduit les frais d'exploitation du port. Mon gouvernement, a présenté une politique de transport maritime qui verra l'établissement d'une administration portuaire locale, quelque chose que j'avais prié le gouvernement précédent de mettre en place. Le député de Thunder Bay se souvient de cela. J'ai dit laissez-nous faire ce que nous pouvons faire de mieux, laissez-nous concurrencer.

Le port de Halifax est prêt à avoir des frais d'utilisation dans la mesure où ils sont raisonnables et transparents, et où le gouvernement fournit les services requis à un prix qui soit compétitif.

Je vois avec beaucoup d'optimisme l'avenir du rail dans la région atlantique, mais en ce qui concerne les craintes que j'ai exprimées nous devons rester vigilants. Si je vois que les chemins de fer canadiens nouvellement privatisés commencent à prendre des décisions similaires à celles prises par le CP, des décisions qui pourraient mettre en péril la voie principale de Halifax à Montréal, j'en avertirai le gouvernement. Je m'engage, envers mes électeurs, à être le premier à me lever ici ou dans tout autre forum, pour m'assurer que la privatisation du CN ainsi que les excellentes dispositions de ce projet de loi C-14 qui réduisent la réglementation imposée aux propriétaires ne sont pas utilisées par la nouvelle société privatisée.

M. Hermanson: Vous n'aurez aucun impact. Vous serez un gros zéro.

M. MacDonald: Le gros zéro est de l'autre côté et peut-être qu'il pourrait poser sa question lorsque j'aurai fini mon discours.

Il arrive toujours un moment où vous devez avoir la foi. Pour moi cette question a été difficile, j'ai du mal à avoir foi dans une grande société privatisée.

Au cours des dernières années j'ai beaucoup changé, car nous changeons tous lorsque nous sommes exposés à de nouvelles choses. Lorsque j'ai commencé en politique, en 1988, je pensais vraiment que le gouvernement avait un grand rôle à jouer dans l'économie de la région atlantique, beaucoup plus que maintenant. Je sais que les gouvernements du passé, par la voie du protectionnisme, de la réglementation, des transferts, des programmes et des politiques de développement régional ont essayé de faire quelque chose pour stimuler la croissance économique mais que, dans l'ensemble, ils n'ont pas réussi.

• (1220)

Dans le Canada atlantique, nous voyons trop souvent le magnifique esprit d'entreprise, qui a permis de bâtir cette région depuis des centaines d'années, être piétiné à cause de mauvais programmes gouvernementaux de soutien et de transfert. De toute évidence, les gens de ma région, mes fils, mes filles, toute ma famille, veulent pouvoir continuer de travailler et de vivre dans le Canada atlanti-

Initiatives ministérielles

que. À cette fin, tous les modes de transport public, qu'il s'agisse de transport ferroviaire, routier ou aérien, doivent être aussi concurrentiels que possible. En tant que gouvernement ou Parlement, nous pensons peut-être pouvoir protéger ces industries, mais nous ne pouvons pas les protéger contre la concurrence des États-Unis et celle qui vient maintenant de bien d'autres pays du monde.

Je sais que, dans la région de l'Atlantique, nous pouvons réussir. Ce projet de loi constitue un pas dans la bonne direction. La réduction de la réglementation et la privatisation du CN mèneront tous deux à un CN plus concurrentiel. Grâce au tunnel de Sarnia, qui vient d'être construit, nous pourrions attirer depuis les marchés de Chicago un volume de circulation qui passera par Halifax, au lieu de Baltimore et de New York, ce qui créera des emplois à Halifax et le long de la frontière canadienne, jusqu'aux marchés de Chicago. Pour ce faire, nous devons accroître le volume de circulation de façon à ce que les trains partant de Halifax et se rendant directement jusqu'aux gares de Chicago soient chargés à pleine capacité.

Nous avons du chemin à faire, mais je suis absolument convaincu que les responsables de la politique gouvernementale et les gens de la région de l'Atlantique qui possèdent un esprit d'entreprise saisiront cette occasion et que le CN considérera la ligne ferroviaire entre Halifax et Montréal comme un important centre de profit, et non un centre de coût.

Avec des initiatives comme l'exploitation de lignes secondaires par exemple, car ce projet de loi fait plus que toute autre loi antérieure pour l'exploitation de lignes secondaires, nul doute que le transport par chemin de fer sera compétitif. Une liaison ferroviaire est absolument essentielle à l'économie d'une infrastructure telle que le port de Halifax.

Près de 400 millions de dollars en recettes nettes sont générés dans une ville de 320 000 habitants du seul fait que le trafic des conteneurs et le fret en vrac passent par notre port. Il ne s'agit pas de desservir les marchés locaux, mais les marchés du centre du Canada, ainsi que ceux du nord-est et du centre des États.

En ces temps difficiles de la récession, nous n'avons pas complètement disparu de la carte. Certes, le CN n'était pas concurrentiel à cause du fardeau de la réglementation qui rendait les tarifs trop élevés. Mais nous nous en sommes sortis. À présent que l'expansion du commerce laisse entrevoir des perspectives plus souriantes, une telle mesure législative va aider notre pays à trouver la place qui lui revient comme porte d'entrée et de sortie sur le marché nord-américain. Le projet de loi va peut-être grandement contribuer à la réalisation d'un grand rêve, à savoir que le port de Halifax deviendra le port septentrional de l'ALÉNA.

Je vais donc appuyer le projet de loi à quelques réserves près. Néanmoins, au cours des années qui viennent, je vais veiller à ce que cette société qui vient d'être privatisée n'abuse pas des nouvelles règles qui sont maintenant les siennes et en use plutôt de façon à ce que la ligne entre Halifax et Montréal soit la plus concurrentielle possible.

M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.): Madame la Présidente, je voudrais poser une question au député concernant les inquiétudes qu'il a longuement exprimées à propos de la ligne de chemin de fer du CN entre Montréal et Halifax.

J'ignore si le député a entendu mon discours ce matin, quand j'ai traité de cette question et fait part de mes propres inquiétudes. Les gens de Halifax ont témoigné devant le comité sur le projet de loi C-89, ensuite sur la privatisation du CN et enfin sur le projet de loi C-101, remaniant la Loi sur les transports nationaux. Ils ont supplié le comité et le Parlement d'offrir la garantie de maintien pendant un temps pour les raisons que le député a énumérées afin que la ligne ne disparaisse pas avant que les navires post-Panamax n'entrent en service.

Ils voulaient une garantie qu'il serait possible d'investir dans le port de Halifax désormais privatisé, mais qui ne bénéficie d'aucune aide gouvernementale pour de telles fins. Je n'y vois aucune objection et eux non plus. Ils ont demandé qu'on leur donne au moins les instruments pour élaborer un système financièrement autonome. Cela ne nuirait pas au trafic des ports intérieurs, comme ceux de Montréal ou de Lakehead, parce qu'il n'est pas question que les navires post-Panamax remontent le Saint-Laurent. Ces vraquiers se rendent soit à Halifax ou aux États-Unis. Ils n'ont pas d'autres possibilités.

● (1225)

J'ai parlé au président de CN Rail. Je lui ai demandé si cela lui causerait des difficultés. Il m'a répondu par la négative.

Je rappelle au député que le Bloc Québécois présentera une motion d'initiative parlementaire vers le 19 avril, parce que le CN néglige sa responsabilité qui consiste à réparer et à reconstruire le pont entre la rive nord et la rive sud. Si le CN ne procède pas à des travaux et si on laisse les installations se détériorer au point de ne plus pouvoir les utiliser, cette ligne de chemin de fer disparaîtra.

Au moment de l'étude du projet de loi C-89, nous avons proposé, au nom des gens d'Halifax, le maintien de cette responsabilité pendant encore dix ans. C'est ce qu'ils réclamaient. Les libéraux ont rejeté notre proposition.

Les gens de Halifax l'ont réclamé de nouveau lors de l'étude du projet de loi C-101 au comité. Ils ont dit: «Nous avons réduit notre revendication au minimum. Nous pouvons nous contenter d'une assurance de service de cinq ans. Nous aimerions avoir une assurance de dix ans, mais nous pouvons nous contenter de cinq ans. Veuillez, s'il-vous-plaît, nous donner les cinq années de service dont nous avons besoin.» Je le répète, cela ne coûte rien à personne. Cela ne coûterait rien aux ports intérieurs canadiens, car cela ne leur enlèverait pas de l'achalandage. Cela ne coûterait rien au CN; le président de la société ferroviaire a dit que cela ne poserait pas de problème. J'ai proposé la motion n° 38, qui a été rejetée par le gouvernement libéral.

Le député qui est déjà intervenu a dit qu'il prendrait la parole par après et qu'il parlerait au nom des gens de Halifax. C'est trop tard. Ou bien il le fait maintenant, ou bien l'avantage que cela aurait apporté à Halifax sera disparu. Peu importe ce qu'il dira, l'avantage

Initiatives ministérielles

sera disparu. Il devrait savoir que ce n'est pas parce qu'un député d'arrière-ban intervient après coup que la situation va changer. Il aurait dû nous épauler quand nous tâchions de faire inscrire cette disposition dans la loi pour le bien de la région de l'Atlantique.

Le député affirme-t-il catégoriquement que le gouvernement libéral a commis une erreur en n'adoptant pas la motion n° 38, qui aurait permis la poursuite du service durant cinq ans sans qu'il n'en coûte rien à personne? Est-il prêt à se lever à la Chambre aujourd'hui pour dire qu'il appuie maintenant la motion, contre la position du gouvernement libéral qui a tourné le dos à la région de l'Atlantique?

M. MacDonald: Madame la Présidente, nous avons entendu l'allocution d'un député dont le parti, le Parti réformiste, a été somme toute rayé de la région canadienne de l'Atlantique à cause de sa politique destructrice en matière de développement régional. Ce parti veut privatiser tout ce qui marche, bouge et rampe et, pourtant, le député vient nous dire tout à coup qu'il a à coeur les intérêts des habitants de Halifax.

Je n'ai pas de leçon à recevoir de lui ni de quelque réformiste que ce soit pour ce qui est de défendre les intérêts de la région canadienne de l'Atlantique. Au cours de la dernière législature, 48 séries de questions ont été posées aux ministres conservateurs successifs des Transports en ce qui concerne la compétitivité du port de Halifax. Ces questions provenaient du député de Dartmouth. Et le député de Halifax en a probablement posé autant au cours de la dernière législature.

Au cours de la présente législature, c'est le député de Dartmouth qui est allé voir le ministre des Finances un certain nombre de fois pour lui demander de modifier la Loi sur les douanes et la Loi de l'impôt sur le revenu de telle sorte que le port de Halifax devienne effectivement un centre commercial hors taxe et à valeur ajoutée.

M. Hermanson: Vous esquivez la question. Vous n'avez pas le courage de répondre à la question.

M. MacDonald: Si le député veut parler de courage, je vais parler de courage. Le courage, c'est que, ici, dans ma circonscription, comme dans mon caucus, je n'ai jamais eu peur de défendre les intérêts de mes électeurs. J'ai fait quelque chose que les députés d'en face n'ont jamais fait. J'ai pu influencer positivement la politique publique dans l'intérêt des Canadiens de l'Atlantique.

Nous n'avons pas de leçon à recevoir du Parti réformiste. Ce n'est que dans les dernières semaines de la campagne que le Parti réformiste a découvert tout à coup que le Labrador existait. Le Parti réformiste propose tous les jours à la Chambre de réduire les paiements de transfert aux provinces les plus pauvres au titre des programmes sociaux. Toutefois, lorsqu'il est en campagne électorale au Labrador, il parle de paver l'autoroute du Labrador au coût de 1,1 milliard de dollars. Nous, de ce côté-ci, n'avons aucune leçon à recevoir des députés d'en face.

Tout comme le député de Dartmouth, j'ai fait valoir plusieurs fois auprès du groupe de travail qu'il fallait préserver la ligne ferroviaire. Je continue de penser que les lignes de chemin de fer devraient être protégées.

• (1230)

Les députés d'en face pensent que leur opinion ne compte pas ici, mais je crois, au contraire, que ceux qui occupent les banquettes ministérielles de ce côté-ci tiennent compte de l'opinion des simples députés. J'ai obtenu des engagements de la part de ministériels, mais aussi de personnes comme M. Tellier, le président du Canadien National. Quand on examine le compte rendu des séances du comité, on constate que, lorsqu'on lui a posé la question, il a répondu que le CN n'avait rien contre le maintien de la ligne ferroviaire puisque cette société n'allait pas renoncer aux investissements qu'elle a faits dans le Canada atlantique, région qu'elle voit comme un centre d'exploitation rentable pour l'avenir.

Au député qui demande si mon appui est inconditionnel, je réponds non. Suis-je inquiet de ce qu'une société privatisée, quelle qu'elle soit, décide de changer son orientation générale? Oui, je le suis. Suis-je certain qu'une ligne de chemin de fer reliant Halifax à Montréal demeurera rentable, comme partie de la ligne principale ou d'une ligne secondaire, ce que je verrais d'un bon oeil, même si je ne suis pas certain que le député en ferait autant? Je suis effectivement certain que cette ligne sera maintenue, car les sociétés tirent partie des occasions là où elles existent. Pour le secteur des transports, aucun autre endroit au Canada ne recèle autant de possibilités que le port de Halifax.

M. Elwin Hermanson (Kindersley—Lloydminster, Réf.): Madame la Présidente, j'ai une courte question à poser au député de Dartmouth.

Il a commencé son discours en parlant d'une nouvelle entente commerciale. Il a parlé de l'ALENA, du GATT et d'accords semblables. Je me souviens des élections de 1988 lorsque les libéraux se sont opposés à l'ALENA. Ils ont conçu des annonces dans lesquelles la frontière canado-américaine était effacée. Maintenant, ils ont le toupet de dire à la Chambre qu'ils appuient l'ALENA, qu'ils trouvent merveilleux. Quelle volte-face de la part des libéraux!

La Loi sur les transports dont nous sommes saisis, soit le projet de loi C-14, remplace l'ancienne LTGO. Le ministre des Transports de l'époque a dit, en novembre 1994, que la subvention du Nid-de-Corbeau serait maintenue, qu'il n'avait pas l'intention de la supprimer. Or, trois mois plus tard, dans le budget de 1995, cette subvention était supprimée. C'était donc une autre importante volte-face des libéraux.

Le député fait l'éloge de la privatisation du CN. Les réformistes ont toujours été favorables à la privatisation lorsque le secteur privé peut faire un meilleur travail que le secteur public. L'histoire prouve que cette position est sensée. Je voudrais rappeler au député que la position de son parti est le contraire. Il a dit que la privatisation du CN était ignoble. C'est le terme utilisé par les libéraux, si je ne

Initiatives ministérielles

m'abuse. Maintenant, le député applaudit à la privatisation du CN. C'est une troisième volte-face.

La quatrième volte-face, c'est qu'il a dit que le maintien de la ligne du CN entre Montréal et Halifax devrait être garanti. C'est le député de Dartmouth qui a dit cela. Il devrait défendre les intérêts de ses électeurs. Or, il n'appuie pas la motion n° 38 présentée par le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke, aux termes de laquelle cette garantie aurait été ajoutée au projet de loi.

Ma question est simple: Pourquoi croire les libéraux?

M. MacDonald: Il est malheureux que les députés réformistes ne sachent pas s'ils s'en viennent ou s'ils s'en vont, ce qui est une partie de leur problème. Les députés réformistes ne veulent pas admettre que les mesures que le gouvernement a prises nous ont valu une popularité inégalée et un appui sans précédent à nos orientations.

Dans le Canada atlantique, y compris la Nouvelle-Écosse, l'endroit dont les réformistes s'inquiètent tellement sur le plan de la politique des transports, la population est si convaincue d'avoir pris la bonne décision que, selon le dernier sondage, 74 p. 100 d'entre eux ont dit qu'ils continueraient d'appuyer les initiatives comme celle-là et la privatisation du CN parce qu'ils savent ce qu'elles représentent pour la croissance économique et la création d'emplois dans la région de l'Atlantique.

M. Elwin Hermanson (Kindersley—Lloydminster, Réf.): Madame la Présidente, je vous remercie de me donner la possibilité de participer au débat sur le projet de loi C-14. J'espère que je n'oublierai pas qu'il s'agit du projet de loi C-14, parce que c'était le projet de loi C-101 lors de la dernière session. C'est un des projets de loi que le gouvernement nous a présentés là où il avait été laissé à la fin de la session. J'ai déjà parlé des volte-face. La résurrection des projets de loi est une autre volte-face libérale. Quand ils étaient dans l'opposition, les libéraux ont déclaré que c'était une pratique odieuse, mais ils y ont eu recours eux-mêmes.

Il est plutôt étonnant que nous soyons déjà parvenus à la troisième lecture du projet de loi C-14. J'ai quitté Ottawa jeudi pour aller passer la fin de semaine dans ma circonscription, où j'avais des engagements, et rien ne me permettait de croire que le projet de loi C-14 serait à l'ordre du jour ce matin. Cependant, le gouvernement a soudainement décidé de l'inscrire en douce au *Feuilleton* jeudi et l'étude à l'étape du rapport s'est faite vendredi et lundi. Il y a lieu de s'interroger sur les raisons qui poussent le gouvernement libéral à soumettre ce projet de loi à la Chambre à l'approche d'une fin de semaine et à tenter de le faire adopter rapidement. Je crois qu'il y a un peu de malice derrière l'inscription du projet de loi C-14 à l'ordre du jour.

• (1235)

Je parlerai surtout ici de la partie du projet de loi C-14 sur le transport par rail. Je voudrais attirer l'attention de la Chambre, particulièrement des députés libéraux, sur la différence entre le marché du rail et ceux des autres modes de transport.

Pour illustrer ce que je dis, je parlerai de la différence entre le transport ferroviaire et le transport aérien. Lorsque je veux retour-

ner chez moi, en Saskatchewan, je vais à l'aéroport où j'ai le choix entre plusieurs sociétés aériennes. Selon l'horaire des vols et les services offerts, je peux décider à quel heure je partirai et avec quelle société aérienne. Madame la Présidente, lorsque vous prenez l'avion pour le Nouveau-Brunswick, vous avez un peu les mêmes possibilités. Je crois que lorsque le ministre des Transports retourne dans sa circonscription, à Victoria, il a aussi le choix de la société aérienne et de l'horaire. La même chose est vraie du ministre de l'Agriculture, lorsqu'il va à Regina.

Les électeurs de ma circonscription et des milliers de producteurs de céréales des prairies canadiennes comptent sur les transports pour assurer leur subsistance. Cependant, ils n'ont pas le choix que le ministre des Transports, le ministre de l'Agriculture, vous, madame la Présidente, ou moi avons lorsque nous voulons rentrer dans nos circonscriptions.

Les producteurs des prairies doivent expédier leurs produits, surtout des céréales, par chemin de fer puisque c'est le seul moyen de transport commercial dont ils disposent. Ils sont captifs de deux sociétés ferroviaires et, la plupart du temps, d'une seule. Il ne leur est pas possible d'apporter leur produit à une gare et de choisir la société ferroviaire à qui ils le confieront. Cela les classe dans la catégorie des expéditeurs captifs.

L'industrie a des problèmes s'il n'existe pas de loi pour garantir la justice et l'équité en cas de conflits entre l'expéditeur et le transporteur.

Le projet de loi C-14 contient certaines dispositions particulièrement inacceptables pour les expéditeurs, surtout ceux des prairies, mais pour tous les expéditeurs. Les pires, ce sont les paragraphes 27(2) et 27(3). L'autre article particulièrement accablant est l'article 112.

Si j'étais le seul à me plaindre de ces dispositions, les députés auraient peut-être raison de se demander si ces préoccupations sont justifiées. Cependant, de nombreux groupes qui ont témoigné devant le Comité des transports se sont plaints du projet de loi C-14 et particulièrement des dispositions que j'ai mentionnées.

Un certain nombre d'expéditeurs ont témoigné devant le comité. J'ai une liste partielle de ces témoins, qui sont tous les principaux acteurs du secteur de l'expédition et des organisations agricoles d'un bout à l'autre du pays. Je vais énumérer certaines organisations qui ont exprimé publiquement leur inquiétude ou leur opposition à l'égard des paragraphes 27(2) et 27(3).

La liste comprend l'Alberta Wheat Pool, le Saskatchewan Wheat Pool, les Manitoba Pool Elevators, l'Union des producteurs de grain, la Commission canadienne du blé, la Pioneer Grain Company, Cargill, la Western Canadian Shippers Coalition, la Canadian Dehydrators Association, l'Institut canadien des engrais, la Western Grain Elevator Association, la Fédération canadienne de l'agriculture, la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, le Syndicat national des cultivateurs, la Southern Rails Co-operative, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, le ministre des Transports de l'Ontario, la Chambre de commerce mariti-

Initiatives ministérielles

me, Wabush Mines, la Great Western Rural Development Corporation, Novacor Chemicals Limited, Luscar Ltd., Stelco. La liste est plus longue, mais ce sont là les principaux acteurs du secteur de l'expédition au Canada qui ont exprimé leur opposition aux paragraphes 27(2) et 27(3) du projet de loi C-14.

• (1240)

Les expéditeurs espéraient que le projet de loi soit modifié. Ils voulaient que l'article 27 soit supprimé. C'est ce qu'ils ont demandé au gouvernement, mais l'ancien ministre des Transports et les députés libéraux membres du comité ont refusé en dépit de toutes les objections soulevées à l'égard de cet article du projet de loi.

Il y a eu un remaniement ministériel puis une nouvelle session du Parlement après les vacances de Noël et du Nouvel An. L'espoir s'est ranimé chez de nombreux agriculteurs de l'ouest du Canada et de nombreux expéditeurs des diverses régions, qui ont cru que le changement de leadership au ministère des Transports, la venue de nouveaux membres au Comité des transports et le temps accordé au gouvernement pour assimiler toute l'opposition au projet de loi C-101, devenu par la suite le projet de loi C-14, permettraient au gouvernement de changer d'attitude et de s'intéresser davantage à certains problèmes très réels créés par le projet de loi.

De nombreuses personnes ont eu la chance de communiquer avec le nouveau ministre et de lui demander, en tant que ministre de l'Ouest canadien, de revoir le projet de loi C-14. En tant que député de Kindersley—Lloydminster, j'ai écrit au ministre au nom de mes électeurs, le 8 février. Malheureusement, le ministre n'a même pas jugé bon de me répondre. Je n'ai reçu aucune réponse, bien que j'aie écrit ma lettre il y a déjà un mois et demi. Les ministres libéraux ne semblent pas se préoccuper de répondre à leur courrier.

Je faisais valoir dans ma lettre que de nombreux éleveurs de bétail de la Colombie-Britannique ont fait état de leurs préoccupations au sujet de la loi présentée par l'ancien ministre des Transports. Aux termes de l'ancien projet de loi C-101, un plafond des tarifs de transport s'appliquait au grain d'exportation, tandis que les tarifs de transport applicables au grain prévu pour la consommation intérieure en Colombie-Britannique n'étaient pas assujettis à un plafond. On a laissé entendre que les tarifs des compagnies de chemin de fer applicables au transport du grain dans les basses terres de la Colombie-Britannique seraient d'environ 10 \$ de plus la tonne que les taux applicables au grain destiné au marché d'exportation. L'industrie du bétail estime que cette différence de 10 \$ la tonne aura un effet nuisible sur les agriculteurs confrontés à une augmentation des coûts.

Par ailleurs, les producteurs des Prairies craignent qu'un système de double tarif de transport fasse dire à certains, à l'extérieur de nos frontières, qu'un tarif moins élevé constitue une subvention inacceptable en vertu du GATT. Les expéditeurs et producteurs de biens expédiés par chemin de fer ont également exprimé en termes non équivoques leur opposition au paragraphe 27(2) du projet de loi C-101. Ils ont fait valoir que cette disposition assure aux chemins de

fer un avantage injuste sur les expéditeurs lorsque ces derniers contestent des services injustes, insuffisants et comportant des tarifs trop élevés. Ce facteur est d'une importance extrême pour les expéditeurs de grain des Prairies, qui sont à la merci des chemins de fer.

Cela dit, la décision du premier ministre de proroger la législature a fait que le projet de loi C-101 a expiré au *Feuilleton*. Si vous avez l'intention de présenter un projet de loi semblable au cours de la nouvelle session, je vous demanderais d'y apporter les changements nécessaires pour atténuer les écarts existant entre les tarifs de transport et de retirer le paragraphe 27(2) du projet de loi.»

Je voyais dans cette lettre une tentative de plus pour faire pencher la balance en faveur des expéditeurs et assurer une loi plus neutre et plus avantageuse pour l'économie canadienne, mais le ministre n'a même pas jugé bon de répondre à ma lettre.

Je n'ai pas été le seul à écrire au ministre. D'autres expéditeurs lui ont également écrit pour lui demander de profiter de l'occasion de revoir le projet de loi. En fait, le ministre avait demandé qu'on vienne le voir, affirmant qu'il était ouvert à des modifications au projet de loi. Il disait qu'il y avait de bonnes chances pour que certains des articles les plus contestables du projet de loi soient modifiés.

De nombreux expéditeurs se sont rendus à Ottawa et ont rencontré le nouveau ministre des Transports. Ils ont été très déçus des résultats de la rencontre. J'ai une copie d'une lettre écrite au ministre par M. Alex Graham, président du Alberta Wheat Pool. Il est également président de Prince Rupert Grain and Pacific Terminals. Il déclarait:

Les dispositions du projet de loi concernant l'accès concurrentiel reconnaissent aux expéditeurs le droit d'obtenir une décision de l'Office national des transports au sujet des tarifs ou du service dans les cas où un expéditeur a accès à seulement une ligne de chemin de fer. Comme on l'a dit au cours de la réunion, les paragraphes 27(2) et (3) injectent une terminologie subjective dans le processus décisionnel de l'office.

Notre conseiller juridique nous a informés que toutes les fois que cela se produit, des contestations judiciaires ont lieu pour faire préciser la terminologie. On nous a dit que l'obligation légale selon laquelle l'office doit constater que l'expéditeur va subir un préjudice commercial important pourraient donner lieu à autant d'actions en justice qu'il y a de négociations avec les compagnies de chemin de fer.

Monsieur le ministre, durant notre rencontre et pour la première fois depuis que ce débat a commencé, nous étions optimistes, nous pensions que le gouvernement avait entendu notre message. Nous étions encouragés par l'engagement déclaré que vous aviez pris d'examiner nos allégations—à savoir que ces dispositions donneraient lieu à un nombre accru de litiges en ce qui concernait les demandes adressées à l'Office des transports du Canada—et de prendre des mesures si vous les estimiez fondées.

Cependant, quand le débat à l'étape du rapport a commencé ce matin sans indication aucune que des amendements supplémentaires avaient été proposés pour mettre fin à nos préoccupations, il est apparu qu'il n'en avait été nullement question dès le départ.

Comme nous l'avons dit à notre réunion, les paragraphes 27(2) et (3) vont totalement à l'encontre de l'esprit du projet de loi C-14, qui était de créer un climat plus libre dans le secteur des transports et de faciliter la négociation directe des prix et services entre les expéditeurs et les transporteurs, sans l'intervention du gouvernement ou de la loi.

Initiatives ministérielles

L'approche du gouvernement à l'égard de l'élaboration de cette mesure législative va aussi à l'encontre de sa promesse de renforcer la capacité de l'industrie canadienne de faire concurrence sur le marché mondial. Comme on l'a signalé à maintes reprises, tous les grands expéditeurs du Canada réclament le retrait des paragraphes 27(2) et (3), soulignant les effets désastreux qu'auraient ces mesures sur leur capacité de négocier avec les transporteurs et de rester compétitifs. Quatre gouvernements provinciaux leur ont donné leur appui, ainsi qu'un certain nombre d'associations industrielles et municipales. Nous sommes perplexes et inquiets en voyant que le gouvernement choisit de ne pas répondre à une demande formulée avec un tel consensus.

Tant que ce projet de loi sera à l'étude à la Chambre des communes, monsieur le ministre, vous avez la possibilité de régler le problème. Dans l'intérêt des expéditeurs canadiens et de l'économie du Canada, nous vous exhortons à régler le problème en retirant les paragraphes 27(2) et (3), ou du moins en les renvoyant au Comité permanent des transports pour qu'il fasse un examen minutieux de cette question particulière, avant que nous en subissions tous les conséquences.

• (1245)

Voilà une lettre formulée d'un ton ferme et signée par une personne très respectée dans l'industrie céréalière, une personne qui représente un secteur dont le mode de vie dépend de sa capacité d'acheminer ses produits à un prix juste à partir des Prairies jusqu'au port.

J'ai aussi un communiqué de presse émis par l'union des producteurs de grain, dont les représentants dénoncent le gouvernement pour la manière dont il a traité le projet de loi C-14 avec ses gros sabots. Le gouvernement avait commencé par se dire intéressé à apporter quelques changements au projet de loi, afin de mieux équilibrer les mesures en ce qui a trait aux expéditeurs et aux sociétés ferroviaires. Ensuite, il s'est tout simplement moqué d'eux en leur opposant un non catégorique, refusant d'apporter quelque changement que ce soit à ce projet de loi.

Le gouvernement précipite l'étude de ce projet de loi à l'étape du rapport sans envisager aucun des bons amendements qui avaient été proposés. Mon collègue, le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke, ainsi que d'autres députés, en avaient présenté plusieurs qui auraient rendu cette mesure législative beaucoup plus acceptable pour les expéditeurs.

Pour nous aider à prendre conscience de l'importance de cette mesure, disons que le secteur du transport par rail au Canada, et surtout dans les Prairies, était auparavant régi par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qu'on appelait la LTGO. Cette loi était considérée comme favorable aux expéditeurs. C'est l'une des raisons qui ont amené le gouvernement à présenter une mesure qui allait dorénavant faire pencher la balance du côté des sociétés ferroviaires, le projet de loi C-14.

Or, en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, devinez avec quoi les sociétés ferroviaires faisaient leurs bénéfices—avec le transport du grain de l'Ouest. Nous avons une mesure législative qui était favorable aux expéditeurs, bien que ce soit le transport du grain des Prairies qui ait été réglementé par cette loi en vertu de laquelle le CP et le CN faisaient parmi leurs plus gros bénéfices.

Je n'en reviens pas qu'on puisse faire basculer ainsi la balance en faveur des compagnies de chemin de fer en présentant et en adoptant une mesure législative favorable aux chemins de fer qui leur permet non seulement de faire des bénéfices encore plus importants, mais également de tenir l'industrie à leur merci de façon

injuste. Il est incroyable que cela préoccupe si peu le gouvernement libéral.

Les gens qui ont soumis des mémoires au Comité des transports et les nombreuses délégations qui sont venues témoigner ne doivent pas en croire leurs oreilles. J'ai lu la liste des organismes qui ont fait des présentations au Comité des transports et dit que le projet de loi leur inspirait de nombreuses craintes.

Ils doivent se demander pourquoi ils ont pris la peine de venir à Ottawa. Tous s'entendaient pour dire qu'il fallait modifier le projet de loi. C'est une des manifestations les plus patentes de la préoccupation que peut susciter un projet de loi qu'il m'ait été donné de voir depuis mon élection à la Chambre en 1993.

• (1250)

Je n'ai jamais vu un tel effort concerté de la part de l'industrie céréalière. On accuse souvent les membres de cette industrie de ne jamais être d'accord. Un groupe dit à Ottawa qu'il doit faire ceci et le groupe suivant lui dit que non, il doit faire le contraire. Cela ne s'est pas produit dans ce cas.

Les groupes qui ont témoigné devant le Comité des transports ont condamné quasiment à l'unanimité le paragraphe 27(2) et l'article 112. Pourtant, le gouvernement n'a pas tenu compte des avis exprimés. Il a semblé ne pas s'intéresser à cela. Faire grimper de cinq cents la valeur des actions du CN qu'il voulait vendre importait peut-être plus à ses yeux que toute l'industrie céréalière de l'Ouest et non seulement l'industrie céréalière, mais aussi celles de la potasse, du fer et du charbon.

Nous avons parlé beaucoup du Canada atlantique. Certains libéraux d'en face, qui ont suivi la ligne de parti, comme on leur avait indiqué de le faire, ont demandé pourquoi nous nous intéressions soudainement au Canada atlantique. Parmi les groupes qui ont témoigné devant le comité se trouvaient notamment les représentants de la mine Wabush du Labrador. Ils ont affirmé que le projet de loi était lacunaire et qu'il devait être modifié. Les Canadiens de l'Ouest ne sont pas les seuls inquiets. Le sont également des gens de tous les coins du pays.

Les députés représentant cette partie du pays ont-ils parlé au nom de la survie de leurs électeurs, au nom des créateurs d'emplois de leurs circonscriptions? Non. Ils sont demeurés silencieux. Ils ont laissé progresser ce projet de loi plein de défauts et n'ont rien dit pour s'y opposer. C'est bien malheureux.

Nous en sommes maintenant à la troisième lecture. Voilà notre dernière chance de vraiment débattre du projet de loi C-14. On ne peut pas le modifier en profondeur. On ne peut plus supprimer des articles. Nous avons dépassé ces étapes. Il est déplorable de voir que tant de gens étaient opposés à cette mesure législative et que le gouvernement n'a pas bronché. Auparavant, lorsqu'un projet de loi suscitait une opposition générale, de la part non seulement des députés d'en face, mais aussi de la population, on faisait habituellement des concessions importantes. Dans ce cas toutefois, le gouvernement a choisi de demeurer sourd aux déclarations des Canadiens.

C'est extrêmement désolant. Cela signifie que le projet de loi devra être modifié ultérieurement et le processus sera alors très long. Je veux assurer à la Chambre que les députés de ce côté écoutent les Canadiens. Nous prenons des notes et les libéraux

Initiatives ministérielles

devront un jour rendre compte de leur arrogance et de leur refus de prêter l'oreille aux préoccupations des Canadiens.

Je suis heureux car, grâce au processus électoral démocratique, nous aurons un jour l'occasion de redresser ces torts.

[Français]

M. Ghislain Lebel (Chambly, BQ): Madame la Présidente, j'écoutais le ministre ce matin faire l'éloge du projet de loi C-14, le défunt projet de loi C-101 qui a été ramené ici sous la forme du projet de loi C-14 après audition en comité.

Le ministre nous présentait ce projet de loi comme quelque chose d'à peu près jamais vu, pratiquement jamais espéré et jamais apporté. Le projet de loi n'est pas mauvais en soi. Je pense qu'il faut honnêtement reconnaître, même si on est dans l'opposition, que le ministre avait de bonnes intentions en instituant ce qu'on va dorénavant appeler l'Office des transports du Canada.

On lui confère certains pouvoirs, et c'est là justement où le ministre aurait dû prêter attention aux recommandations de l'opposition, car les députés de l'opposition sont quand même conscients que le transport ferroviaire au Canada, ainsi que le transport aérien et maritime, bien que Québécois et souverainistes, les affectent quand même dans leur quotidien.

Le député du Parti réformiste vient de parler, par exemple, des compagnies minières qui ont des chemins de fer privés, telles que Wabush Mine et Iron Ore Company of Canada, à Sept-Îles, qui dessert également le Labrador par le biais de Quebec North Shore and Labrador Railway. Il y a donc des chemins de fer au Canada qui risquent d'être affectés et par les dispositions de la loi et par les règlements qui en découleront.

À ce sujet, le ministre aurait mieux fait d'écouter les recommandations des députés de l'opposition, ceux des deux partis de l'opposition, parce que les réformistes avaient également des objections sérieuses à apporter, ce qu'ils ont fait, de même que les députés de l'opposition officielle.

• (1255)

La ligne de la partisanerie prévalant dans ces comités, rien de toutes les propositions, d'une quarantaine de motions déposées par les députés de l'opposition officielle, aucune de celles-là, soit 35 environ, n'ont été retenues. C'eût été mieux pour le projet de loi et pour l'industrie du transport au Canada, qu'il soit ferroviaire, aérien ou maritime.

Je voudrais, pour ma part, premièrement faire reconnaître au ministre des Transports que ce qui faisait autrefois, au siècle dernier, la grandeur de ce pays, la raison pour laquelle on avait constitué ce pays de colonie indépendante, c'était parce qu'à cette époque, on promettait à ses habitants un pays de rêve, un pays où l'éloignement, par exemple, ne constituerait plus dorénavant un problème.

On voulait développer un pays. Donc les gens qui se sacrifieraient pour aller plus au nord, plus au froid, plus loin dans des conditions géologiques difficiles, des conditions d'accessibilité restreinte, on leur avait dit que les gens des grands centres comme Montréal, à l'époque bien avant Toronto, que les gens des grands centres allaient participer aux charges additionnelles que constitue l'étalement du Canada.

C'est ce qui avait prévalu jusqu'à tout récemment, j'oserais même dire jusqu'à aujourd'hui, sinon au moins jusqu'à 1987. Donc les gens éloignés pouvaient, malgré tout, se voir en communication constante avec le cœur du pays, Montréal, Toronto ou Ottawa, à des coûts relativement raisonnables. Bien sûr, les coûts ne se répercutaient pas directement à leur valeur réelle dans leur utilisation, mais la collectivité avait choisi d'en assumer une bonne part parce que ces gens-là, éloignés des grands centres, faisaient oeuvre de pionniers dans ce pays.

On sait aussi que le chemin de fer d'est en ouest répondait aussi à une préoccupation beaucoup plus centrale du gouvernement britannique qui avait peur à cette époque-là que les Américains tentent de déborder de leurs frontières, qu'ils viennent courtiser les populations canadiennes et assimiler le tout au grand ensemble américain. C'était donc la préoccupation première du gouvernement britannique.

Comme vous le savez, le gouvernement britannique avait clairement défini ses frontières par le Traité de Halsbury, en 1843, qui fixait de façon définitive la frontière entre le Canada et les États-Unis. Ces frontières étaient contestées, surtout dans l'ouest du pays. Il y avait des présidents américains qui avaient des visées expansionnistes et qui revendiquaient, à l'époque même où les Français—les amis du député de Saint-Boniface—faisaient une rébellion, tâchaient d'avoir la reconnaissance de leurs droits.

Déjà à cette époque, les Fenians, les Irlandais qui étaient aux États-Unis et qu'on appelait les Fenians, avaient des visées expansionnistes épouvantables. Ils avaient tenté de sensibiliser le président américain sur cette possibilité de s'étendre vers l'ouest, vers le nord-ouest. C'est ce qui avait prévalu lors de la mise en place de notre système ferroviaire, de nos chemins de fer, et beaucoup plus tard, bien sûr, dans l'aviation.

Aujourd'hui ce projet de loi répond peut-être à une demande pour plus d'efficacité. On comprend que la mondialisation des marchés—et c'en est une résultante—fasse que pour devenir plus compétitifs, on est obligés, comme on en dit en bon français, de «fluser» des populations plus éloignées parce qu'elles nous coûtent trop cher. Ce qu'il nous en coûte pour les desservir se répercute inévitablement ou infailliblement dans le coût moyen d'administration, et par conséquent on subit dans le transport des coûts un peu plus élevés que nos voisins d'ailleurs. Cela se répercute dans nos coûts de production et aussi dans nos produits.

C'est probablement pour répondre à ces impératifs de commercialisation, ces impératifs de commerce de l'an 2000, de commerce moderne, que le gouvernement canadien est en train, par ce projet de loi, de faire table rase de son passé, de complètement nier la raison même de l'existence de notre réseau ferroviaire, pour répondre à ces impératifs qui lui sont imposés par toutes sortes de traités dans lesquels il s'est retrouvé.

• (1300)

Je désire vous entretenir un peu plus sur l'aspect juridique du projet de loi, parce que mes collègues, le député devant moi ici et mon ami de Blainville—Deux-Montagnes ont fait ample état des lacunes de ce projet de loi. Sans diminuer en rien la sévérité des jugements qu'ils portent, et que je cautionne, soit dit en passant, je voudrais quand même aborder l'aspect peut-être un peu plus réglementaire ou législatif du projet de loi.

Initiatives ministérielles

On crée une commission, du moins on transforme une commission qui existait déjà avec certains pouvoirs, on la coiffe d'une autre appellation, et puis, on le dit en toutes lettres dans le projet de loi, cet Office aura les pouvoirs d'un tribunal. Ce n'est pas mauvais en soi, il y a beaucoup d'offices, dans notre système parlementaire, qui ont des pouvoirs quasi judiciaires. Mais pour renforcer ce pouvoir, dans le projet de loi, on dit que de toute façon, les décisions de l'Office pourront être homologuées par un tribunal de cour supérieure dans une province, par exemple la Cour supérieure du Québec, les cours suprêmes des provinces Maritimes, par exemple la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse, et les autres cours suprêmes de la Colombie-Britannique.

Donc, on a donné des dents à l'Office, on lui a donné le pouvoir de mordre et on lui a donné également le pouvoir de réglementer, de légiférer, une législation déléguée. Où j'en ai un peu contre cette façon de procéder qui tend à s'étendre à peu près dans tous les services gouvernementaux actuellement, c'est que, une fois que les offices sont constitués, le contrôle parlementaire est inexistant. Le Parlement n'a plus de contrôle sur son Office.

L'Office peut édicter des règlements, juger de la pertinence d'un règlement ou de son impertinence. Bref, on crée un office et on lui dit de faire le travail législatif à la place du législateur. À l'intérieur du projet de loi, le ministre se garde quand même un pouvoir d'intervention peut-être un peu arbitraire, parce que ce n'est pas une intervention qui lui est dictée par cette Chambre, mais une intervention de son cru. Lui seul juge de l'opportunité de l'intervention, lui seul peut déterminer si l'intervention est justifiée ou non. Il peut, par le gouverneur en conseil, émettre des règlements ou des directives à l'intention de l'Office des transports du Canada, mais sans consulter d'aucune façon la Chambre.

C'est là que ça devient triste. Quand on regarde ça, dans la foulée des projets de loi déposés à la session précédente—je pense spécialement au projet de loi C-62 sur la réglementation, au projet de loi C-84 également, qui modifiait la Loi sur les textes réglementaires—on voit que le gouvernement a de la suite dans les idées. Tout ce qu'il cherche à faire, actuellement, c'est de tasser ceux qui ont été élus pour penser, pour discuter, pour élaborer, pour façonner ou travailler des objectifs, tout simplement. C'est plus vite, c'est plus rapide, on les tasse, on ne s'enferme pas les pieds dans les fleurs du tapis et on procède de l'avant.

Parfois, cela peut être souhaitable mais, dans bien des cas, dans 15 ou 20 ans, où va-t-on ramasser notre système ferroviaire au Canada, par exemple? Ça, même le ministre lui-même serait incapable de nous le dire, parce qu'il n'y a pas de visée, il n'a pas de politique de développement du chemin de fer au Canada à long terme. Je pense même que ce gouvernement est en train de nous faire la preuve qu'il a lâché, qu'il a baissé les bras et que le ferroviaire, au Canada, c'est une question de liquidation un peu plus lente pour pouvoir récupérer le meilleur des actifs, mais on s'en va inexorablement vers un anéantissement complet du transport ferroviaire au Canada. Ça, le gouvernement n'a pas le courage de le dire au monde. Le gouvernement pavoise, se promène partout en disant: «Ce beau grand pays, communications, d'une mer à l'autre, de l'est à l'ouest, du nord au sud», alors qu'en réalité, dans ses gestes, il est en train de saborder systématiquement notre réseau ferroviaire.

• (1305)

Je regardais l'article 25. Ici, on assiste à un phénomène qu'en droit on commence à prendre de plus en plus conscience. On crée un office qui, lui, a charge d'élaborer des politiques, d'élaborer des règlements, et qui a charge également, à titre de tribunal de Cour supérieure, de juger ceux qui pourraient enfreindre ces règlements-là ou qui pourraient y être soumis. Donc, ce tribunal n'est plus indépendant. Il perd toute espèce d'indépendance parce qu'il est à la fois celui qui édicte la loi et celui qui est chargé de la faire respecter.

Vous savez que dans notre système parlementaire, quiconque conteste la validité d'une loi s'adresse à un tribunal que l'on veut indépendant. Ici, c'est un peu comme—je ne le sais pas—un cas de divorce. Un des époux voudrait, par exemple, faire entendre sa cause devant le tribunal de divorce qui a compétence dans son coin, et l'autre conjoint dirait: «Non, non, ce n'est pas le tribunal de droit commun qui va entendre notre cause, c'est ma mère. C'est elle qui va décider qui a raison.»

Vous voyez où cela pourrait nous mener. Nous risquerions d'arriver à des décisions qui soient des espèces de monstres juridiques. C'est ce que l'on s'apprête à faire avec cet office, compte tenu de pouvoirs nouveaux qu'on lui donne, des pouvoirs qui ne sont pas balisés d'aucune façon.

Nous avons un comité de cette Chambre qui s'appelle le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation qui, lui, est tout spécialement désigné par le Président de cette Chambre et chargé par le Parlement de faire l'étude de la législation déléguée. C'est le chien de garde des droits qui sont conférés par les lois.

Ce comité n'a pas d'intérêt à faire annuler un règlement ou en exiger un nouveau ou une application. Ce comité n'a que pour seul but de vérifier la conformité des règlements avec les lois votées et décrétées par le Parlement. Ce comité siège depuis environ 20, 25 ans, il fait régulièrement rapport à la Chambre, et des réponses sont données, sont attribuées à plusieurs occasions. Il n'y a pas tellement longtemps encore, lorsque nous soumettions un rapport à la Chambre, les ministres nous écrivaient en nous disant: «Oui, effectivement, nous nous rendons compte du mal fondé ou, à l'inverse, du bien fondé de telle ou telle législation déléguée.

Ici, ce n'est plus possible. Lorsque l'on parle d'un office, d'un tribunal dont les décisions sur les faits sont finales et sans appel, *dixit* l'article 25, à ce moment-là, quel est le pouvoir de contrôle parlementaire? Aucun, nenni. Il n'y en a plus. Est-ce qu'on est en train de vider le Parlement de sa substance? Est-ce qu'on est en train de faire une espèce de coquille vide? Est-ce qu'on est en train de faire des 300 participants dans cette enceinte des espèces d'insignifiants?

Tout va être décidé par une poignée de ministres qui sont bien «chums» avec le premier ministre puis ce sont eux, ainsi va la vie, qui vont réglementer dorénavant à peu près tout le développement économique, social, politique du Canada? Il faut mettre un frein là-dedans. Il faut donner un coup de frein, ça n'a plus d'allure. On ne peut plus continuer comme cela. Où est-ce que l'on va se ramasser?

Tout à l'heure, quand on parlait du projet de loi 62, par exemple, nous avions le pouvoir. Les fonctionnaires, on ne précisait pas lesquels—de hauts étages ou de bas étages—avaient le pouvoir d'édicter des normes, des normes que nous pouvions suivre ou que certains n'avaient pas à suivre s'ils payaient une dispense ou un

Initiatives ministérielles

droit, ou s'ils pouvaient arriver avec une solution de rechange. C'était l'ouverture à double porte, une ouverture faite sur l'intervention des lobbyistes comme on n'en a jamais vu au pays.

• (1310)

Quelques semaines avant ou quelques mois avant, le premier ministre avait parlé de déposer un projet de loi, ce qui a été fait d'ailleurs, le projet de loi C-41, qui traitait de l'activité des lobbyistes sur la Colline parlementaire. Donc, il y a une distorsion, une disparité absolument incommensurable entre les propos des ministres pris ensemble et les seuls propos d'un ministre. Quelque chose ne marche plus.

J'invite les amis d'en face, s'ils ne veulent pas le faire de façon officielle et nous dire à nous, de l'opposition, qu'ils l'ont fait, qu'ils le fassent à l'intérieur de leur caucus. Qu'ils commencent à placer leurs ministres les yeux vis-à-vis des trous et qu'ils commencent à dire que ça n'a pas plus de bon sens.

Finalement, ce qu'on va apprendre des législations et des lois, on va le lire dans le journal et ça aura été décidé par une poignée de personnes. La consultation et la démocratie existent de moins en moins dans ce pays. Donc, pour ce qui est de l'aspect réglementaire, franchement, il faudrait repasser, parce qu'on est en train de commettre des erreurs épouvantables.

Je voulais également aborder brièvement les articles 104 et suivants du projet de loi. On parle des hypothèques dans ce projet de loi, en permettant aux CFIL—et la définition m'échappe—les petits chemins de fer secondaires, d'hypothéquer.

Une voix: Chemins de fer à intérêt local.

M. Lebel: Exactement, les chemins de fer à intérêt local. On sait que ce sont des regroupements d'hommes d'affaires, souvent avec des moyens financiers limités, qui vont se regrouper et qui vont acheter un tronçon de chemin de fer du CN, du CP ou d'un autre. Et là, on leur attribue le droit de les hypothéquer, ces biens qui circulent là-dessus. Sauf qu'on est très évasif sur le mode de publicité de l'hypothèque, sur son rang, s'il y en a plusieurs, s'il y en a deux, trois ou quatre, et lequel est avant lequel. Est-ce que c'est l'antériorité de l'enregistrement, de la publicité, dont va découler le rang de l'hypothèque? On est totalement muet là-dessus.

Pour ce qui est d'hypothèque de biens meubles, au gouvernement du Québec ça existe, on est muet là-dessus. Donc, les wagons pourraient être perçus comme des biens meubles, parce qu'au Québec, les immeubles par destination ont été radiés avec l'entrée en vigueur du nouveau Code civil. Donc, on pourrait enregistrer dans le registre des droits réels, personnels, mobiliers à Montréal une hypothèque sur les wagons, alors qu'un autre viendrait enregistrer le même droit en vertu de l'article 104, c'est-à-dire au bureau du registraire. Lequel primerait? On est complètement passé à côté de cet aspect-là, et je demande au ministre de répondre à ces points.

M. Ronald J. Duhamel (Saint-Boniface, Lib.): Madame la Présidente, je veux faire quelques commentaires et poser quelques questions. Vous vous souviendrez peut-être que ce matin, j'ai attiré l'attention d'un collègue de la même formation politique sur le fait qu'il avait fait une erreur, et je vais citer l'article de façon claire et précise. Après ça, je veux le relier à un commentaire que mon

collègue vient de faire et qui, selon moi, n'est pas du tout juste ou correct.

Je parle de l'article 102, qui se lit comme suit:

102. La compagnie de chemin de fer qui fait passer une ligne à travers la terre d'un propriétaire doit, sur demande de celui-ci, construire un passage convenable qui lui assure la jouissance de sa terre.

Et je poursuis avec l'article 103.

103. (1) Si la compagnie de chemin de fer et le propriétaire d'une terre contiguë au chemin de fer ne s'entendent pas sur la construction d'un passage croisant celui-ci, l'Office peut, sur demande du propriétaire, ordonner à la compagnie de construire un passage convenable s'il juge [. . .]

J'ai fait ce commentaire ce matin, puisque son collègue qui l'a précédé avait indiqué autre chose. Je ne veux pas dire qu'il a dit des faussetés, parce qu'il s'est peut-être trompé, mais c'est une contradiction flagrante avec le texte que je viens de citer.

Je continue. Je commence à me poser des questions au sujet des députés du Bloc, franchement, car mon collègue parle d'un tribunal qui n'est pas impartial. Je trouve cela tout à fait choquant.

• (1315)

Puis il parle d'un Parlement qui lui donne des directives qu'il doit respecter, mais de l'autre côté il nous dit que le tribunal n'est pas libre, ou qu'il est libre, je ne sais pas ce qu'est son argument. Franchement, c'est vraiment extrêmement contradictoire.

Je vais vous citer, pour mon collègue, ce qui suit: «Les directives visées au paragraphe 1 n'ont pas d'effet sur les questions relatives à des personnes déterminées dont l'Office est déjà saisi à la date où elles sont données.» Je continue: «Pour que les directives visées à l'article 43 lient l'Office, il faut que 30 jours de séance se soient écoulés depuis leur dépôt sous forme définitive, etc.»

Voilà une indication claire et précise qu'il y a un processus, que le processus est transparent, qu'il est public, qu'il vient au Parlement, va en comité pour des débats supplémentaires, etc.

Si j'avais écouté chaque député de son parti, j'aurais retrouvé des erreurs semblables. Pourquoi, ce matin, lorsque j'ai cité de façon précise le document, son collègue n'a pas soulevé cette erreur, et pourquoi lui-même n'accepte-t-il pas que le tribunal est impartial, qu'il y a un processus transparent, que ce qui se passe ici est honnête et que c'est bien? Pourquoi toujours broyer du noir lorsque ce n'est pas nécessaire?

M. Lebel: Madame la Présidente, le député de Saint-Boniface nous lit un passage de l'article 103, il nous lit le premier paragraphe mais il ne se rend pas jusqu'au troisième. On dit que la bonne foi se présume toujours, je me demande si cette maxime s'applique dans son cas.

Initiatives ministérielles

Lisez-le, monsieur le député de Saint-Boniface, le paragraphe 103(3):

Les coûts de la construction et de l'entretien du passage sont à la charge du propriétaire de la terre.

M. Duhamel: S'il s'est acheté une deuxième terre.

M. Lebel: Là il vient de rajouter: «S'il s'est acheté une deuxième terre.» Il a peut-être dû manger trop de boeuf d'Angleterre, de vache britannique.

L'article 103 le stipule lui-même. Le député de Saint-Boniface a le tour, il se lève en Chambre, il rajoute à la loi, en soustrait, met ce qui fait son affaire, et ce qui ne lui plaît pas, il organise cela comme il veut.

M. Duhamel: C'est ça, je suis en train de faire mes projets de loi sur place!

M. Lebel: Il me cite un article, il lit les deux premiers paragraphes, il oublie de lire le troisième et c'est justement celui que le député de Frontenac avait dénoncé ce matin.

Ah bien non, lorsqu'on est partisan comme il l'est, on se refuse même, non seulement de lire entre les lignes, mais de lire les lignes véritablement. C'est le reproche que je lui fais.

M. Duhamel: Je n'en doute pas.

M. Lebel: À force de m'interrompre comme il le fait, le député de Saint-Boniface a royalement réussi à me déconcentrer. Je me demande honnêtement où il voulait en venir avec sa seconde question et encore quelle était-elle. Mais je peux vous dire que le député de Frontenac avait soulevé cela de bonne foi. Il avait aussi parlé de l'étude environnementale. Cela, le député ne revient pas à la charge là-dessus. À propos de l'étude environnementale, nulle part on ne mentionne ici que les études environnementales doivent être faites avant d'avoir un permis de conformité pour pouvoir exploiter un chemin de fer. Nulle part.

Je suis d'accord avec le député de Saint-Boniface qu'il y a une loi qui exige des études environnementales lorsque le gouvernement fédéral et une province sont impliqués. Mais lorsque c'est un CFIL, un individu comme le député de Saint-Boniface et moi, il n'est pas du tout évident que la Loi sur les expertises environnementales s'applique dans le cas qui nous est soumis ici.

Le député de Saint-Boniface sait très bien cela. Il omet de le dire parce que ça n'apporte pas d'eau à son moulin.

M. Duhamel: Est-ce que le tribunal est impartial?

M. Lebel: Prenez une loi, n'importe laquelle, c'est le Parlement qui édicte la loi, le tribunal est chargé d'en assurer la surveillance, l'application et l'exécution. Tandis que lorsque c'est le tribunal qui élabore lui-même ses règlements, que c'est lui qui vient dire au contribuable: «Tu ne t'es pas soumis à mon règlement», s'il n'y a pas là conflit d'intérêts, monsieur le député de Saint-Boniface! Je me demande ce qu'il lui faut de plus pour qu'il comprenne ce qu'est le conflit d'intérêts et l'impartialité.

• (1320)

L'hon. Charles Caccia (Davenport, Lib.): Madame la Présidente, tout d'abord, je voudrais vous féliciter d'avoir été nommée à un poste de responsabilité. Je suis persuadé que vous remplirez vos fonctions avec honneur, avec un grand sens de responsabilité et avec sagesse.

[Traduction]

Je voudrais dire quelques mots sur le transport durable. Le projet de loi, qui est identique à l'ancien projet de loi C-101, se prête à certaines considérations que l'on devrait relier au contexte général du transport durable. Dans le livre rouge de 1993, notre plate-forme électorale, nous consacrons un chapitre entier au développement durable. Par conséquent, il est normal que nous entreprenions de lancer de nouvelles politiques, y compris une politique des transports, qui s'inscrivent dans le cadre de ce principe général.

Ce n'est pas une nouvelle idée. Elle a été adoptée avec le projet de loi C-46 qui créait le nouveau ministère de l'Industrie, il y a un an ou deux. On faisait aussi référence au développement durable dans le projet de loi C-48 qui créait le nouveau ministère des Ressources naturelles. Plus récemment, la Chambre a débattu d'un projet de loi qui a été adopté, puis proclamé en décembre, je pense, et qui crée le poste de commissaire au Développement durable.

Par conséquent, il serait politiquement logique d'inclure également cette notion dans la Loi sur l'Office national des transports et dans la codification de la Loi sur les chemins de fer, ainsi que d'inclure certaines idées sur le développement durable. C'est ce que je vais faire très rapidement.

Je félicite l'ancien ministre qui a préparé le projet de loi, un effort considérable sans aucun doute, d'avoir décidé que cet aspect particulier de notre économie avait besoin d'être rationalisé. Nous sommes tout à fait d'accord avec lui.

Il y a une chose qui aurait fait avancer la question d'un pas de plus et qui aurait été souhaitable. À l'article 5 du projet de loi, soit l'article sur la déclaration, il manque une mention, soit la nécessité de faire en sorte que l'exploitation et le développement de notre système de transport obéissent aux principes du développement durable. Ce n'est malheureusement pas encore le cas. Ces principes figurent dans la loi que je venais de mentionner et guideront les activités du commissaire au Développement durable auprès du vérificateur général. Voilà une série de principes qui seraient extrêmement utiles dans le contexte du transport national.

Permettez-moi d'expliquer ce que le transport durable signifie vraiment. Cela signifie plusieurs choses. Cela signifie par exemple réduire les émissions de gaz carbonique conformément à l'engagement que nous avons pris devant le monde entier de stabiliser notre niveau d'émissions de gaz carbonique et même de l'abaisser après l'an 2000. Cela signifie se rappeler que la circulation aérienne, notamment, endommage l'atmosphère et que c'est un problème qu'il nous faut régler de toute urgence. En ce qui concerne le transport terrestre, cela signifie favoriser les déplacements qui consomment le moins d'énergie, qui polluent le moins et qui entraî-

Initiatives ministérielles

nent le moins de congestion de la circulation. Nous voulons trouver des moyens de transport de voyageurs qui offrent la plus faible consommation unitaire d'énergie.

• (1325)

Enfin, je voudrais mentionner aussi la nécessité de mener des recherches sur de nouveaux carburants qui puissent remplacer ceux que nous consommons à l'heure actuelle, recherches qui de toute urgence doivent trouver d'autres applications que celles dans lesquelles nous les avons cantonnées dans le secteur énergétique.

La Table ronde de l'Ontario sur l'environnement et l'économie a publié plusieurs rapports sectoriels très intéressants. Les émissions de gaz carbonique dues au transport représentent 31 p. 100 de toutes les émissions. Sur ces 31 p. 100, la plus grande partie, soit près de 81 p. 100, est attribuable au transport routier.

On peut donc imaginer l'importance que le transport ferroviaire sur courte, moyenne et longue distance pourrait avoir sur la réduction de notre dépendance à l'égard du transport routier. Le débat sur ce sujet a cours depuis longtemps sur ce continent, il faut le relancer chaque fois que l'occasion se présente, et c'est précisément ce que je fais aujourd'hui.

En comparaison du transport routier, le transport ferroviaire produit beaucoup moins d'émissions de gaz carbonique par tonne de marchandises transportées. Des tableaux et des études le démontrent. En préférant le chemin de fer à la route, on réduit de 86 p. 100 la consommation énergétique par tonne de marchandises transportées, ce qui est considérable.

Le livre vert concernant les répercussions des transports sur l'environnement, une stratégie communautaire pour une mobilité soutenable, a été rédigé par la Commission des Communautés européennes. Il confirme les résultats de la table ronde de l'Ontario dont j'ai parlé plus tôt.

En décembre 1995, le Comité permanent de l'environnement et du développement durable a rédigé un rapport intitulé «Tenir parole: un budget dans une perspective de développement durable» et a traité de la question des transports et du développement durable, quoique peut-être superficiellement. Nous en sommes arrivés à la conclusion que le réseau des transports au Canada ne favorise pas un développement durable à l'heure actuelle et nécessite des modifications importantes. Je vous renvoie particulièrement aux pages 23 à 27 de ce rapport.

Nous avons été très impressionnés par le témoignage d'un représentant de l'Association des transports du Canada qui a dit que, dans le secteur des transports, les règles du jeu sont loin d'être équitables. Je cite: «Elles penchent en faveur des automobiles et ce, pour de nombreuses raisons. Nos villes ont été conçues pour les automobiles. Celles-ci n'auraient jamais obtenu la popularité dont elles jouissent aujourd'hui n'eût été de l'infrastructure routière payée par le trésor public. Nous devons accorder moins d'importance aux automobiles ayant un seul occupant et davantage à d'autres modes

de transport, y compris, bien sûr, le transport ferroviaire.» C'est ce que préconise l'Association des transports du Canada.

Deux des témoins qui ont comparu devant notre comité ont dit qu'il faudrait modifier les lois et prévoir une exonération d'impôt pour les laissez-passer payés par l'employeur. À la périphérie de Montréal, de Toronto et de Vancouver, on trouve un certain nombre de réseaux ferroviaires sur courte distance qui transportent les voyageurs pendant les heures de pointe. D'où la pertinence de la question des laissez-passer. Une telle mesure, soit l'adoption de laissez-passer payés par l'employeur, encouragerait les employés à recourir au transport en commun plutôt que d'utiliser chacun son automobile. Cela permettrait notamment de réduire la consommation d'énergie, la pollution atmosphérique et l'encombrement de la circulation. Une telle initiative ferait clairement savoir aux employeurs et à la société en général qu'un changement d'attitude s'impose face aux transports urbains.

• (1330)

Selon la recommandation qui a résulté de la consultation, la Loi de l'impôt sur le revenu devrait être modifiée de manière à prévoir une exonération fiscale pour les employeurs qui fournissent des laissez-passer afin d'encourager les gens à recourir au transport en commun plutôt que d'utiliser leur automobile. Cette modification s'appliquerait à un exercice futur. Elle ne viserait pas les régions rurales du Canada, mais bien les villes canadiennes et les commissions de transport ferroviaire qui desservent nos grandes métropoles.

De même, il serait intéressant de rappeler publiquement une autre recommandation prévoyant que le gouvernement fédéral mette en oeuvre une surtaxe à l'achat de nouveaux véhicules à faible ou bas rendement énergétique et de réaffecter les recettes dans un fonds destiné à améliorer la rentabilité des transports au Canada. Même si l'idée peut sembler un peu fantaisiste, le moment est peut-être venu d'y réfléchir et de la réaliser en y apportant des modifications.

Une autre recommandation sur la rentabilité du transport en commun s'adresse aux ministres des Finances et des Transports. On les invite à réévaluer les subventions allouées à la construction et à l'entretien de chemins de fer et de routes, dans le contexte de transports rentables. On leur demande aussi de voir si une nouvelle allocation des ressources aux fins du financement des chemins de fer et celui des routes n'est pas nécessaire et désirable en ce moment.

Il ne fait aucun doute qu'il est bon d'avoir un projet de loi pour rationaliser les règlements concernant les chemins de fer et de promouvoir l'établissement de lignes secondaires. La question que soulève ce débat consiste toutefois à déterminer si nous connaissons bien les effets des lignes secondaires proposées sur l'environnement et l'économie, et si des études ont été réalisées à cet égard.

Ces facteurs sont importants, étant donné la question des émissions de dioxyde de carbone, qui se calculent selon la tonne de fret dans ce cas, et le fait que les émissions par unité transportée sont

nettement inférieures quand le transport s'effectue par chemin de fer que sur les routes.

Compte tenu de ce fait, des études d'impact sur l'environnement et sur l'économie sont nécessaires pour veiller à ce que les compagnies de chemin de fer dont il est question dans le projet de loi ne suscitent pas une recrudescence du transport routier et, partant, des émissions de dioxyde de carbone, car cela irait à l'encontre de tout ce que nous tâchons de faire en matière de développement durable.

Je comprends bien que le débat sur les mérites comparatifs du transport routier et du transport ferroviaire a déjà tourmenté l'imagination et les capacités de beaucoup de gouvernements et de beaucoup de politiciens. Ce n'est pas la première fois qu'on soulève ce débat. Il devient cependant de plus en plus pertinent à cause de l'urbanisation du Canada, de la concentration accrue de la population dans nos centres urbains et donc des besoins de transport ferroviaire et terrestre qui résultent de ce genre d'établissement humain.

Ce genre de débat aurait été beaucoup moins important il y a 100 ans ou même il y a 50 ans, mais il deviendra extrêmement pertinent dans les décennies à venir.

• (1335)

Je félicite le gouvernement de cette initiative. Je l'exhorte cependant à élaborer une politique de développement durable des transports qui tienne compte de l'incidence des émissions de dioxyde de carbone sur le changement climatique. Nous devons nous intéresser aux modes de transport qui sont plus éconergétiques que ceux que nous avons à l'heure actuelle.

J'exhorte également le gouvernement à identifier les subventions qui ne sont pas souhaitables pour atteindre des objectifs de développement durable en matière environnementale, et à identifier les modes de transport qui consomment moins d'énergie et qui polluent moins que ceux sur lesquels nous comptons aujourd'hui.

M. John Williams (St-Albert, Réf.): Madame la Présidente, je suis très heureux de participer au débat sur le projet de loi C-14. Je constate que le gouvernement ne fait que nous resservir l'ancien projet de loi C-101, qui est mort au *Feuilleton* à la prorogation des Chambres. Il s'agit d'un véritable simulacre du processus démocratique, mais il reste néanmoins que nous sommes de nouveau saisis de cette mesure législative.

Contrairement à l'orateur précédent, je ne parviens pas à trouver de raisons suffisantes pour féliciter le gouvernement de présenter ce projet de loi. À mon avis, cette mesure législative contient de graves lacunes. Notre rôle consiste à critiquer les projets de loi que propose le gouvernement et le Parti réformiste assume très bien ce rôle.

Les députés ont peut-être vu les résultats des élections partielles tenues hier soir. Le Parti réformiste a gagné beaucoup de terrain au Canada atlantique et dans Etobicoke-Nord. De toute évidence, la population s'inquiète énormément du message que lui transmet le gouvernement. La façon dont celui-ci dirige le pays fait l'objet d'un examen de plus en plus minutieux. Aux prochaines élections, lors-

Initiatives ministérielles

que les Canadiens auront un vrai choix à faire, ils choisiront quelque chose de différent, le Parti réformiste par exemple.

En présentant le projet de loi C-14, le gouvernement tend à réglementer ou à rationaliser le processus permettant aux grandes compagnies de chemin de fer d'abandonner des lignes. Je pense au gouvernement qui avait promis, pendant la campagne électorale, des emplois et encore des emplois. Pourtant, ce projet de loi facilite la vie aux compagnies de chemin de fer qui veulent abandonner des lignes ferroviaires au lieu de les conserver. Tous les emplois liés à l'exploitation de ces lignes disparaîtront.

Les localités situées le long de ces lignes ferroviaires seront durement touchées. Les régions rurales du Canada auront plus de mal à survivre et à soutenir la concurrence que leur livreront les grands centres urbains.

Toutefois, le gouvernement juge bon de présenter des règles et des mesures facilitant le travail des compagnies qui décident d'abandonner certaines lignes ferroviaires. Les sociétés ferroviaires devront encore justifier ce qu'elles essaient de faire, mais le gouvernement leur a fourni un mécanisme grâce auquel elles pourront laisser une ligne se détériorer afin de pouvoir l'abandonner sans que le gouvernement puisse vraiment dire quoi que ce soit. C'est scandaleux parce que les libéraux se sont fait élire en promettant des emplois et encore des emplois.

Du point de vue réformiste, un emploi en milieu rural est tout aussi important qu'un emploi en milieu urbain. Le Canada rural est en péril. L'occasion était belle pour le gouvernement de préserver et de soutenir le Canada rural et de rajeunir les petites villes et les villages dont le mode de vie est en train de disparaître rapidement. C'est un mode de vie qui a produit de grands canadiens. Il permet aux parents d'élever leurs enfants sans avoir à se préoccuper de la criminalité et d'autres choses qui ne sont pas l'affaire des petits enfants. L'occasion était fort belle, mais on l'a ratée.

• (1340)

Voyons l'autre côté de la médaille. Si le gouvernement veut seulement laisser les sociétés ferroviaires abandonner ces voies, pourquoi ne propose-t-il pas un plan qui encouragerait les petits entrepreneurs à exploiter ces lignes secondaires comme de petites sociétés?

Ces petites sociétés ne semblent malheureusement pas intéresser le gouvernement. Seules les grandes perspectives l'intéressent. Tant qu'il peut dire que des emplois sont créés, il se moque bien des petits entrepreneurs qui pourraient l'aider à atteindre son objectif. Et pourtant, il n'a rien fait pour créer un environnement permettant à ces entrepreneurs d'être concurrentiels en relevant le défi de rajeunir les lignes secondaires qu'abandonnent les grandes sociétés ferroviaires. Le gouvernement a raté là une occasion en or, mais cela ne semble pas le déranger.

En Alberta, des lignes secondaires sont exploitées par de petites organisations. Il y en a une qui traverse la circonscription de Crowfoot et elle est rentable. On y offre un bien meilleur service que les grandes sociétés ferroviaires. On y répond aux besoins de la clientèle. Le service est beaucoup plus fréquent. On n'attend pas

Initiatives ministérielles

qu'il y ait une centaine de wagons avant d'envoyer le train au bout de la ligne. Lorsqu'il y a du grain à transporter, le train est là.

Il est temps de reconnaître que les petits entrepreneurs sont tout aussi capables d'exploiter les voies ferrées que les grandes sociétés monolithiques à qui on donne maintenant l'occasion d'abandonner dans tout le pays des lignes ferroviaires, qui ont contribué à développer et à édifier notre pays. La disparition de ces lignes est tragique.

Les élévateurs aussi disparaissent. Chaque fois qu'il entend dire qu'un élévateur à grain a été démolé, mon fils aîné le déplore, car il voit cela comme la disparition d'une partie de notre patrimoine. Il n'a que 17 ans, mais il comprend que c'est une partie de notre histoire qui s'en va à tout jamais, encore une fois grâce aux bons soins du gouvernement. Celui-ci n'est pas assez clairvoyant ou perspicace pour comprendre que les emplois peuvent être protégés.

Je vais maintenant parler d'un autre sujet de préoccupation pour ma circonscription, l'industrie de la luzerne. J'ai dénoncé le fait que le gouvernement actuel laisse les chemins de fer causer la disparition d'emplois au Canada. L'industrie de la luzerne subit exactement le même sort.

Même s'il y a plus de 1 000 emplois directement liés à l'industrie de la luzerne, le gouvernement a écrasé toute l'industrie en annulant le programme de la LTGO. Il ne s'est absolument pas soucié de cette industrie et de ce qui l'attendait dans le nouveau contexte de travail qu'il lui imposait.

Comme je l'ai dit, dans les régions rurales du Canada, il y a plus de 1 000 emplois qui dépendent directement de l'industrie de la luzerne, sans compter les emplois indirects reliés à tout le travail de réparation et d'entretien. Cette industrie principalement axée sur les exportations est évaluée à cent millions de dollars. Elle rapporte près de 100 millions de dollars de recettes au Canada, mais le gouvernement ne semble guère s'en soucier.

Lorsque le gouvernement a supprimé le programme de subventions pour le transport ferroviaire qui existait en vertu de la LTGO, programme qui bénéficiait à l'industrie de la luzerne, il n'a pas tenu compte des problèmes et des besoins particuliers de cette industrie. La luzerne est produite en abondance, mais a une faible valeur, contrairement aux céréales, qui sont produites en plus petites quantités, mais qui ont une plus grande valeur. L'industrie de la luzerne a toutefois été carrément éliminée du programme de subventions. La suppression de la subvention entraînera donc une hausse du coût du transport qui sera beaucoup plus difficile à encaisser pour les producteurs de luzerne que pour les céréaliculteurs.

• (1345)

Nous savons que les céréaliculteurs ont obtenu 1,6 milliard de dollars à titre de règlement final. Les producteurs de luzerne obtiendront 40 millions de dollars. Mais ce n'est pas tout. Comme les céréaliculteurs peuvent utiliser le montant de 1,6 milliard de dollars qui leur est versé pour réduire le coût en capital de leurs terres, ce montant n'est pas imposable. Ils peuvent le garder en totalité.

Comme la terre n'est pas un actif amortissable, ils peuvent continuer d'inscrire cette réduction du coût en capital dans leurs états financiers jusqu'au moment de leur retraite. Évidemment, les

céréaliculteurs pourront aussi se prévaloir de l'exemption pour gains en capital de 500 000 dollars lorsqu'ils vendront leur exploitation au moment de la retraite. Ce montant de 1,6 milliard de dollars qui est versé aux céréaliculteurs sera, dans une large mesure, libre d'impôt.

La situation est différente pour les producteurs de luzerne, qui ne sont pas vraiment de grands propriétaires fonciers. Ils devront payer de l'impôt sur cet argent s'il s'agit d'un revenu, et on peut raisonnablement s'attendre à ce que Revenu Canada considère cela comme un revenu plutôt que comme une subvention pour amortissement. Si c'est le cas, au taux d'impôt de 50 p. 100, la subvention de 40 millions de dollars sera considérée comme une subvention de 20 millions de dollars parce que le gouvernement va récupérer 20 millions des 40 millions qu'il a donnés. Cela ne profitera guère au secteur de la luzerne.

D'autre part, le gouvernement pourrait dire que cela peut s'appliquer au capital. Contrairement aux agriculteurs qui peuvent diminuer la valeur du sol, les producteurs de luzerne devront acheter des actifs amortissables. Autrement dit, ils n'auront pas droit à la déduction pour amortissement à cause de la subvention et devront payer plus d'impôt aux cours des prochaines années.

Encore une fois, le gouvernement va récupérer 20 millions de dollars, mais pas un cent de cette somme ne profitera au secteur de la luzerne. Voilà le pays dont on parle, où le gouvernement ne semble pas se préoccuper des petits entrepreneurs que sont les chemins de fer.

Ce gouvernement ne semble pas se préoccuper des petites usines dans ma circonscription qui créent des emplois en milieu rural, lesquels sont sérieusement menacés parce que le gouvernement, même s'il a fait campagne sur la promesse de créer des emplois, va adopter une politique qui aura pour effet de menacer ces emplois, voire de les faire disparaître. Il ne semble pas s'en préoccuper.

Voilà l'héritage que le gouvernement lègue aux Canadiens. Je n'aime pas cela du tout. Mes électeurs non plus. Je puis assurer au gouvernement que les entreprises du secteur de la luzerne de Legal, en Alberta, qui fait partie de ma circonscription, ne l'appuie absolument pas.

Les producteurs de luzerne ont demandé une subvention d'environ 70 millions de dollars. Ils estiment que, proportionnellement, c'est un montant qui convient beaucoup mieux que les 40 millions de dollars, moins l'impôt, que verse le gouvernement. C'est pourquoi ils demandent 70 millions de dollars et que cet argent soit accordé comme montant prescrit, ce qui leur place à l'abri de l'impôt et leur permet d'obtenir des fonds de la même manière que les agriculteurs.

Comme si cette insulte ne suffisait pas, lorsque le ministre de l'Agriculture a annoncé l'annulation du programme de la LTGO et le versement du paiement final, plutôt que de faire le paiement final sur les acres de terre arabe, il a décrété qu'il serait calculé sur les terres servant à la culture des céréales. Par conséquent, les producteurs de luzerne cette année-là n'ont pas eu droit au paiement.

J'ai entendu le député qui a parlé avant moi dire combien il se préoccupait du développement durable. Le développement durable

est bien, mais l'agriculture durable nécessite la culture périodique de luzerne. Les agriculteurs qui pratiquent l'agriculture durable se font dire par le ministre de l'Agriculture: «Si vous cultivez de la luzerne cette année, vous n'aurez pas droit au dernier paiement prévu dans la LTGO comme ceux qui cultivent des céréales.» Si un député ministériel a parlé de développement durable, nous devrions aussi entendre le ministre de l'Agriculture et tous nos vis-à-vis.

• (1350)

Nous, de l'opposition, sommes favorables au développement durable et à l'agriculture durable. Les Canadiens le sont aussi. Pourquoi le ministre de l'Agriculture ne dit-il rien? Ne se soucie-t-il pas de la luzerne, un secteur qui exporte pour 100 millions de dollars chaque année, qui génère 1 000 emplois au Canada, qui paie des impôts au Canada comme tout le monde? Apparemment, le ministre s'en fiche.

Je trouve honteux d'accuser le ministre de l'Agriculture de la sorte, mais le malheur, c'est que j'ai raison.

Je pourrais parler encore longtemps de la luzerne. Ce que je veux dire, c'est que les producteurs de luzerne ont droit à la justice. Les producteurs de luzerne, comme tous les producteurs, les Canadiens des régions rurales, tous les participants à l'économie et tous les gens qui essaient de gagner leur vie en Alberta même si le gouvernement leur met constamment des bâtons dans les roues, méritent d'être traités comme les producteurs de céréales, comme les sociétés ferroviaires, à qui on permet d'abandonner des embranchements complets et peut-être même l'embranchement qui dessert l'usine de traitement de la luzerne. Qui sait, dans cinq ans, cette usine aura peut-être disparu.

Pour finir, le ministre des Finances a annoncé dans le budget qu'il allait vendre les wagons de chemin de fer. Il permettra d'imposer un supplément de 75c. par tonne de produit à transporter. Qui sera le plus durement frappé? Encore une fois, ce sera l'industrie de la luzerne. La luzerne représente un gros volume, mais ne se vend pas cher. Il faut transporter les cubes de luzerne des Prairies vers la côte pour pouvoir l'exporter au Japon, qui en est un gros consommateur. Mais qu'arrive-t-il? De nouveaux frais sont imposés.

Les producteurs de luzerne n'ont même pas eu la possibilité de s'adapter, de réinvestir et d'accroître leur productivité pour se préparer à l'abolition de la LTGO. Grâce au ministre des Finances, ils devront dorénavant payer un supplément de 75c. la tonne. Après s'être défendus contre le ministre de l'Agriculture, ils subissent maintenant les attaques d'un autre ministre. Où cela s'arrêtera-t-il? Le gouvernement a-t-il l'intention de les terrasser, de les laisser perdre des emplois, de provoquer le déclin du Canada rural et de laisser les sociétés ferroviaires dicter ses politiques au gouvernement pour pouvoir enfin abandonner des embranchements, comme elles en ont tant envie?

Le gouvernement a beaucoup de comptes à rendre. S'il étudiait mieux ses dossiers, il ferait un bien meilleur travail. Je me serais attendu à ce que le projet de loi soit nettement meilleur que ce qu'il est.

Initiatives ministérielles

[Français]

M. Paul Mercier (Blainville—Deux-Montagnes, BQ): Madame la Présidente, je voudrais poser une question à mon collègue du Parti réformiste sur la partie de son intervention qui portait sur les CFIL, donc sur les compagnies de chemins de fer à intérêt local.

L'occasion n'est pas fréquente pour quelqu'un de notre parti d'être d'accord avec quelqu'un du Parti réformiste, de sorte que je ne voudrais pas la laisser passer. Il se trouve que mon honorable collègue dit, avec raison, que le projet de loi ne donne pas suffisamment d'aide aux petites compagnies qui voudraient se proposer pour reprendre des parties du réseau des grandes compagnies que celles-ci voudraient abandonner. Il dit aussi que ces petites entreprises sont aussi capables que les grandes de gérer.

J'irais même plus loin que lui: Elles sont souvent davantage compétentes pour les gérer puisqu'elles réussissent là où ces grandes compagnies échouaient, et le ministre disait lui-même ce matin qu'aux États-Unis, ce sont ces petits réseaux qui ont véritablement sauvé le réseau américain, pas seulement ces petites lignes, mais ce sont les petits ruisseaux qui alimentent les grandes rivières, et ce sont ces petites lignes qui alimentent les grandes compagnies.

• (1355)

Notre parti proposait deux choses pour aider les CFIL. La première, c'était que des prêts puissent être accordés à ces petites compagnies pour remettre le réseau en bon état. Ce qui est arrivé—et mon collègue le sait certainement—c'est que les grandes compagnies, pour avoir le droit de demander la suppression du service sur ces tronçons, n'entretenaient plus ces tronçons, de sorte que le service y était mauvais. De ce fait, il y avait moins de clientèle, et parce qu'il y avait moins de clientèle, on invoquait ce manque de clientèle pour demander la suppression. De sorte que maintenant, quand l'Office national des transports accorde l'autorisation à la compagnie de renoncer à ses tronçons et qu'on cherche des acheteurs, oui, on en trouve, mais généralement, ces petites compagnies n'ont pas les reins assez solides, n'ont pas le capital requis pour pouvoir remettre en état un réseau qu'on a délibérément laissé aller à rien.

Je voudrais demander à mon collègue ce qu'il pense de ces deux suggestions que nous faisons, soit d'accorder des prêts sans intérêt aux petites entreprises qui se proposaient de racheter un tronçon et qui se trouveraient devant la charge de devoir remettre le réseau en état, soit que le fédéral lui-même ait un programme pour remettre ces tronçons en état, étant entendu qu'il est responsable de l'état de ces tronçons.

Que pense-t-il de ces suggestions que nous faisons? Et lui, en a-t-il d'autres pour aider les CFIL?

[Traduction]

M. Williams: Madame la Présidente, je voudrais répondre en disant que j'appuie les points soulevés par le député.

Nous savons tous que, dans bien des cas, des années avant qu'une ligne soit finalement abandonnée, la société ferroviaire la met de côté, ne s'en occupe plus et la laisse se dégrader. Après cela, elle peut aller devant l'Office national des transports et dire: «Regardez ce qu'il en coûterait pour remettre cette ligne en état. Regardez comme elle est peu utilisée. Cette ligne n'est pas économique et nous voulons la fermer.»

Article 31 du Règlement

Le manque d'intérêt du point de vue de l'entretien, de la gestion et de la commercialisation entraîne le déclin de cette ligne et de la localité qu'elle dessert. Le député a certainement fait là une bonne suggestion. Si nous demandions aux sociétés ferroviaires de financer, sans intérêt, la remise en état de ces lignes secondaires, nous nous assurerions ainsi qu'elles ne les laisseraient pas se dégrader.

Ce n'est pas au gouvernement d'assumer les responsabilités des sociétés ferroviaires. Je pense que nous devrions voir à ce que ces sociétés comprennent qu'elles sont responsables d'assurer un service ferroviaire adéquat dans le pays.

Le Président: Comme il est environ 14 heures, nous allons maintenant passer aux déclarations de députés.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

CUBA

M. John Maloney (Erie, Lib.): Monsieur le Président, mes électeurs sont outrés des sanctions commerciales controversées et injustifiées prévues dans la loi Helms-Burton, qui vise les investissements des pays tiers à Cuba.

Les Canadiens déplorent et condamnent le recours excessif et inopportun à la force par le gouvernement cubain, qui a abattu des avions civils, geste qui a amené le Congrès à appuyer cette mesure législative inacceptable.

De la même façon, nous déplorons et condamnons le recours excessif et inopportun aux sanctions commerciales par le gouvernement américain, qui viole ainsi les fondements de l'ALENA et de l'OMC.

Les États-Unis sont notre allié, notre plus grand partenaire commercial et notre ami. Les amis ne se traitent pas de cette façon. Je prie instamment le gouvernement américain d'abroger cette loi mal conçue.

J'exhorte notre gouvernement à appuyer et à protéger énergiquement les droits des entreprises et des investisseurs canadiens. Et, ce qui est plus important encore, laissons savoir clairement aux États-Unis que le Canada ne se laissera pas dicter sa politique commerciale par eux.

* * *

LES ÉLECTIONS PARTIELLES

M. Elwin Hermanson (Kindersley—Lloydminster, Réf.): Monsieur le Président, le Parti réformiste a réalisé des gains remarquables dans les six élections partielles d'hier.

Le favoritisme par le Parti libéral a facilité l'élection de ses candidats dans cinq circonscriptions sûres pour les libéraux. Or, le Parti réformiste a fait peur aux libéraux dans deux de ces circonscriptions hier soir.

Les élections partielles sont terminées, mais les enjeux demeurent. Le nouveau député d'arrière-ban du Labrador va-t-il se battre pour remédier aux injustices que le contrat d'hydro-électricité de Churchill Falls fait subir à ses électeurs? Le député d'arrière-ban d'Etobicoke-Nord insistera-t-il pour que le ministre des Finances abolisse la TPS, comme il l'a promis? Le député d'arrière-ban de Humber—Sainte-Barbe—Baie-Verte va-t-il demander aux libéraux de cesser de revenir sur leur promesse de permettre la tenue de votes libres à la Chambre des communes? Les deux nouveaux ministres du Québec vont-ils se rendre compte qu'une majorité de Canadiens ne veulent pas du statut de société distincte pour le Québec, mais bien l'égalité pour toutes les provinces?

Je tiens à remercier les six excellents candidats réformistes qui ont su faire passer le message du Parti réformiste. Je tiens à remercier les milliers d'électeurs qui ont dit non au non-sens libéral et oui au bon sens réformiste.

* * *

LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

M. Bill Blaikie (Winnipeg Transcona, NPD): Monsieur le Président, des membres de l'Association canadienne des policiers sont à Ottawa cette semaine pour accorder leur appui au principe voulant que les agents de la GRC obtiennent le droit à la négociation collective et aient accès au processus de grief qui fait intervenir une tierce partie indépendante.

Nous, du Nouveau Parti démocratique, appuyons cette idée aujourd'hui comme nous l'avons fait l'an dernier lorsque des centaines d'agents de la GRC se sont réunis sur la colline du Parlement pour demander au gouvernement de retirer le projet de loi C-58 qui aurait affaibli au lieu de renforcer les droits des agents de la GRC dans le domaine du travail.

D'autres services de police au Canada possèdent le droit de négociation collective sans que cela ne compromette l'efficacité des fonctions spéciales des agents de police dans notre société. Il n'y a pas de raison pour que les agents de la GRC se voient priver des droits fondamentaux en matière de travail.

Je demande au gouvernement d'écouter la Commission canadienne du travail et de commencer à élaborer un projet de loi visant à reconnaître aux agents de la GRC ce qui n'est, en fin de compte, que leur droit.

* * *

[Français]

LA FRANCOPHONIE CANADIENNE

M. Ronald J. Duhamel (Saint-Boniface, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais féliciter l'Association canadienne d'éducation de langue française pour la fantastique réussite de la Semaine nationale de la Francophonie. Je veux ajouter mes félicitations à deux commettants, professeurs à l'école Lavallée, dans ma circonscription, qui ont mérité le Prix de la Francophonie canadienne dans la catégorie éducation.

M. Paul Sherwood et M^{me} Déé-Anne Vermette ont conçu et organisé une activité intitulée «Envolée FM 95» avec les élèves de leur classe. Ce spectacle musical fut présenté chez nous dans cinq villages franco-manitobains. Quel travail et quelle responsabilité de promouvoir et d'enseigner la langue française dans un milieu mino-

ritaire. M^{me} Vermette, M. Sherwood et les élèves de l'école Laval-lee ont su relever le défi et avec grand succès. Ces éducateurs et ces étudiants enthousiastes sont selon moi une excellente preuve de la vitalité des communautés francophones dans l'Ouest. Nous ne sommes pas pouf! disparus.

* * *

LES CANADIENS D'ORIGINE GRECQUE

Mme Eleni Bakopanos (Saint-Denis, Lib.): Monsieur le Président, hier était une journée importante pour les Canadiens et les Canadiennes d'origine grecque.

[Traduction]

Premièrement, parce que les candidats libéraux pour lesquels ils ont voté lors de l'élection partielle ont tous été élus. Je félicite mes nouveaux collègues à la Chambre.

Deuxièmement, parce qu'ils ont célébré le 175^e anniversaire de l'indépendance de la République grecque. Ce même jour, en 1821, les Grecs déclaraient leur indépendance après avoir été près de 400 ans sous le joug de l'Empire ottoman. Le souvenir de la lutte pour l'indépendance et la démocratie menée par les Grecs de l'époque restera à jamais gravé dans la mémoire de leurs descendants, peu importe où ils se trouvent dans le monde.

Aujourd'hui, sur la colline du Parlement, nous allons célébrer cette journée spéciale avec des Canadiens d'origine grecque venus d'un peu partout au Canada. Je leur souhaite la bienvenue à Ottawa et leur adresse mes meilleurs vœux. J'invite tous mes collègues qui le peuvent à se joindre à nous ce soir.

ZHTO H ELLAS

ZHTO O KANADAS

* * *

M. WALTER GUMPRICH

Mme Georgette Sheridan (Saskatoon—Humboldt, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais aujourd'hui rendre hommage aux efforts de Walter Gumprich, un volontaire du SACO qui habite dans ma circonscription, Saskatoon—Humboldt. Son affectation auprès du gouvernement régional de Vologda, en Russie, vient de se terminer.

Le SACO est subventionné par l'ACDI, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, ainsi que des sociétés et des particuliers du Canada.

Parlant avec Walter ce matin, j'ai appris qu'il avait donné un séminaire sur l'économie de la consommation à l'intention de 150 fonctionnaires, employés d'entreprises et agriculteurs. J'ai aussi appris qu'il avait prêté assistance aux agriculteurs russes pour ce qui est de la gestion des opérations, de la gestion financière et du marketing. Avant de donner des séminaires, Walter a passé un certain temps dans la région afin de se familiariser avec les réalités

Article 31 du Règlement

agricoles en Russie en 1996. J'ai été frappée quand il m'a dit que les belles théories de marketing ne valaient pas grand chose quand le plus gros obstacle auquel se heurte l'agriculteur russe est, lorsqu'il va vendre le produit de sa ferme au marché, l'absence de protection contre les pirates de la route.

Walter a dit qu'après cette expérience en Russie, il était encore plus conscient de la chance que nous avons de vivre au Canada. J'ajouterais que nous avons de la chance d'avoir des volontaires aussi dévoués que Walter pour nous représenter dans le monde.

* * *

[Français]

LE BLOC QUÉBÉCOIS

Mme Pauline Picard (Drummond, BQ): Monsieur le Président, hier les élections partielles dans les circonscriptions de Lac-Saint-Jean, Papineau—Saint-Michel et Saint-Laurent—Cartierville ont confirmé l'appui de la population du Québec au Bloc québécois.

• (1405)

Dans Papineau—Saint-Michel et dans Saint-Laurent—Cartierville, qui demeurent, comme on le sait, deux forteresses libérales, les candidats du Bloc ont démontré une bonne performance. Notre formation politique leur en est reconnaissante.

Quant au Lac-Saint-Jean, le choix sans équivoque de la population nous permettra d'accueillir parmi nous le plus jeune des députés de cette 35^e législature. Grâce à son élection, le Bloc québécois est confirmé dans son rôle d'opposition officielle.

Merci à tous les électeurs et électrices qui ont donné leur appui au Bloc. Félicitations à MM. Michel Sarra-Bournet, Daniel Turp et Stéphane Tremblay. Bienvenue au nouveau député de Lac-Saint-Jean qui joindra sa voix à la nôtre pour défendre les intérêts du Québec et notre option souverainiste.

* * *

[Traduction]

LA BRAVOURE ET LE MÉPRIS

M. Bill Gilmour (Comox—Alberni, Réf.): Monsieur le Président, le documentaire de la SRC sur le bombardement de l'Allemagne au cours de la Seconde Guerre mondiale, intitulé *La bravoure et le mépris*, ne rend pas une image fidèle des militaires canadiens.

Des milliers d'aviateurs canadiens ont donné leur vie au cours de cette guerre, et je sais d'expérience quels sacrifices ont dû faire ces militaires et leurs familles. Mon père, qui était navigateur dans l'ARC, a perdu la vie à l'étranger durant cette guerre.

Le comité du Sénat a découvert de graves imprécisions dans ce documentaire dramatisé et a fortement recommandé que la SRC tienne la promesse qu'elle a faite à la population canadienne de ne jamais rediffuser *La bravoure et le mépris* dans sa forme originale —mais la SRC a refusé d'écouter.

Article 31 du Règlement

Personnellement, je suis outré que la SRC, qui est financée par les contribuables, ait l'intention de rediffuser ce film qui déforme complètement l'histoire et entache la réputation de nos braves aviateurs.

* * *

LES POLICIERS DE BRANDON

M. Glen McKinnon (Brandon—Souris, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens pour saluer les membres de l'Association canadienne des policiers en général et plus particulièrement les policiers de Brandon, qui sont en ville cette semaine.

Les services policiers de Brandon ont adopté, pour prévenir la criminalité traditionnelle, une approche novatrice, communautaire et axée sur les jeunes.

En janvier 1995, six écoles de Brandon ont officiellement «adopté un policier» afin de faciliter les échanges informels entre les policiers et les jeunes. Le policier adopté est parfois invité dans les salles de cours, ou encore il se promène dans les corridors; les élèves peuvent ainsi s'entretenir avec lui et discuter des sujets de leur choix.

Les services de police de tous les coins du pays font des efforts considérables pour se rapprocher des collectivités et aborder, en collaboration avec elles, les questions concernant la prévention de la criminalité.

Je salue donc les services policiers de Brandon et le personnel administratif des écoles participantes, et je les félicite de cette démarche. J'encourage tous les intervenants du pays à une plus grande coopération de ce genre.

* * *

[Français]

LA FIRME STANDARD & POOR'S

M. René Laurin (Joliette, BQ): Monsieur le Président, un communiqué de la firme Standard & Poor's remet les pendules fédérales à l'heure du réalisme.

En effet, les fédéralistes affirment-ils qu'il n'y aura pas de négociation à la suite d'une déclaration de souveraineté? Standard & Poor's déclare qu'elle n'y croit pas. Les fédéralistes déclarent-ils que les liens économiques entre le Canada et le Québec seront compromis? Standard & Poor's répond qu'ils seront maintenus. Les fédéralistes parlent-ils de rupture brutale? Standard & Poor's rappelle que les négociations se dérouleront dans un climat de responsabilité.

De plus, la firme fait confiance à l'approche québécoise, et cela se répercute même sur le marché des obligations où les titres du gouvernement québécois ont amélioré leur performance.

Les marchés financiers sont en train de donner le coup de grâce aux campagnes de peur du gouvernement fédéral. Il est grand temps que le gouvernement envisage l'inéluctable avec réalisme et se prépare dès maintenant à la souveraineté du Québec.

[Traduction]

TAIWAN

M. Gar Knutson (Elgin—Norfolk, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour féliciter les habitants de Taiwan qui viennent de participer aux premières élections vraiment démocratiques de leur pays. Samedi, le président Lee Teng-hui a recueilli plus de 54 p. 100 des suffrages en dépit des menaces voilées proférées à son endroit par la Chine. C'était pour le peuple taiwanais les premières élections présidentielles démocratiques de l'île.

Il y a plusieurs semaines, la Chine avait entrepris des exercices militaires au large de Taiwan dans le but d'influencer les résultats de ce scrutin historique. Taiwan a fait preuve d'un grand courage et a démontré qu'elle ne se laisserait pas intimidée par les manoeuvres militaires de la Chine.

Les Canadiens et tous les partisans de la démocratie doivent appuyer le peuple taiwanais dans sa démarche.

* * *

● (1410)

L'ÉLECTION PARTIELLE DANS ETOBICOKE-NORD

Mme Jean Augustine (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, bonnes nouvelles. Hier soir, un nouveau député libéral a facilement remporté l'élection partielle dans Etobicoke-Nord. Cela prouve une fois de plus que, dans la région métropolitaine de Toronto, les gens ont confiance dans l'orientation choisie par le Parti libéral et dans son aptitude à gouverner le pays.

Chose intéressante, lors de cette élection partielle, le Parti réformiste n'a gagné que huit voix de plus qu'en 1993, et ce en dépit de tout l'argent et de toute l'énergie qu'il avait investis dans Etobicoke-Nord en vue de se gagner l'appui des électeurs.

Je vous le demande, monsieur le Président, le réformiste talonne-t-il le vainqueur? Est-il même proche du but? Les électeurs d'Etobicoke-Nord se sont prononcés. Ils appuient les politiques et la vision du gouvernement libéral. Ils reconnaissent que le gouvernement libéral est non seulement bon pour les Ontariens, mais encore excellent pour les gens de l'Ontario.

Bienvenue au député d'Etobicoke-Nord.

* * *

[Français]

LES BANQUES ALIMENTAIRES

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, aujourd'hui, *bad news, bad news*. Aujourd'hui, partout au Canada et au Québec, plusieurs banques alimentaires tiendront des événements de presse pour dénoncer, entre autres, les coupures effectuées au programme des transferts canadiens en matière de santé et de programmes sociaux. Selon ces organisations, ces coupures contribueront à augmenter les difficultés que vivent déjà ceux et celles qui ont recours aux banques alimentaires pour survivre.

Après les coupures sauvages effectuées au régime d'assurance-chômage, dans le programme de prêts aux étudiants, dans les paiements de transfert aux provinces, et bientôt dans l'universalité des pensions de vieillesse, c'est à se demander ce que sont devenus les grands principes qui ont guidé la mise en oeuvre du filet de sécurité sociale au Canada.

* * *

[Traduction]

L'ÉLECTION PARTIELLE AU LABRADOR

M. Chuck Strahl (Fraser Valley-Est, Réf.): Monsieur le Président, nous désirons féliciter tous ceux qui ont travaillé à la campagne du Parti réformiste dans la circonscription de Labrador et leur excellent candidat, John McGrath. En travaillant avec les électeurs, ils ont modifié la dynamique politique de la région de l'Atlantique et accru la popularité du Parti réformiste qui a obtenu 30 p. 100 du vote populaire. C'était en effet notre première élection dans cette région.

La population du Labrador a non seulement créé un précédent, elle a rejeté sans appel le Parti progressiste-conservateur et montré qu'elle était prête à envisager une nouvelle formation politique, le Parti réformiste du Canada. Je peux garantir à la population du Labrador que nous sommes là-bas pour rester et que nous serons encore plus actifs dans les mois et les années à venir.

Nous félicitons également le nouveau député du Labrador. Nous espérons qu'il appréciera son court séjour à la Chambre des communes. Nous le prions instamment—ou plutôt nous le mettons au défi—de défendre les droits de ses électeurs, parce que l'électorat a dit clairement que ceux qui, dans les jours à venir, feront passer leur parti avant les intérêts de leurs électeurs devront se trouver un nouvel emploi après les prochaines élections générales.

* * *

LES ÉLECTIONS PARTIELLES

L'hon. Roger Simmons (Burin—Saint-Georges, Lib.): Monsieur le Président, oui, les élections partielles ont eu lieu, le peuple a parlé et, pour ma part, je me réjouis des résultats.

Je suis heureux de constater que Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte nous donne un monsieur que nous connaissons et offre une victoire écrasante à Gerry Byrne. C'est un nom bien connu dans les environs de la Colline parlementaire puisque l'élu a travaillé avec l'ancien député Brian Tobin, l'actuel premier ministre de la province. L'expérience de Gerry va être très pertinente. Il va très bien servir la Chambre et ses électeurs.

Les habitants du Labrador ont eu la bonne idée de faire confiance à Lawrence O'Brien et j'ajouterais, à l'intention du chef du Parti réformiste, que, ce faisant, ils ont envoyé de fort signal d'appui au gouvernement libéral.

J'ai hâte de collaborer avec les deux députés. Je tiens à exprimer ma reconnaissance et celle de mon caucus aux citoyens de Terre-Neuve et du Labrador qui ont toujours su gré au gouvernement des efforts qu'il déploie en faveur du Canada atlantique.

Questions orales

[Français]

LE PARTI LIBÉRAL

M. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.): Monsieur le Président, après plus de deux ans et demi au pouvoir, notre gouvernement a réussi le tour de force de faire élire cinq députés dans le cadre des six élections partielles qui se déroulaient hier au pays.

Les électeurs de Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte seront bien représentés par Gerry Byrne; ceux de Labrador par Lawrence O'Brien; ceux de Etobicoke-Nord par Roy Cullen; ceux de Papi-neau—Saint-Michel par l'honorable Pierre Pettigrew et ceux de Saint-Laurent—Cartierville par l'honorable Stéphane Dion.

De fait, des élections partielles tenues depuis 1993, notre parti en a remporté quatre sur cinq au Québec et huit sur neuf à l'échelle du pays. Ça ferait une bonne coupe Stanley!

• (1415)

Les Canadiens et Canadiennes, tant au Québec qu'ailleurs au pays, ont encore renouvelé leur confiance envers notre gouvernement et envers notre premier ministre.

QUESTIONS ORALES

[Français]

STATISTIQUE CANADA

M. Michel Gauthier (chef de l'opposition, BQ): Monsieur le Président, Statistique Canada s'appête à faire son recensement et procède donc au recrutement de plusieurs commissaires au recensement et de plusieurs recenseurs par comté. Afin de pourvoir à ces postes, le ministre de l'Industrie a demandé à chaque député de fournir le nom d'une personne bénévole afin qu'elle recrute des personnes susceptibles de devenir commissaires au recensement.

Le ministre de l'Industrie confirme-t-il que dans presque tous les comtés représentés par des députés de l'opposition, des listes additionnelles de candidats ont été fournies par le Parti libéral du Canada?

[Traduction]

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, comme le député le sait, puisqu'il a été invité lui aussi à nommer une personne-ressource dans sa circonscription, cette personne constitue une source de noms de candidats aux fonctions de commissaire au recensement. La même invitation a été adressée à tous les députés. L'expérience a révélé que cela n'est pas suffisant pour obtenir les candidatures nécessaires, car les personnes dont les noms ont été proposés doivent subir un examen écrit et une entrevue.

Questions orales

À mesure que les candidatures nous parvenaient, j'ai constaté que, dans les circonscriptions représentées par le parti du chef de l'opposition, on a accepté 134 des 754 candidats recommandés, une proportion qui n'est pas différente de ce qui se voit dans les autres circonscriptions. Je dirais même qu'elle est supérieure à celle que l'on a observée dans la circonscription de certains de mes collègues.

[Français]

M. Michel Gauthier (chef de l'opposition, BQ): Monsieur le Président, j'aimerais savoir de la part du ministre de l'Industrie pourquoi son cabinet demande-t-il, ou pourquoi Statistique Canada demande-t-elle, dans les comtés représentés par des députés de l'opposition, des listes additionnelles, alors que cette opération semble de beaucoup moins grande importance dans les comtés représentés par des députés libéraux.

[Traduction]

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, si le chef de l'opposition veut aborder la question avec certains de mes collègues, libre à lui. S'il le leur demande, il apprendra que Statistique Canada a sollicité des candidatures en plus de celles qui ont été soumises par les partis politiques dans toutes les régions du pays. Cela a été nécessaire pour veiller à ce que les commissaires au recensement soient recrutés parmi les candidats les mieux qualifiés.

Les candidats proposés ont dû subir un examen assez rigoureux de leurs compétences. Très souvent, les candidatures proposées par les députés ou par les personnes-ressources nommées par les députés ont été insuffisamment nombreuses pour combler les postes. Il a donc fallu en recruter grâce aux Centres d'emploi du Canada, aux annonces dans les journaux et à presque toutes les autres sources imaginables. Les députés d'en face les réfutent. Tous les candidats ont pourtant eu à se soumettre à la même procédure d'examen. Si le député trouve cela inéquitable, je n'arrive pas à comprendre pourquoi.

[Français]

M. Michel Gauthier (chef de l'opposition, BQ): Monsieur le Président, je prends les explications du ministre, mais je lui demanderais s'il confirme qu'en vertu du système établi à son cabinet, à son ministère, il existerait deux sortes de liste, les listes ordinaires et les listes prioritaires?

• (1420)

[Traduction]

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, je voudrais être très clair à ce sujet:

Les listes de candidats proposés aux fonctions de commissaire au recensement proviennent de nombreuses sources.

En ce qui a trait au Parti libéral, des 2 199 candidats proposés de partout au Canada aux fonctions de commissaire au recensement, 569 seulement ont été retenus, un nombre inférieur à celui des postes offerts. Il est évident que des candidatures ont dû être recueillies auprès de diverses autres sources afin que le recensement soit bien fait.

On a certainement fait appel à des sources politiques pour recruter des candidats à l'examen. Dans chaque circonscription, ces sources ont d'abord été suggérées par le député, de quelque parti qu'il soit. Le taux de réussite pour tous les partis, y compris pour le parti ministériel dans l'ensemble, est bien inférieur à la moitié.

Il existe également un processus de recrutement pour sélectionner les recenseurs. On doit en recruter plus de 35 000 pour effectuer le recensement partout au Canada. Ils auront tous subi un examen. Si le député a des candidatures à proposer à ces fonctions, je serai heureux de les recevoir et nous verrons à ce qu'elles soient inscrites.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, je suis convaincu que le ministre sera bientôt heureux.

Les pratiques mises en place par le ministre de l'Industrie pour le recensement de 1996 nous laissent perplexes. Il y a des listes régulières et des listes prioritaires.

Est-ce que le ministre pourrait nous dire si les listes dites prioritaires sont celles fournies par le Parti libéral du Canada?

M. Young: C'est «qui choisit les commentateurs à la télévision» qu'on devrait savoir. Qui fait le choix de ces commentateurs?

[Traduction]

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, j'ai déjà répondu à cette question.

[Français]

M. Young: Les gars qui parlent à la télé, ils sont choisis par qui, ceux-là?

[Traduction]

M. Manley En fin de compte, il y aura une liste de personnes embauchées. Elles seront choisies. . .

[Français]

M. Young: Ils n'avaient pas grand-chose à dire, hier soir.

[Traduction]

M. Manley: . . . par Statistique Canada et elles se seront qualifiées. . .

[Français]

M. Young: Quand on perd, on est triste.

Questions orales

[Traduction]

M. Manley: ...en passant un examen écrit plutôt difficile. Seules les personnes qui seront qualifiées seront choisies pour exécuter la tâche.

Le Président: Chers collègues, je vous rappelle que nous sommes parfois près des microphones et que nos conversations peuvent être entendues.

[Français]

M. Gilles Dupeppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, comme vous, j'ai bien entendu le ministre des Ressources humaines faire des commentaires encore une fois peu pertinents. C'est son habitude, monsieur le Président.

Le ministre responsable de Statistique Canada, donc des activités de Statistique Canada et de son fonctionnement, est-ce qu'il pourrait nous dire à partir de quels critères il décide qu'une liste est prioritaire plutôt que régulière?

[Traduction]

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, j'espère que je comprends bien la question du député. Permettez-moi de bien expliquer le processus.

Pour la nomination des commissaires au recensement, j'ai écrit à tous les députés et les ai invités à fournir le nom d'un contact. À partir de ces noms, Statistique Canada a demandé à des candidats éventuels de devenir commissaires au recensement. Dans bien des cas, le contact a présenté sa propre candidature.

Toutes ces personnes ont fait l'objet d'un examen très approfondi comportant deux étapes. Elles ont dû passer un examen écrit, après quoi elles ont subi une entrevue menée par des fonctionnaires de Statistique Canada, des employés permanents ou nommés pour une période déterminée.

À partir de cette liste, plus de 2 000 commissaires au recensement ont été embauchés dans tout le Canada. Par suite de ce processus, on sollicite d'autres candidatures au poste de recenseur.

• (1425)

Comme je l'ai expliqué il y a quelques instants, 35 000 personnes dans tout le pays, ce n'est pas un mauvais chiffre. Je présenterai toutes les candidatures qui restent ou qui me parviendront de députés. Si le député a des candidatures à présenter, je l'invite à m'en faire part. Je serais heureux de les envoyer en son nom.

* * *

LA FISCALITÉ

M. Preston Manning (Calgary-Sud-Ouest, Réf.): Monsieur le Président, tous les paliers de gouvernement supérieurs au Canada, à l'exception du gouvernement fédéral, se sont engagés à réduire le déficit et à équilibrer leur budget.

On s'attend à ce que huit gouvernements équilibrent leur budget ou enregistrent des excédents durant le présent exercice. Cela signifie qu'un certain nombre de gouvernements provinciaux sont sur le point de pouvoir offrir des allègements fiscaux à leurs contribuables. Ils craignent que le gouvernement fédéral, avec son déficit qui atteint encore 30 milliards de dollars, annulera l'effet de leurs réductions fiscales en haussant ses impôts.

Le ministre des Finances peut-il, aujourd'hui, donner à ses homologues provinciaux l'assurance que le gouvernement fédéral n'augmentera pas ses impôts quand les provinces réduiront les leurs?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le chef du Parti réformiste a tendance, sans doute en raison de problèmes au sein des services de recherche, à toujours poser la même question.

Il a déjà posé celle-là. Je lui ai répondu que, lors de la dernière réunion des ministres des Finances, nous avons discuté de la question et que nous nous sommes entendus sur la nécessité de coordonner nos efforts, car il est insensé qu'un gouvernement comble le vide fiscal laissé par un autre. Nous continuerons de coopérer à ce chapitre.

Effectivement, huit provinces ont équilibré leur budget ou sont sur le point de le faire. Or, si elles ont pu le faire, c'est notamment en raison de la formule de croissance que le gouvernement a établie pour les transferts aux provinces.

Si le gouvernement fédéral avait fait ce que préconise le Parti réformiste, s'il avait pratiqué la politique de la terre brûlée et s'il avait sabré les transferts, ces provinces ne pourraient équilibrer leur budget.

M. Preston Manning (Calgary-Sud-Ouest, Réf.): Monsieur le Président, l'une des principales difficultés auxquelles se heurtent les provinces qui veulent équilibrer leur budget, c'est le fait que le gouvernement a réduit les transferts de manière draconienne. C'est exactement le contraire de ce que vient de dire le ministre.

Ces récriminations ne sont pas injustifiées. Même si le ministre nous assure que la question a fait l'objet de discussions avec ses homologues provinciaux et qu'ils sont arrivés à un accord, il n'en est rien. Si le ministre est si persuadé qu'ils sont arrivés à une entente, serait-il prêt à signer un accord fédéral-provincial officiel garantissant que les contribuables canadiens durement éprouvés sentiront concrètement les effets des mesures d'allègement fiscal adoptées par l'un ou l'autre des paliers de gouvernement?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, nous avons dit clairement aux provinces que nous sommes disposés à examiner toute la question de la coordination fiscale fédérale-provinciale. Nous avons été très clairs là-dessus et nous en discuterons à la prochaine rencontre.

Je trouve très curieux que le chef du Parti réformiste ait pu dire, il y a à peine une minute, que l'un des problèmes vient des réductions draconiennes que nous avons imposées aux provinces, alors que le

Questions orales

budget qu'il a proposé l'an dernier prévoyait des compressions si énormes que les nôtres paraissaient insignifiantes.

Pourquoi n'est-il pas cohérent? Comment peut-il prendre la parole ici pour dire une chose un jour et en dire une autre le lendemain? Le Parti réformiste est-il tout à fait incohérent?

M. Preston Manning (Calgary-Sud-Ouest, Réf.): Monsieur le Président, ce que le ministre des Finances a dit à propos du budget du Parti réformiste est faux.

Cela n'a rien de sorcier. Le ministre des Finances se souviendra sans doute que son prédécesseur, Michael Wilson, à la fin des années 80, a voulu réduire les impôts fédéraux et a réussi à le faire pendant deux ans. Les gouvernements provinciaux, notamment le gouvernement libéral en Ontario, ont toutefois haussé leurs impôts pour profiter du répit fiscal consenti par le gouvernement fédéral, de sorte que les contribuables n'ont jamais senti les effets de l'allègement. La population craint que la même situation se produise, mais à l'inverse, cette fois.

Je demande encore une fois au ministre de répondre par oui ou par non. Va-t-il conclure un accord fédéral-provincial garantissant qu'un allègement fiscal consenti par un palier de gouvernement ne sera pas récupéré par un autre?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, j'ai répondu à la question. J'ai dit que ce que nous voulons et ce que les provinces ont accepté de faire, c'est d'examiner les mesures fiscales que les provinces et le gouvernement fédéral imposent au même contribuable. Nous avons accepté de coordonner nos mesures.

• (1430)

Je devrais peut-être rappeler au chef du Parti réformiste que notre premier budget ne prévoyait aucune hausse d'impôt pour les particuliers. Notre deuxième ne prévoyait pas, lui non plus, de hausse d'impôt sur le revenu des particuliers. Notre troisième budget ne prévoyait pas de hausse d'impôt sur le revenu des particuliers ni sur celui des sociétés et il ne prévoyait pas de hausse de la taxe d'accise non plus. Il n'y a eu aucune hausse d'impôt.

* * *

[Français]

STATISTIQUE CANADA

M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ): Monsieur le Président, on sait que le ministre de l'Industrie et responsable du recensement a instauré un régime de listes prioritaires et de noms prioritaires pour recruter le personnel de recensement de Statistique Canada.

Le ministre confirme-t-il que c'est son propre cabinet qui décide quelles listes deviennent prioritaires ou non?

[Traduction]

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, je crois avoir déjà répondu à cette question. Permettez-moi de répondre à une autre question.

Si le député demande si, à titre de ministre chargé de Statistique Canada, je participe à la dotation des postes de recenseur, la réponse est oui. Aux termes de la Loi sur la statistique, le ministre chargé de Statistique Canada peut nommer le personnel nécessaire pour effectuer un recensement.

Cependant, pour avoir au départ le plus grand nombre possible de noms et pour que les gens les mieux qualifiés obtiennent les emplois, l'habitude était de recourir au processus politique.

En ce qui concerne la dotation des postes de commissaires de recensement, comme je l'ai indiqué au député, tous les députés ont proposé le nom d'une personne. De nombreux représentants du Bloc québécois, du Parti réformiste, du NPD et du Parti libéral n'avaient pas les qualités requises pour l'emploi.

Pour ce qui est des 35 000 postes de recenseur, nous avons donc demandé que les gens dont les noms avaient été proposés par mon bureau soient embauchés, s'ils avaient réussi l'examen.

Je suis prêt à faire cela pour tout député qui, à l'instar de nombreux députés de l'opposition officielle, ferait valoir que les gens qu'il a proposés sont plus qualifiés que l'a montré le premier examen. Je les invite à communiquer les noms de ces personnes.

[Français]

M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ): Monsieur le Président, c'est une grande réponse à une question qui était pourtant très simple. Je donne de nouveau l'occasion au ministre de me répondre à une question simple.

Le ministre confirme-t-il que des libéraux sont appelés à fournir des noms sur une liste, qualifiée par son cabinet de prioritaire, pour des circonscriptions fédérales détenues par d'autres députés que du Parti libéral, oui ou non? C'est simple.

[Traduction]

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, parlons clairement. Si le député demande si les personnes proposées par mon bureau étaient strictement d'allégeance libérale, la réponse est non.

S'il veut être certain que l'on tienne compte des noms de ses électeurs, noms qu'il avait inscrits sur sa liste, en vue de combler des postes de recenseur, je l'invite à vérifier. Point final.

LES AFFAIRES INDIENNES

M. John Duncan (North Island—Powell River, Réf.): Monsieur le Président, l'entente conclue avec les Nisga'a transfère à ces derniers la propriété d'une section de la route publique reliant Terrace à New Aiyansh et à Greenville.

Le ministre sait que des barrages routiers ont été érigés en Colombie-Britannique pour revendiquer la propriété légale de l'emprise routière de routes menant au lac Adams et au mont Apex. Ces conflits demeurent non résolus, et le ministre se libère commodément de cette responsabilité.

Pourquoi le ministre préconise-t-il une entente qui supprime la propriété publique, établie depuis longtemps, de certaines routes, tout en sachant que ce précédent constitue le meilleur moyen de s'attirer des problèmes?

• (1435)

L'hon. Ron Irwin (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.): Monsieur le Président, à propos plus précisément de l'accès public, puisque c'est à cela que se résume la question, je suis très fier des dispositions de l'entente à cet égard.

Elles assurent en effet l'accès public aux terres des Nisga'a aux fins de chasse, de pêche et de loisirs. Les Nisga'a régleront cet accès selon des critères de sécurité, d'environnement, de sites culturels et historiques et d'habitat. Le gouvernement provincial s'occupera de l'entretien des routes. Les gouvernements fédéral et provincial peuvent acquérir des terrains des Nisga'a à des fins d'accès public contre une juste rémunération. Il s'agit d'une manière très moderne de traiter la question de l'accès public, dont la province de la Colombie-Britannique, les Nisga'a et le gouvernement fédéral sont très fiers.

M. John Duncan (North Island—Powell River, Réf.): Monsieur le Président, le ministre continue de perpétuer dans l'entente des mythes qui ne résistent pas à l'examen.

Le ministre a déclaré récemment à la Chambre que l'entente conclue avec les Nisga'a ne prévoyait pas de protection constitutionnelle pour la pêche commerciale. La même affirmation a été faite dans certaines annonces du gouvernement de la Colombie-Britannique, ce qui a suscité des plaintes. Le ministre provincial des affaires autochtones a donc retiré les annonces parce qu'elles étaient inexacts et induisaient le public en erreur.

Le ministre suivra-t-il l'exemple de son homologue provincial et fera-t-il ce qui s'impose en retirant sa déclaration antérieure susceptible d'induire le public en erreur?

L'hon. Ron Irwin (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.): Monsieur le Président, tout ce qu'il y a de mystérieux à propos de l'entente avec les Nisga'a, c'est l'absence du député de la région qui avait été invité à la cérémonie de signature.

Questions orales

En ce qui a trait à la pêche, la pêche commerciale et la question de savoir si elle était protégée par la Constitution ont fait l'objet de beaucoup de négociations. Les Nisga'a réclamaient une protection constitutionnelle, mais ont fini par retirer cette revendication.

La composante commerciale de la pêche n'est pas protégée par la Constitution. Elle est définie chaque année par un comité composé de deux représentants des Nisga'a et de deux représentants fédéraux, et relevant directement du ministre des Pêches et des Océans.

* * *

[Français]

STATISTIQUE CANADA

M. Gilbert Fillion (Chicoutimi, BQ): Monsieur le Président, de toute évidence, le ministre de l'Industrie est en train d'instaurer à Statistique Canada un système de favoritisme incompatible avec le rôle même de l'organisme.

En s'arrogeant le droit de choisir sur une base partisane les recenseurs de Statistique Canada, le ministre ne se rend-il pas coupable de patronage dans l'exercice de ses fonctions?

[Traduction]

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, je soupçonne certains de mes collègues d'espérer que je plaide coupable à cette accusation.

Le système utilisé se fonde sur l'examen que font les fonctionnaires des compétences que possèdent les candidats aux postes de commissaire de recensement, candidats dont le nom figure sur les listes établies par des entrepreneurs ou d'autres sources et fournies par tous les députés.

Le deuxième processus a trait à l'embauche des recenseurs. Il y a plus de 35 000 candidats dans tout le pays qui doivent se plier à une évaluation de leurs compétences, laquelle se fera en deux étapes.

Étant donné que des députés de tous les partis se sont plaints du fait que les candidats qu'ils croyaient compétents n'ont pas tous été nommés commissaires au recensement, nous avons demandé à Statistique Canada d'accorder la priorité aux candidats qui ont prouvé qu'ils avaient les compétences nécessaires et qui ont été proposés par le cabinet du ministre. Cela comprend aussi les candidats proposés par des députés autres que des ministériels.

C'est ce que j'invite le député à faire sans plus tarder.

[Français]

M. Gilbert Fillion (Chicoutimi, BQ): Monsieur le Président, le sénateur Hervieux-Payette parlait hier d'un gouvernement totalement intègre. Est-ce que les pratiques du ministre de l'Industrie dans le cadre du recensement de 1996 lui apparaissent comme étant conformes aux règles de l'éthique gouvernementale?

Questions orales

• (1440)

[Traduction]

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déclaré en réponse à une question précédente, la Loi sur Statistique Canada accorde au ministre toute la discrétion voulue pour nommer directement les participants au recensement.

Au lieu de pratiquer le favoritisme à la vue et au su de tout le monde, j'ai demandé à tous les députés de participer et de proposer des candidats. Comme il y a 35 000 candidats, je rappelle cependant que la plupart de ceux qui seront embauchés seront recrutés directement par Statistique Canada, par l'entremise soit des centres d'emploi du Canada, soit de groupes et d'organismes des diverses circonscriptions.

Le recensement aura bel et bien lieu à la date prévue. Si le député a des candidats à proposer, il devrait le faire cette semaine.

* * *

LE SERVICE CANADIEN DU RENSEIGNEMENT DE SÉCURITÉ

Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.): Monsieur le Président, le 29 février, le solliciteur général a informé la Chambre que le directeur du SCRS l'avait assuré qu'il n'y avait pas de taupe au sein de ce service. Il a ajouté que le CSARS ne pouvait pas confirmer les allégations voulant qu'il y ait une taupe au sein du SCRS.

Aujourd'hui, je voudrais avoir l'opinion du ministre à cet égard. Le solliciteur général est-il intimement persuadé qu'aucun espion russe n'a infiltré le SCRS?

L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je ne révélerai rien de plus au sujet de l'emploi de commissaires de recensement, mais je dirai au député, qui soulève une grave question, que je n'ai aucune raison de modifier les réponses que j'ai déjà faites.

Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.): Monsieur le Président, je ne blâme pas le solliciteur général d'hésiter quelque peu à donner une réponse plus positive à la Chambre.

Le ministre devrait peut-être demander au directeur, qui est tellement persuadé que l'employé en question n'est pas une taupe, comment il se fait que cet employé a eu des contacts secrets avec des cibles du service, est allé sans permission rencontrer une source du SCRS dans une autre région, a des dizaines de milliers de dollars dont la provenance est inexplicée, a menti au cours de son entrevue de sécurité et a raté un test polygraphique?

L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, si je ne m'abuse, tout cela a été vérifié par le CSARS lorsqu'il a examiné la question et, je le répète, je n'ai aucune raison de mettre en doute ses conclusions en la matière ni l'information que j'ai reçue du directeur.

* * *

[Français]

STATISTIQUE CANADA

M. Michel Gauthier (chef de l'opposition, BQ): Monsieur le Président, le ministre de l'Industrie, depuis tout à l'heure, répond à nos questions et, manifestement, dans ses réponses, il semble trouver que les choses se passent normalement dans le recensement qui est organisé par Statistique Canada. J'aimerais donc, exceptionnellement, avoir quelques réponses de sa part sur d'autres informations que nous avons.

On peut lire, dans une note d'information de Statistique Canada, Recensement 96, ce qui suit:

La priorité donnée aux listes prioritaires demeure et veuillez noter que ces listes seront identifiées comme prioritaires via un autocollant.

Par contre, les représentants du Parti libéral ont jusqu'au 29 mars pour nous fournir des noms additionnels et faire suite à votre demande en ce sens. Il est par ailleurs possible que les libéraux nous fournissent d'autres listes prioritaires de candidats dans des circonscriptions électorales fédérales non libérales.

Est-ce que la belle assurance du ministre vient du fait qu'il ignore complètement ce qui se passe dans son ministère ou simplement qu'il tente de nous dissimuler les pratiques peu orthodoxes que ces gens nous réservent?

[Traduction]

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, je ne sais pas combien de fois je devrai expliquer cela.

Sauf votre respect, le chef de l'opposition nous a donné une liste qui a été transmise à Statistique Canada. Je ne sais pas quel document il lit. Je me ferai un plaisir de le consulter, s'il veut bien me le transmettre. Ce document ne vient sûrement pas de moi.

• (1445)

Je tiens à lui donner l'assurance que les députés de tous les partis qui ont soumis des noms par l'intermédiaire de leur personne-ressource pour les postes de commissaire au recensement ont été déçus des résultats du processus de sélection.

Pour donner au moins l'occasion à nombre de personnes dont le nom a été soumis—et il y a encore beaucoup de postes à combler, car ces listes ne suffisent pas—, nous avons demandé à Statistique Canada d'accorder la priorité aux personnes qui se qualifient à un examen et dont le nom a été soumis par les bureaux des députés.

Cette liste comprend d'ailleurs les noms d'habitants de Roberval qui ont été fournis par le chef de l'opposition.

[Français]

M. Michel Gauthier (chef de l'opposition, BQ): Monsieur le Président, visiblement on a un ministre qui a des problèmes. Comment le ministre peut-il faire des déclarations comme il vient de le faire, alors que dans la note de service, sur le papier de Statistique Canada, il est indiqué, et je cite: «La grande nouvelle est celle-ci: vous pouvez aller à d'autres sources pour recruter des recenseurs. . . » et on parle là-dedans de bloquistes, d'étudiants. . .

Des voix: Oh!

M. Young: Continuez, continuez.

Une voix: Non, non, lisez au complet.

M. Gauthier: Je vais le relire au complet, à la demande générale du Parti libéral. Vous comprendrez que ce sera un peu plus long, je vais être obligé de le lire.

La grande nouvelle est celle-ci: vous pouvez aller à d'autres sources pour recruter des recenseurs (CEC, bloquistes, étudiants, répertoires de Stat. Can.). Cependant. . .

Vous vouliez le savoir, vous allez le savoir.

. . . veuillez informer ces candidats que même s'ils réussissent au test, il n'y a aucune assurance qu'ils seront invités à l'entrevue. Tout dépendra des postes restants qui n'auront pu être comblés via la liste de candidats prioritaires.

Une voix: Oh, oh!

Une voix: Ils sont menés par les libéraux.

M. Gauthier: Comment le ministre peut-il afficher une si belle assurance, alors qu'on sait pertinemment que les listes prioritaires sont fournies par les libéraux, identifiées par son cabinet et qu'elles ont priorité sur la compétence, tel que c'est écrit là-dedans?

[Traduction]

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, je demande encore au chef de l'opposition d'avoir l'obligeance de déposer ses documents pour que je puisse les consulter. Ces documents ne viennent pas de moi ni de mon bureau.

Si le député souhaite me donner des noms, comme des députés de tous les partis l'ont fait, ces noms seront transmis. Les personnes en cause seront soumises à un processus d'examen très rigoureux. Après tout, il s'agit du recensement du Canada. Nous voulons qu'il soit fait par des gens compétents. Nous ne voulons pas de ces personnes qui ont compté les bulletins de vote lors du référendum.

Des voix: Oh, oh!

Questions orales

LE CRÉDIT D'IMPÔT POUR PERSONNES HANDICAPÉES

Mme Beth Phinney (Hamilton Mountain, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre du Revenu national.

La définition de la cécité donnée dans le formulaire de crédit d'impôt pour personnes handicapées a eu des répercussions sur les personnes handicapées visuelles. Récemment, dans la région de Hamilton, Zena Duguay, une personne âgée, a reçu une lettre l'informant qu'elle n'avait pas droit au crédit qu'elle recevait depuis 20 ans.

Que fait la ministre pour que les Canadiens handicapés obtiennent tous les avantages auxquels ils ont droit?

L'hon. Jane Stewart (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée de Hamilton Mountain d'avoir fait diligence dans ce dossier.

Après ses démarches, celles d'autres députés et celles de l'Institut national canadien pour les aveugles, nous avons reconnu que le certificat d'admissibilité qui sert à réclamer le crédit d'impôt pour personnes handicapées créait un problème, particulièrement dans le cas des Canadiens aveugles ou handicapés visuels.

Les demandes de certaines personnes admissibles au crédit ont été rejetées. Cette situation sera redressée. Le ministère collaborera avec l'INCA pour revoir les dossiers rejetés en raison du problème de formulaire et ce document sera corrigé.

• (1450)

Enfin, le ministère administrera le crédit d'impôt pour personnes handicapées avec justice et compassion et, si des mesures correctives s'imposent dans l'administration de ce crédit, elles seront prises.

* * *

LE CODE CRIMINEL

M. Randy White (Fraser Valley-Ouest, Réf.): Monsieur le Président, hier, le ministre de la Justice s'est fait vivement critiquer par l'Association canadienne des policiers pour son refus de prendre un engagement ferme à l'égard de l'abrogation de l'article 745. Qu'a-t-il fait? Il a mentionné un cas où la famille de la victime avait appuyé la demande d'examen judiciaire.

Le ministre de la Justice peut-il expliquer pourquoi il a omis de dire que la famille de la victime était également la famille du contrevenant? Pourquoi a-t-il délibérément trompé les membres de. . .

M. Assadourian: Vous n'apprendrez jamais.

Une voix: Vous avez tout gâché.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je vous demande encore une fois de faire attention. Les mots «délibérément trompé» ne sont pas acceptables. J'invite le député à retirer ces mots.

Questions orales

M. White (Fraser Valley-Ouest): Monsieur le Président, je les retire. Je poursuis ma question qui s'adresse au ministre de la Justice. Pourquoi diable les membres de l'ACP n'ont-ils pas été bien informés de la situation?

L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, le cas que j'ai mentionné venait appuyer le point que je voulais faire ressortir, soit que les personnes qui purgent des peines d'emprisonnement pour meurtre ne sont pas toutes des criminels endurcis, des délinquants dangereux, et qu'il y a des circonstances exceptionnelles. Dans le cas que j'ai mentionné, il y avait justement des circonstances exceptionnelles.

Durant mon allocution devant l'Association canadienne des policiers hier, j'ai dit aux membres de ce groupe que je travaille actuellement avec le solliciteur général à l'élaboration de propositions que nous présenterons au caucus, puis au Cabinet, en vue de modifier l'article 745 pour répondre aux préoccupations exprimées au cours des derniers mois dans ce pays.

Nous n'avons pas écarté la possibilité d'abroger cet article, mais j'ai signalé hier que, si nous l'abrogeons simplement comme le Parti réformiste voudrait que nous le fassions, cela ne tiendrait pas compte du fait que, parmi les gens qui purgent une peine d'emprisonnement pour meurtre au Canada, il y a des cas où interviennent des circonstances exceptionnelles. C'est exactement ce que je voulais montrer lorsque j'ai donné l'exemple auquel le député a fait allusion.

M. Randy White (Fraser Valley-Ouest, Réf.): Monsieur le Président, je tiens à informer le ministre de la Justice qu'il n'y a pas que le Parti réformiste qui veut que cet article soit abrogé.

En fait, hier, l'Association canadienne des policiers a dit au ministre qu'elle n'appuierait rien de moins que l'abrogation absolue de l'article 745, et beaucoup d'autres Canadiens sont de cet avis. Aucune modification ne sera appuyée.

Pourquoi le ministre continue-t-il d'essayer de remanier cette disposition législative ridicule devant les montagnes de pétitions et devant les demandes claires et persistantes des victimes, des policiers et de la majorité des députés à la Chambre des communes?

L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme le solliciteur général et moi-même l'avons dit à la Chambre et comme je l'ai dit à l'Association canadienne des policiers hier, nous soumettrons au caucus et au Cabinet des propositions qui répondront aux préoccupations exprimées.

Il est important, au moins pour les députés de notre parti, si mon collègue en est incapable, de faire la distinction entre les cas qui sont différents. Nous allons examiner l'article 745 en tenant compte de toutes ses répercussions.

Je répète aujourd'hui le point que je voulais faire ressortir hier: les personnes qui purgent une peine d'emprisonnement pour meurtre ne sont pas toutes dans des situations identiques, et nous devrions tenir compte de cela en examinant l'article 745.

[Français]

LE CODE CANADIEN DU TRAVAIL

M. François Langlois (Bellechasse, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au solliciteur général.

Le 31 janvier 1996, le rapport du groupe de travail chargé d'examiner la Partie I du Code canadien du travail recommandait, à la page 55, et je cite: «Que le gouvernement entreprenne un examen visant à déterminer s'il convient d'accorder aux agents de la GRC le droit de se syndiquer et de négocier collectivement sous le régime d'une autre loi que le Code canadien du travail.»

• (1455)

Hier, le solliciteur général déclarait, lors de son intervention devant l'Association canadienne des policiers, qu'il refusait de donner le droit légitime aux policiers de la GRC de se syndiquer. Le ministre ne reconnaît-il pas qu'il a d'emblée rejeté le processus de consultation publique annoncé par le ministre du Travail sur la syndicalisation des membres de la GRC?

[Traduction]

L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, le comité Simms avait un ordre de renvoi très limité, soit recevoir des doléances au sujet du fonctionnement de la partie I de la Loi canadienne sur les relations de travail.

La partie I vise uniquement les personnes qui travaillent dans une industrie du secteur privé réglementée par une loi fédérale et ne s'applique pas aux employés du secteur public. Le comité Simms a bien fait certaines observations concernant les relations de travail et la GRC mais, autant que je sache, cela ne faisait pas partie de son mandat.

L'article visé dans le rapport ne concernait pas des choses comme le système actuel de relations de travail au sein de la GRC, en vertu duquel les agents élisent leurs propres représentants auprès de la direction de la GRC pour régler des questions de cet ordre.

Enfin, j'ajoute que tout changement à l'actuelle Loi sur la Gendarmerie Royale du Canada doit être examiné par le Cabinet et proposé ensuite sous forme de projet de loi à la Chambre des communes. Il ne m'appartient pas de prendre personnellement la décision.

Comme je l'ai également dit à l'Association canadienne des policiers, la Chambre a un programme législatif chargé. Que certaines personnes soient d'accord ou non, ce sont là les priorités du gouvernement.

[Français]

M. François Langlois (Bellechasse, BQ): Monsieur le Président, tout ce que le gouvernement a fait depuis son élection, envers les agents de la GRC, a été de confirmer le commissaire de la GRC dans son statut impérial d'employeur distinct, de se traîner les pieds dans l'application de la décision Gingras, de déposer le projet de loi C-58 pour empêcher la syndicalisation des agents de la GRC, finalement de bafouer les droits les plus démocratiques des agents

Questions orales

de la GRC, comme ceux du sergent d'état-major Gaétan Delisle de se présenter et d'être élu maire de Saint-Blaise-sur-Richelieu.

Quand le gouvernement va-t-il traiter les agents de la GRC comme tous les autres citoyens canadiens?

[Traduction]

L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, sauf le respect que je dois au député, je me permets de rectifier une chose qu'il a dite.

La GRC ne jouit pas d'un statut d'employeur distinct, ce qui est une situation très particulière. La question est examinée en consultation avec les représentants élus des agents de la GRC.

J'ajoute qu'on ne peut passer outre à la structure actuelle qui régit les relations de travail au sein de la GRC. Il semble que certaines personnes n'approuvent pas cette structure, mais je n'ai reçu aucune information m'indiquant qu'elle ne jouit plus de l'appui de la majorité des agents de la GRC.

Nous avons beaucoup de respect pour tous les membres de la GRC et pour le rôle important qu'ils jouent au sein de notre société. Le gouvernement accorde une grande importance au bien-être des agents et à leurs conditions de travail. Nous tenons à ce que leurs préoccupations soient examinées de façon adéquate et au moment opportun.

* * *

LES COMMUNICATIONS

M. Jim Abbott (Kootenay-Est, Réf.): Monsieur le Président, la lutte féroce qui a lieu au sein du Cabinet au sujet de la propriété étrangère dans la radiodiffusion et les télécommunications est bien connue.

La ministre du Patrimoine canadien veut revenir à 1967, tandis que le ministre de l'Industrie veut entrer très lentement dans le XXI^e siècle.

Ma question s'adresse au ministre de l'Industrie. Je pose ma question parce que les consommateurs et l'industrie des télécommunications réclament une politique des télécommunications cohérente. Quand aurons-nous une telle politique?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, nous avons une politique des télécommunications cohérente.

Le député sait que, dans le mémoire conjoint sur la convergence que nous avons présenté au CRTC l'an dernier, nous avons proposé un plan propre à rendre l'industrie canadienne des télécommunications concurrentielle. Nous espérons répondre très bientôt au rapport du CRTC sur la convergence.

• (1500)

Pour ce qui est de la propriété étrangère, que le député a mentionnée dans son préambule, je lui dirai que, de tous les pays, le Canada est celui qui possède la réglementation la plus ouverte et la plus libérale. Nous attendons avec impatience que les si nombreuses promesses de réciprocité faites par d'autres pays se traduisent par des gestes concrets.

M. Jim Abbott (Kootenay-Est, Réf.): Monsieur le Président, si l'on tient compte de la décision rendue la semaine dernière sur la radiodiffusion directe par satellite et du fait que le Cabinet n'est pas prêt à renverser la décision de principe rendue par le CRTC, il faut bien admettre que le Cabinet place l'industrie canadienne en position d'infériorité face à l'industrie américaine.

Le ministre peut-il nous dire quand lui et la ministre du Patrimoine canadien finiront par accorder leurs violons et rendre des décisions propres à instaurer une véritable concurrence sur le marché canadien?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ministre de la Diversification de l'Ouest canadien et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, que le Parti réformiste pose une telle question constitue un sommet de l'ironie.

L'an dernier, lorsque le Cabinet a donné pour instruction au CRTC d'adopter une orientation devant conduire à la concurrence, le Parti réformiste nous a accusés à maintes reprises de nous ingérer dans les affaires du CRTC. Ce parti nous a critiqués. Il n'était pas prêt à adopter avec nous une position favorable à la concurrence.

Nous avons formulé nos instructions au CRTC avec beaucoup de précautions. Nous avons pris bien soin de respecter la loi en lui donnant des instructions sur des questions d'orientation. Le CRTC a pour rôle d'appliquer la politique et c'est ce qu'il a fait.

Si le député n'aime pas la situation actuelle, je me demande pourquoi il ne nous a pas appuyés lorsque nous avons donné au CRTC des instructions allant justement dans le sens de sa question.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

L'hon. Charles Caccia (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances. Elle concerne l'engagement annoncé dans le livre rouge de mener une étude poussée de la fiscalité et des subventions fédérales, afin de cerner et de recenser les obstacles à de bonnes pratiques environnementales.

Quand le ministre des Finances entend-il donner suite à cette promesse?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, nous sommes heureux de recevoir et d'examiner activement les propositions du Comité permanent de l'environnement concernant cette étude. Nous annoncerons sous peu la manière dont

Initiatives ministérielles

nous entendons poursuivre les importants travaux qui ont déjà été commencés.

Je vais donner quelques exemples de ce que nous avons déjà fait. Le budget de 1994 annonçait des déductions fiscales pour encourager les contributions au fonds de régénération minière. En 1995, nous avons apporté une modification fiscale qui visait à encourager les dons de terres écologiquement sensibles. Dans le budget de 1996, que nous venons de présenter, nous avons donné suite aux principales conclusions de l'examen du Comité de l'environnement pour aider à établir des règles du jeu égales entre les sources d'énergie renouvelables et non renouvelables, notamment en assurant l'accès au financement par actions accréditatives. Je crois que le gouvernement est très actif à cet égard.

Je tiens également à féliciter le Comité de l'environnement, son président et tous les députés qui ont porté cette très importante question à l'attention du gouvernement.

* * *

LE COMMERCE

M. Vic Althouse (Mackenzie, NDP): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre du Commerce ou au ministre de l'Agriculture.

Les États-Unis ont prétendu, devant le groupe spécial qui siège actuellement, que le Canada savait parfaitement que la conversion des quotas d'importation de produits soumis à la gestion de l'offre en droits de douane était contraire à l'ALENA, même si la tarification était autorisée par le GATT et l'Organisation mondiale du commerce. Les fonctionnaires canadiens disent qu'il n'y a aucune preuve de l'existence de circulaires intergouvernementales à ce sujet.

Le ministre peut-il donner sa parole à la Chambre qu'il n'existe aucun document autorisé par un ministre d'État passé ou présent qui donnerait raison aux États-Unis, ni déclaration en provenance d'un ministère qui pourrait compromettre la position du Canada vis-à-vis des États-Unis dans ce différend?

L'hon. Ralph E. Goodale (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, autant que je sache, il n'existe pas de document de ce genre. J'ai déjà demandé à mes fonctionnaires de me le confirmer sans l'ombre d'un doute.

Par contre, je peux dire au député ce qui existe, à ma connaissance. Cela m'a été remis à Genève, en décembre 1993, au moment de la signature de l'accord donnant naissance à l'OMC. C'était un avis juridique très clair et sans équivoque du conseiller juridique représentant le gouvernement canadien qui confirmait que notre position sur la gestion de l'offre était non seulement conforme à celle de l'OMC, qui était sur le point de voir le jour, mais également conforme à toutes nos obligations dans le cadre de l'ALENA.

• (1505)

Le Président: Chers collègues, normalement, cette intervention mettrait fin à la période des questions, mais j'ai ici un avis de recours au Règlement de la part du député de Skeena.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

LES RÉCLAMATIONS TERRITORIALES DES NISGA'A

M. Mike Scott (Skeena, Réf.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Durant la période des questions, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien a déclaré que j'avais refusé de me rendre à la cérémonie de signature des Nisga'a qui s'est déroulée vendredi dernier à Aiyansh. Le ministre sait que cela est totalement faux, et je lui demande de retirer cette affirmation. Il ne s'agit pas d'une question à débattre, mais d'un fait.

Le Président: Je ne sais pas vraiment où vous voulez en venir, mais le ministre est ici et peut-être qu'il pourrait clarifier la situation.

L'hon. Ron Irwin (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.): Les dirigeants de la nation Nisga'a m'ont dit qu'une invitation avait été envoyée au député. S'il affirme qu'il n'a pas été invité, je veux bien prendre sa parole.

Le Président: Voilà, la question est close.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-14, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois, soit lu une troisième fois et adopté.

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, je pense qu'effectivement, il est important qu'on puisse faire part, à la Chambre, de tous les arguments lorsqu'on étudie un projet de loi comme celui-ci qui vise à moderniser la législation en matière de transport ferroviaire.

Pour analyser ce projet de loi, j'ai décidé d'y aller en fonction d'un exemple concret, parce qu'il y a un aspect de la loi qui nous concerne tous et qui a des impacts particuliers dans certaines régions du Québec et du Canada, et c'est la question du transport ferroviaire et des lignes ferroviaires qui peuvent être vendues à des intérêts privés.

L'exemple dont je veux me servir, c'est l'exemple de la ligne entre Gaspé et Matapédia, dans la région de la Gaspésie, dans l'est du Québec. Il y a là une ligne qui, pendant plusieurs années, a été ballottée et remise en question. On se demandait si on allait en assurer le maintien.

Initiatives ministérielles

Selon l'ancienne façon de faire et celle qui existe encore dans la législation actuelle, il est assuré qu'il y aura des audiences publiques. Le gouvernement, lorsqu'il voudra fermer une ligne par le biais de l'Office de l'énergie, devra organiser des audiences et aller chercher les opinions.

Dans le nouveau projet de loi—et c'est très important pour l'avenir de ces lignes—aucune audience publique n'est prévue où la population pourrait exposer les raisons pour lesquelles une liaison ferroviaire est importante pour leur collectivité. Par exemple, l'année suivant notre élection, il y avait eu une rumeur à l'effet de fermer la ligne Gaspé-Matapédia. Il y a eu des audiences publiques. Il y a même eu des audiences organisées par les mouvements communautaires et, à la suite des représentations faites, on a gagné pour que la ligne ferroviaire puisse continuer de fonctionner.

Aujourd'hui, en vertu de la nouvelle loi, la réalité serait la suivante: la compagnie propriétaire n'aurait qu'à annoncer qu'elle va se défaire de l'installation et les gens du milieu n'auraient qu'un délai de 15 jours pour être consultés sur le bien-fondé d'acheter ou non cette ligne.

• (1510)

On se retrouve donc devant une situation où il pourrait facilement y avoir eu des négociations en coulisses qui auraient pour résultat d'avantager des propriétaires privés. L'exemple qu'on a devant nous est effectivement très réel. Présentement il y a des rumeurs, il y a eu des articles de journaux ces derniers jours à l'effet que la ligne Gaspé-Matapédia pourrait être cédée à une compagnie comme la compagnie Irving qui a plusieurs propriétés dans ce domaine.

Par contre, pendant cette période, parce qu'on n'a pas l'information sur le fait que la ligne puisse être à vendre ou pas, le milieu ne sait pas comment réagir.

Dans le projet de loi on prévoit que les compagnies propriétaires devront déposer un plan triennal des lignes dont elles veulent se défaire, sauf que cela n'a aucun impact en 1996. On n'a pas encore demandé aux entreprises de déposer ce plan-là. Disons que la loi est adoptée à la présente session, que les compagnies préparent leur plan, parce qu'elles n'ont pas à le déposer, elles n'ont qu'à le préparer, à l'avoir en filière, à ce moment-là le milieu n'est pas en état de préparer son argumentation, de voir s'il y aurait possiblement des acheteurs locaux dans la région. Cela va plutôt encourager la mainmise de lignes ferroviaires par des intérêts étrangers ou de grands capitaux.

Cela aura comme résultat qu'on n'a aucune garantie que la ligne, à moyen terme, restera ouverte. Prenons un cas comme celui d'Irving, compagnie qui intervient dans plusieurs secteurs: elle intervient dans le secteur du bois, dans le secteur de l'essence automobile, dans le domaine ferroviaire. Il pourrait y avoir des intérêts divergents à certaines occasions qui ne correspondent pas avec ceux du milieu.

Le projet de loi tel que présenté ne donne pas de garanties suffisantes pour permettre aux habitants de la région, aux gens qui vivent dans ce coin de pays de s'assurer qu'ils pourront analyser la situation comme il faut, se prendre en main, voir s'ils n'auraient pas des options possibles d'achat par des intérêts du milieu.

Dans le cas présent, on pourrait étendre l'exemple en disant que s'il y a un délai suffisant pour la ligne Gaspé-Matapédia, qu'est-ce qui dit que le nouveau fonds de solidarité pour la région du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie ne pourrait pas être utilisé pour permettre un consortium d'intérêts locaux, des fonds provenant de ce fonds, des fonds qui proviendraient aussi d'autres intérêts régionaux, des autorités locales, pour s'assurer qu'on prend l'installation en main et qu'on lui donne une vocation pour le futur et pour que l'on cesse une fois pour toutes de remettre en question, d'année en année, la pertinence de cette ligne de chemin de fer.

Il y a un constat qui est assez décevant, c'est le fait que l'actuel gouvernement fédéral n'a aucune préoccupation du développement régional. Il s'est vraiment incliné devant la loi du marché et toutes les législations qu'ils font, et cela en est un exemple. On dit qu'on va laisser jouer le marché le plus possible, et sous le couvert de la déréglementation on accepte des choses qui ne sont pas à l'avantage du développement des régions du Québec et du Canada.

Je pense que la majorité libérale, particulièrement les députés de régions auraient intérêt à s'assurer qu'il y aura des amendements dans ce projet de loi, de façon à donner des délais supplémentaires pour permettre aux gens des milieux de savoir qu'il y aura mise en vente d'une ligne de chemin de fer, de savoir quelles sont les conditions dans lesquelles elle pourrait être vendue, quel est le coût d'un tel appareil et aussi la sorte de développement qu'on pourra assurer autour de la ligne en question.

Il y a d'autres éléments qu'on peut soulever. Antérieurement, il était prévu qu'il pouvait y avoir des ententes secrètes entre des transporteurs pour s'assurer, dans la compétition avec les autres intervenants, avec les autres transporteurs, qu'on offrait le produit au moins cher possible. De cette façon, on pouvait rester sur le marché. Mais il y avait un aspect particulier dans la loi actuelle, c'est que ces ententes devaient être déposées à l'Office national de l'énergie, et cette obligation ne sera plus là. On ne pourra donc plus s'assurer que les propriétaires de petites lignes de chemin de fer aient une espèce de garantie pour avoir accès aux plus grandes lignes de chemin de fer, aux grands circuits nationaux.

Cet élément devrait, selon nous, être corrigé pour s'assurer qu'on donnera la chance égale aux propriétaires de petites lignes de chemin de fer, parce qu'il y en a de plus en plus de ce type de ligne. Il faut s'assurer qu'ils aient un avenir, qu'ils aient des chances égales avec les plus grands transporteurs, pour ne qu'il se fasse pas toujours de la négociation à rabais envers ces gens.

• (1515)

L'autre élément que je voulais souligner est le fait que l'on ne nous assure pas qu'il y aura obligation d'interconnexion entre les petites lignes de chemins de fer et les grands réseaux. Je pense qu'il y aurait intérêt à ce que la loi soit révisée et que des amendements puissent être apportés afin de permettre le bon fonctionnement des CFIL. Les CFIL sont des chemins de fer d'initiative locale, des chemins de fer qui sont habituellement de courtes lignes et que des intérêts locaux ou des intérêts spécifiques à une région voient à développer pour contribuer au développement de l'ensemble de la région.

Il y a aussi dans cette loi un vice de forme dans le sens que l'on dit qu'à l'avenir tout CFIL pourrait être déclaré à l'avantage général du Canada. Cette situation risque de pénaliser les propriétaires de petites lignes de chemins de fer, parce qu'ils doivent collaborer avec les grandes lignes, comme le Canadien National et le Canadien Pacifique, et cette décision ne permettrait pas aux propriétaires de CFIL d'avoir toute la marge de manoeuvre que leur donnerait

Initiatives ministérielles

autrement le fait de n'être régis que par les lois provinciales, ce qui correspond beaucoup mieux à leur vocation puisque la quasi-totalité des CFIL sont des lignes de chemins de fer à l'intérieur d'une province. Donc, ils devraient normalement être couverts par la législation provinciale, mais le gouvernement fédéral se donne le droit que tout CFIL puisse être déclaré à l'avantage général du Canada, donc dédoubler un peu la législation à laquelle les propriétaires auront à faire face.

Donc, oui, il est nécessaire que l'on veuille moderniser la législation en matière de transport ferroviaire, mais je crois que l'on n'a pas suffisamment tenu compte, dans le projet de loi, de toutes les expériences vécues au cours des 20 dernières années dans le domaine du désaisissement de lignes de chemin de fer.

Tous les obstacles et toutes les difficultés que nous avons rencontrés ont servi à nous enrichir. D'ailleurs, les groupes locaux qui ont développé une certaine expertise à présenter des projets, présenter des mémoires pour s'opposer à des fermetures de lignes, avec le nouveau projet, nous leur enlevons, finalement, un peu de toute cette expertise puisqu'ils ne pourront plus l'exploiter de la même façon. Ils ne pourront plus avoir des informations satisfaisantes pour que les intérêts régionaux puissent prendre en main ce qu'ils veulent faire avec ce type de situation.

Un autre élément sur lequel je voulais attirer l'attention de la Chambre c'est qu'à l'article 99, on ne prévoit pas que l'Office de l'énergie doive mener une étude environnementale avant d'autoriser la construction d'un chemin de fer. Ce genre de remarque, il me semble, va un peu à l'encontre de ce que l'on a comme préoccupation environnementale à travers le Québec et le Canada, depuis que nous sommes de plus en plus conscients de la nécessité de tenir compte des impacts environnementaux dans une décision de nature économique.

En résumé, c'est un projet de loi qui est un peu omnibus, qui touche à plusieurs secteurs, mais ma principale préoccupation concernait le côté du secteur ferroviaire. Je pense qu'il faut se servir d'exemples concrets comme celui de la ligne de Gaspé-Matapédia pour dire que le projet de loi deviendra acceptable si certaines modifications apportées permettraient aux intérêts locaux d'être bien au courant des décisions qui seront prises par les propriétaires actuels. Il faudrait de plus s'assurer qu'ils aient le temps de préparer des contre-propositions pour que, le plus possible, les lignes puissent être prises en main par les intérêts du milieu, pour éviter la situation que nous sommes en train de vivre avec la vente du CN.

• (1520)

Maintenant, on vient de se rendre compte qu'une oeuvre architecturale comme le pont de Québec, parce qu'on n'a pas assuré un contrôle suffisant à la vente des actions, est devenu un peu la propriété d'intérêts américains. Et lorsqu'on parle du patrimoine culturel, que ce soit du Québec ou du Canada, il est important qu'il ne se répète pas des résultats comme celui-là.

J'inviterais le gouvernement à s'assurer qu'il y aura plus de transparence lorsque le projet de loi sera adopté en version finale. On est tous d'accord pour qu'il y ait de la planification et que les compagnies fassent des plans pour dire: «Sur trois ans, nous avons l'intention de nous défaire de telle ou telle ligne», mais il faudrait

qu'ils en avisent l'Office national de l'énergie, pas juste les garder dans leur carton. Et, deuxièmement, qu'ils nous donnent la chance de pouvoir utiliser cette information le plus tôt possible afin qu'elle soit connue par le public.

Des délais de 15 jours ou de 60 jours dans la situation actuelle sont insuffisants. Il faut que ces délais soient prolongés pour, là encore, protéger les intérêts locaux.

Espérons que, lorsque le projet de loi aura été adopté, ces modifications seront incluses et que, s'il y a un changement de propriété sur la ligne de Gaspé—Matapédia, il sera un plus pour l'intérêt des Gaspésiens, des Québécois et de ceux de l'est du Québec et de tous les gens de l'est du Canada, parce qu'il s'agit d'une ligne d'une très grande qualité. C'est une ligne qui est passée d'une vocation de service unique pour permettre aux Gaspésiens de voyager pendant l'été à une ligne à vocation touristique importante. De ce fait, il faut que les gens intéressés à assurer son développement puissent la prendre en main et éviter des surprises qui feraient qu'au bout de quelques années la ligne serait fermée pour des intérêts de propriétaires qui ne seraient pas nécessairement les mêmes que ceux de la région.

[Traduction]

M. Jim Abbott (Kootenay-Est, Réf.): Monsieur le Président, un de mes électeurs qui travaille dans le secteur touristique suggérerait qu'au lieu de m'appeler le député de Kootenay-Est, on m'appelle le député des magnifiques, fabuleuses, sensationnelles, extraordinaires Rocheuses canadiennes.

J'ai jeté un coup d'oeil à l'ancien projet de loi C-101, le prédécesseur de ce projet de loi, et j'ai trouvé un discours que j'avais préparé pour le projet de loi C-101. Le renvoi du projet de loi à un comité après la première lecture était une idée intéressante. Il y avait des choses intéressantes dans ce discours où je disais essentiellement: «La difficulté c'est que nous ne pouvons pas réellement faire confiance aux libéraux dans ce processus, parce qu'ils ont l'habitude d'utiliser un marteau pilon pour casser des noix. Nous ne pouvons pas réellement croire qu'ils vont accepter les amendements qui sont réellement nécessaires.»

Ce qui est particulièrement inquiétant, à la lecture de ce discours que je n'ai jamais eu l'occasion de prononcer, c'est que je me rends compte que pratiquement tout ce que je prédisais a fini par se produire. Par conséquent je vais aller de l'avant.

Je viens d'une circonscription qui dépend énormément du transport ferroviaire. L'exploitation minière et la foresterie représentent une partie importante de l'économie de Kootenay-Est. Il est compréhensible que, lorsque j'ai demandé à mon bureau de s'adresser aux compagnies de ma circonscription pour leur demander leur avis sur le projet de loi, j'ai été inondé de réponses. J'ai donc accumulé une quantité considérable de renseignements. Nous avons reçu de certaines sociétés des amendements détaillés au projet de loi, que je vais mentionner dans mes remarques.

Avant de continuer, comme je le disais, c'est un discours que j'avais l'intention de faire en première lecture, dans l'espoir que les libéraux respecteraient leur parole et permettraient un processus de travail qui conduirait à une mesure législative améliorée. Cela ne s'est pas produit. Toutes les compagnies qui ont répondu à notre demande de renseignements ont dit clairement qu'elles estimaient

Initiatives ministérielles

que le projet de loi était essentiel pour maintenir et améliorer la concurrence dans les chemins de fer canadiens.

• (1525)

Une société de produits forestiers de ma circonscription disait à mon bureau de circonscription qu'elle n'expédie plus son contre-plaqué et son bois d'oeuvre par chemin de fer. Plutôt que d'être captive du rail, cette société expédie son contre-plaqué à Calgary par la route. De là, il est expédié vers l'est par chemin de fer, mais à Calgary il y a un choix.

Au cours des dernières années, cette société a expédié son bois d'oeuvre par la route aux États-Unis où il est chargé sur des wagons. Il n'y a que 30 milles à franchir pour atteindre la frontière américaine, qui est la limite sud de ma circonscription. Deux compagnies ferroviaires américaines ont des gares de fret à proximité.

La personne en question disait qu'il est plus économique de procéder ainsi que de charger directement le bois d'oeuvre sur des wagons au point d'origine. Par ailleurs, une partie du bois d'oeuvre est expédiée directement vers l'est par camions.

Je ne blâme pas la compagnie d'avoir pris de telles mesures de façon à maintenir sa position de compagnie viable. Toutefois, cela dit, je dois faire remarquer que tout cela est au détriment des routes du parc et des autres routes de ma circonscription.

Dans ma circonscription, j'ai le parc national Yoho et les sources chaudes Radium. Elles sont en bordure des parcs de Banff et de Jasper. La route 1 passe dans cette région et la circulation, tout comme sur l'autoroute 16 qui traverse Jasper, ne cesse de croître. C'est absolument incroyable. Il est difficile de se faire une idée des contraintes qu'une telle circulation lourde impose à ces routes. Mais ces sociétés n'ont pas le choix, elles sont obligées d'agir de la sorte, de faire des choses qui sont nuisibles aux parcs et à l'environnement des parcs, et ce, à cause des mesures législatives adoptées par les conservateurs et les libéraux.

Cette question va de pair avec celle du financement de nos parcs nationaux. L'une de mes grandes préoccupations en tant que porte-parole de mon parti pour les questions relatives au patrimoine, c'est de savoir comment nous allons pouvoir assurer le financement de ces routes et leur sécurité. Ces questions ont un lien direct avec le chemin de fer et cette mesure législative concernant les chemins de fer.

Dans le sud-est de la Colombie-Britannique, dans la vallée où débouche ma circonscription, une vallée riche en charbon, on craint beaucoup l'idée de supprimer les obligations statutaires des transporteurs publics. La population est très fortement contre cette proposition car cela toucherait les dispositions relatives à la concurrence dans l'accès aux marchés. Il est extrêmement important que la réforme législative permette aux expéditeurs canadiens d'avoir accès à un secteur du transport vraiment concurrentiel pour qu'à leur tour nos produits puissent être offerts sur les marchés mondiaux à des prix concurrentiels.

Selon une autre compagnie charbonnière de la région, la pire menace qui pèse sur la compétitivité des prix dans le transport ferroviaire ce sont les impôts excessifs que l'on exige des compagnies de chemin de fer. Cet exemple pourrait également s'appliquer à l'entreprise de pâtes et papiers dont j'ai parlé tout à l'heure. Le taux d'imposition des chemins de fer canadiens est supérieur de 53 p. 100 à celui de leurs concurrents américains, et ce projet de loi ne règle en rien ce problème très sérieux.

En tant que député réformiste, j'aime bien être constructif quand c'est possible, et je voudrais ici toucher un mot sur certains aspects intéressants de cette mesure législative. Je crois savoir qu'une des dispositions du projet de loi à laquelle souscrivent la plupart des expéditeurs ainsi que le Parti réformiste, c'est celle qui permet aux chemins de fer d'abandonner une voie qui n'est plus rentable. La raison en est que les expéditeurs espèrent qu'un chemin de fer plus économique leur rapportera des bénéfices.

Des sociétés ferroviaires privées et plus petites pourraient acquérir ces voies abandonnées et les exploiter à peu de frais généraux et avec un meilleur rendement. Cependant, il y a bien des aspects négatifs. Comme on l'a mentionné, de petites sociétés privées pourraient se charger de l'exploitation de voies secondaires. Cela pourrait cependant signifier que les voies situées à l'intérieur des frontières provinciales ne seraient pas assujetties à la nouvelle Loi sur les transports au Canada, mais seraient plutôt réglementées par la province.

Un exemple classique de ce cas dans ma circonscription, c'est la voie ferrée du CP qui traverse la passe du Nid-de-Corbeau, puis Sparwood, en direction de Fernie et de la côte. L'ennui, c'est que la ligne secondaire qui dessert trois mines, dont deux ne sont pas associées au CP, serait à la merci de la situation suivante.

Si le CP disait vouloir abandonner cette ligne et qu'une filiale du CP la prenait en charge, les deux sociétés minières qui ne sont pas associées au CP relèveraient directement de la filiale, qui pourrait exiger les prix qu'elle désire sans être assujettie à la Loi sur les transports au Canada. Ces compagnies seraient régies par des lois provinciales. C'est une manigance qui inquiète beaucoup les électeurs de ma circonscription.

• (1530)

Malheureusement, de nombreuses provinces n'ont aucune loi ou elles ont des lois inadéquates sur le transport ferroviaire. On a tenté de remédier au problème au moyen de ce projet de loi, mais on n'y est pas parvenu. Les lignes secondaires pourraient permettre de fournir un bon service et d'établir des tarifs acceptables, mais elles devront toujours déboucher sur la ligne principale du CP ou de CN Rail. Ces compagnies ne perdent donc pas le trafic, mais seulement le coût d'effectuer leurs activités sur des lignes abandonnées ou vendues. L'expéditeur doit maintenant négocier le tarif auprès de deux compagnies distinctes. Dans l'exemple que je viens de citer, on peut voir comment tout cela devient compliqué et nuit à la compétitivité.

Initiatives ministérielles

Une dernière préoccupation des exploitants de lignes secondaires, c'est la possibilité que les exploitants de lignes principales brandissent la menace d'abandon pendant la négociation de tarifs. L'expéditeur serait alors forcé de conclure un accord plutôt que de perdre l'accès à la ligne principale.

On nous a fait part d'autres préoccupations concernant le manque de recours dont dispose un expéditeur pour obtenir réparation à l'égard de tarif ou de service de transport.

Le paragraphe 27 (2) prévoit le risque que l'expéditeur «subirait un préjudice important» si la demande de réparation était refusée. On s'inquiète d'abord que l'expression «préjudice important» ne soit pas défini dans le projet de loi, puisqu'il n'en a jamais été question dans les anciennes lois sur les chemins de fer.

Je lis dans mes notes que, même si les expéditeurs ont exercé de fortes pressions pour faire supprimer cette disposition et même si le gouvernement a semblé vouloir fléchir ces derniers temps, la motion que les réformistes ont présentée à l'étape du rapport pour faire disparaître le paragraphe 27(2) a été prestement rejetée. Comme je l'ai dit au début de mon intervention, le problème qui est le nôtre, de ce côté-ci de la Chambre, est que ce que disent les libéraux ne correspond pas souvent à ce qu'ils font.

De plus, le paragraphe 34(1) de la loi proposée permet à l'office d'accorder des dommages à l'encontre d'un expéditeur si une demande est jugée frivole ou vexatoire. Malheureusement, cela obligera bien des expéditeurs à consacrer beaucoup de temps et d'argent à la vérification de la validité de leurs arguments.

Le paragraphe 40(3) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux autorise l'office à accorder une injonction provisoire dans certaines causes. Cette disposition ne se retrouve pas dans le projet. Par conséquent, lorsque le service laisse à désirer, la situation ne changera pas tant que l'office n'aura pas pris une décision définitive.

Je remarque aussi que l'article 112 du projet de loi ne définit pas clairement l'expression «commerciallement équitables et raisonnables». Il faudrait une définition qui précise que le prix ne doit pas obliger l'une ou l'autre partie à produire à perte. En réalité, le gouvernement n'a pas voulu amender ni supprimer cet article. Une motion proposée à l'étape du rapport pour biffer cet article a été torpillée par le gouvernement, malgré les vives préoccupations des expéditeurs.

Je me pose vraiment des questions, car dans ce débat et d'autres qui l'ont précédé, les libéraux ont parlé sans cesse de modifier le système pour le rendre juste, équilibré et équitable. Les libéraux ont promis d'améliorer le système, mais, de toute évidence, ils se contenteront de nous resservir les mêmes vieilles tactiques libérales qui datent de 1867.

Les représentants d'une société forestière de ma circonscription m'ont dit qu'ils payaient 6 millions de dollars par année pour des services de transport ferroviaire. Ils craignent, à cause des points que je viens de soulever, de se retrouver à la merci des compagnies

de chemin de fer et d'avoir à payer des tarifs accrus lorsque cette mesure législative entrera en vigueur.

Cela m'amène à la même conclusion que j'ai tirée à la fin de mon discours précédent. Il faut apporter des modifications considérables à la loi, y compris certaines qui figurent déjà dans le projet de loi. Étant donné les ramifications et les répercussions possibles de ce projet de loi ainsi que l'incapacité du gouvernement libéral d'écouter et de comprendre les préoccupations des Canadiens, le processus législatif ayant mené à l'élaboration de ce projet de loi semble toutefois douteux. Nous espérons avoir tort, mais nous craignons d'avoir raison. Les Canadiens peuvent toutefois compter sur une chose : à titre d'opposition nationale du Canada, le Parti réformiste se montrera vigilant à l'extrême afin de veiller à ce que le gouvernement écoute réellement ce que la population a à lui dire.

• (1535)

Nous avons bien essayé. Peu importe le sujet abordé, nous avons essayé de convaincre le gouvernement d'écouter la population, mais le gouvernement refuse tout simplement. Il devient de plus en plus arrogant. Tôt ou tard, la population découvrira la vraie nature des libéraux.

Non seulement ce projet de loi contient de graves lacunes, mais le processus législatif qui a été appliqué en vue de son adoption est une véritable farce.

Le Président: La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le Président: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le Président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le Président: Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le Président: À mon avis, les oui l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés:

Le Président: Convoquez les députés.

Le vote par appel nominal est reporté à 17 h 30.

* * *

LE CODE CANADIEN DU TRAVAIL

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-3, Loi modifiant le Code canadien du travail (entreprises nucléaires) et une autre loi en conséquence, dont le comité a fait rapport sans propositions d'amendement.

L'hon. Fernand Robichaud (au nom du ministre du Travail) propose: Que le projet de loi soit agréé.

Initiatives ministérielles

Le Président: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée.)

Le Président: Quand lirons-nous ce projet de loi pour la troisième fois? Avec votre permission, maintenant?

Des voix: D'accord.

M. Robichaud (au nom de M. Gagliano) propose: Que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

Le Président: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

* * *

LOI SUR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES SERVICES GOUVERNEMENTAUX

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 25 mars, de la motion :Que le projet de loi C-7, Loi constituant le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et modifiant ou abrogeant certaines lois, soit lu pour la troisième fois et adopté.

Le Président: La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

[Français]

M. Ménard: Monsieur le Président, j'avais cru comprendre qu'il y aurait un débat en troisième lecture. Est-ce que vous entendez les choses de cette façon?

Le Président: J'ai demandé si quelqu'un voulait prendre la parole et personne ne s'est levé.

• (1540)

M. Ménard: Excusez-moi, monsieur le Président, il y a eu confusion. Je pensais que la majorité ministérielle voulait débattre du projet de loi, d'autant plus que c'est un projet de loi qu'on appuie. Je peux m'exprimer sur le projet de loi C-3, monsieur le Président?

Le Président: Cher collègue, comme je comprends et comme vous devez comprendre, nous avons déjà adopté ce projet de loi, cette motion, et nous débattons maintenant du projet de loi C-7. Je crois que vous vouliez parler du projet de loi C-3. Aucun député s'est levé pour prendre la parole. À moins que vous ne demandiez le consentement unanime. Voulez-vous demander cela?

M. Ménard: Monsieur le Président, je veux juste porter à votre attention que je trouve étrange que l'on débâte ici au Parlement d'un projet de loi en troisième lecture et que le gouvernement ne se donne même pas la peine de discuter de son projet de loi. On avait convenu qu'il y aurait un orateur de chaque côté. Moi, je pense que

s'il est trop tard, il est trop tard, mais c'est une drôle de façon de procéder aux travaux de la Chambre pour le gouvernement.

M. Robichaud: Monsieur le Président, j'ai bien compris que vous avez demandé s'il y avait débat et je pense que les gens qui étaient ici ont pu comprendre qu'on était prêts pour la question. On a dit «question», vous avez posé la question et on a voté.

Je regrette et je ne voudrais pas que l'impression soit laissée que les députés de ce côté-ci de la Chambre ont refusé de débattre de ce projet de loi. Je pense que vous avez été très clair, vous avez demandé s'il y avait débat et personne ne s'est levé. Alors, on est passé au vote.

[Traduction]

M. Harvard: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement à ce même sujet. Nous avons débattu longuement hier du projet de loi C-7. Le gouvernement a pris la parole et des députés des partis d'opposition ont pris la parole. En ce qui me concerne. . .

Des voix: Nous en sommes au projet de loi C-3.

M. Harvard: Nous en sommes au projet de loi C-7, n'est-ce pas, monsieur le Président?

Le Président: Nous sommes censés passer au projet de loi C-7, mais il est maintenant question du projet de loi C-3.

Le député d'Hochelaga—Maisonneuve croyait prendre la parole au sujet du projet de loi C-3. Toutefois, lorsque j'ai demandé s'il y avait débat, personne ne s'est levé. Par conséquent, j'ai mis le projet de loi aux voix et il a été adopté. Cela semble avoir eu l'agrément de la Chambre.

J'ai expliqué cela au député qui a soulevé des objections. Toutefois, le projet de loi a été adopté. J'ai demandé au député s'il voulait solliciter le consentement unanime de la Chambre. Il a dit que non, ou c'est du moins ce que j'ai compris. Par conséquent, nous passons à l'étude du projet de loi C-7.

Nous en sommes maintenant au projet de loi C-7 et je demande s'il y aura débat sur le projet de loi C-7.

Des voix: Le vote.

Le Président: Si un député veut qu'il y ait débat, nous l'entendons.

[Français]

M. Roger Pomerleau (Anjou—Rivière-des-Prairies, BQ): Monsieur le Président, je voulais partager mon temps avec un collègue, alors mon temps sera divisé.

Il me fait plaisir aujourd'hui de prendre la parole sur le projet de loi C-7, projet de loi qui ramène en Chambre le projet de loi C-52. Comme mes collègues l'ont souvent mentionné lors des débats précédents sur ce projet de loi, la position du Bloc québécois se fonde bien sûr, comme beaucoup d'autres projets de loi qui ont été débattus en Chambre, sur la transparence supposée du gouvernement, ou plutôt sur la non-transparence.

Le Parti libéral du Canada a fait sa dernière campagne électorale sur la base de son désormais célèbre livre rouge connu partout, son livre de promesses.

Initiatives ministérielles

• (1545)

Or, on sait que le gouvernement a manqué à son engagement à plusieurs reprises, et je prends un exemple au hasard. La plupart des collègues libéraux ici ont fait leur campagne sur l'abolition de la TPS, et on sait où elle en est rendue, l'abolition de la TPS. Elle est toujours là, la TPS, et elle sera là jusqu'aux prochaines élections, peut-être pour une autre promesse éventuelle.

Comme on prend, de ce côté-ci de la Chambre, un malin plaisir à citer le livre rouge pour rappeler au gouvernement les engagements qu'il n'a pas remplis, j'aimerais vous lire deux très brefs passages, à la page 88 du livre rouge, où on dit:

Pour améliorer le fonctionnement de la Chambre des communes, nous élargirons le rôle des députés dans l'élaboration des lois, par le biais des commissions qui auront un droit de regard plus important sur les dépenses de l'État.

Et à la page suivante, page 89, on dit:

Nous assurerons la transparence du processus décisionnel.

Voilà deux citations très courtes mais qui en disent long sur la volonté du gouvernement de remplir ses promesses électorales. Pourtant, durant les dernières élections, les libéraux ont fait une véritable profession de foi envers la transparence et l'ouverture du processus décisionnel à tous les niveaux.

Je déclare que le gouvernement n'a pas su se doter, dans le projet de loi C-7 qui nous occupe aujourd'hui, d'un mécanisme qui permettrait de démontrer toute la transparence du gouvernement. Il ne fait maintenant aucun doute que le gouvernement ne fait aucun effort pour remplir ses promesses, comme on l'a fait avec la TPS. L'analyse de ce projet de loi nous le confirme point par point. On peut entendre toutes les notes de musique que le gouvernement veut nous faire entendre pour nous endormir.

Rappelons-nous que le gouvernement s'était opposé à la motion que nous avons proposée concernant le financement populaire des partis politiques. C'est mon honorable collègue, le député de Richelieu, qui, en début de session, avait proposé qu'on fasse à Ottawa ce qu'on fait à Québec, c'est-à-dire qu'on organise le financement populaire des partis politiques, que les compagnies ne puissent pas financer le Parti libéral de façon à ce que ce soient les gens qui le fassent.

Il y a une célèbre phrase, bien connue au Québec, qui dit: «Dis-moi qui te finance, je te dirai qui te contrôle.» On s'aperçoit que ce sont les grandes compagnies, banques, organisations de toute nature qui financent ce gouvernement, ce parti, à coups de 25 000 \$, 30 000 \$ ou 50 000 \$. On voit bien, à ce moment-là, quels sont les liens qui unissent ces deux groupes. Pourtant, ce sont les libéraux qui faisaient campagne en promettant d'assainir la vie politique canadienne en éliminant ce copinage un peu douteux. Or, le gouvernement nous a démontré hors de tout doute qu'il entend bien préserver les privilèges qu'il entretient avec ses fournisseurs de fonds à la caisse électorale.

Le meilleur exemple nous a été présenté tout récemment encore lors du dernier budget, alors que le ministre des Finances annonçait la création d'un comité technique sur la fiscalité des entreprises, dont au moins cinq membres de ce comité ont donné ensemble plus

de 80 000 \$ à la caisse électorale du parti. On fait étudier toute la question des paradis fiscaux par les gens qui, eux-mêmes, sont les plus grands utilisateurs des paradis fiscaux. Doit-on en conclure que le gouvernement a adopté un comportement de transparence? Certainement pas.

Rappelons-nous également de ce fameux projet de loi sur les lobbyistes. Il était censé rendre les relations entre ces derniers et le gouvernement plus transparentes. Encore une fois, les libéraux ont cédé devant les lobbyistes qui ont réussi à convaincre le gouvernement de modifier ce projet de loi qui visait à contrôler leur influence. Doit-on en conclure que le gouvernement a adopté un comportement de transparence? Certainement pas.

Nous savons que le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, dont il est question, est un des plus gros et des plus importants ministères, étant donné qu'il est chargé d'administrer les dépenses pour l'acquisition des biens et des services du gouvernement fédéral—on parle de milliards bien sûr—il administre tous les contrats qui sont conclus par le gouvernement et il dispose d'un des plus gros portefeuilles.

De ce fait, il incombe au gouvernement de s'assurer que toutes les mesures possibles soient prises pour que les dépenses qui sont faites par l'intermédiaire de ce ministère le soient en toute conformité avec nos règles et nos lois, et si possible, dans la transparence.

Les libéraux ont promis aux députés qu'ils auraient un droit de regard beaucoup plus important sur les dépenses de l'État. Cela aussi, c'est une petite promesse du livre rouge. Eh bien, c'est là que devraient intervenir les députés fédéraux.

• (1550)

Il serait logique, rentable et souhaitable que nous, les élus de ce Parlement, ayons un droit de regard sur les nombreuses dépenses de ce gouvernement, qui, en fait, n'est pas exprimé. Ce dernier devrait prendre exemple sur l'Assemblée nationale du Québec qui a démontré toute l'efficacité d'un tel processus de surveillance.

Malheureusement, nous devons nous rendre à l'évidence une fois de plus que le gouvernement nous a fait là de bien belles promesses, mais qu'il ne cherche malheureusement pas du tout à les respecter. On a parlé aujourd'hui à la période des questions de la façon dont on était en train de nommer ceux qui vont faire le recensement. On nous demande des noms de gens de nos comtés pour faire du recensement, mais il vont passer, bien sûr, après des listes prioritaires établies par le ministère. Alors, on voit où nous mène la transparence.

Également, en tant que représentants législatifs de la population, nous avons le droit de connaître les dépenses effectuées dans nos comtés. Nous avons le devoir de vérifier si les dépenses qui sont commandées par les fonctionnaires de ce ministère, dans nos comtés, sont réellement justifiées. Sinon, comment savoir si elles sont utiles. Ne devrions-nous pas être mis au courant de la légitimité de ces dépenses? N'est-ce pas pour cela, en effet, que nous avons été élus? Pourquoi élire des députés si nous n'avons aucun mot à dire sur les dépenses des deniers publics? Autant avoir seulement un gouvernement et—permettez-moi l'expression—«scraper» les op-

Initiatives ministérielles

positions, parce que surveiller et contrôler le pouvoir de dépenser du gouvernement fait partie de nos fonctions de base.

Il est déplorable, en tant que députés de l'opposition officielle, nous ayons à intervenir sur un point aussi fondamental qui devrait être en application sans qu'on ait besoin d'en parler. En tant qu'élus, nous avons des comptes à rendre à la population dans la mesure où nous sommes appelés à nous pencher sur les affaires de l'État.

Or, on nous consulte, on nous appelle à voter sur un nombre considérable de choses, mais on nous refuse les moyens de vérifier sur le terrain si les décisions de l'État sont conformes aux recommandations et aux législations de cette Chambre.

Bien sûr, les élus ont le pouvoir de questionner le gouvernement sur toutes les dépenses que l'administration publique effectue. Mais comment les élus peuvent-ils remplir de bonne foi leur rôle en cette Chambre s'ils n'ont pas les moyens qu'il faut pour qu'ils puissent réellement connaître les activités de l'administration publique fédérale. C'est ça, la question fondamentale.

Il y a également un autre point à aborder: la responsabilisation de nos fonctionnaires. Comme vous le savez, la fonction publique fédérale est le principal employeur au Canada. Les fonctionnaires prennent chaque jour des décisions qui comportent des dépenses ou sont susceptibles d'en comporter. Or, ces dépenses, tout aussi minimes soient-elles, prennent des dimensions considérables lorsqu'on les considère dans leur ensemble.

Dans une période où nous devons travailler au redressement des finances publiques, il est essentiel de nous munir d'un moyen de contrôle des dépenses de l'État. Et je vous rappelle que le Bloc québécois, au tout début, avait demandé qu'on crée un comité spécial pour analyser les dépenses de l'État, poste budgétaire par poste budgétaire, mais on n'a jamais eu de réponse là-dessus.

Nous devons questionner de l'intérieur l'appareil gouvernemental lui-même pour juger les dépenses engagées par les ministères, dont celui qui nous occupe aujourd'hui, le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux.

Comme je l'ai dit précédemment, c'est le ministère qui transige la majorité des contrats d'achats et de biens et services du gouvernement fédéral. Nous devons donc nous assurer qu'il n'y a pas de dépenses exagérées ou inutiles. Quand on regarde les rapports du vérificateur général, chaque année, je pense qu'il y en aurait beaucoup à questionner là-dedans.

Le Bloc québécois avait proposé que soit mis en place un mécanisme de droit à la dénonciation du gaspillage des fonds publics par les fonctionnaires eux-mêmes. Cette solution, une fois mise en place, pourrait signifier des réductions significatives des dépenses gouvernementales à court, moyen et long terme. Aux fonctionnaires qui s'y opposent, on doit leur montrer la réalité en face; il faut simplement leur répondre que c'est également dans leur intérêt de participer à ce type d'exercice s'ils veulent que le gouvernement utilise davantage leurs services plutôt que la sous-traitance. C'est également à leur avantage de participer, car les budgets sont à la baisse, et les ministères doivent faire face aux coupures à cause du

déficit et de la dette qui ne cessent d'augmenter. Cela n'est guère rassurant, à long terme, pour leur sécurité d'emploi.

Parlant de sous-traitance, on a pu remarquer des tendances très fermes qui se sont développées au cours des dernières années en faveur de l'octroi de contrats en sous-traitance dans la fonction publique fédérale.

• (1555)

De plus en plus, le gouvernement donne des contrats à l'extérieur de la fonction publique. Si ça peut faire économiser de l'argent au gouvernement et, indirectement, aux contribuables, et si ça stimule le marché de l'entreprise privée, tant mieux. Par contre, si ça ne favorise que le patronage et l'octroi de contrats aux amis du gouvernement, nous devons en avoir le cœur net et, pour ça, il faut avoir une transparence beaucoup plus grande et il faut que les gens de l'opposition, quel que soit leur parti, aient un accès beaucoup plus direct à l'information.

Le montant total des contrats que le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux accorde en sous-traitance s'élève à plusieurs milliards de dollars par année. Un tel volume de dépenses se doit d'être encadré par des directives précises et équitables. Les enjeux sont trop importants, tant pour les fonctionnaires fédéraux que pour les entreprises sous-traitantes et pour la population canadienne.

Le gouvernement devra, dans un avenir rapproché, nous informer sur les orientations qu'il entend prendre au sujet de la sous-traitance. Avec le projet de loi C-7, bien entendu, il avait la chance de le faire, mais il ne l'a pas fait. Je ne comprends pas pourquoi le présent gouvernement n'a pas su profiter de ce projet de loi pour innover. Nous devons nous munir de mesures visant à éviter la dilapidation des fonds publics. Le gouvernement pensait probablement que nous fermerions les yeux sur ce projet de loi, prétextant que celui-ci n'était qu'une simple loi constituant un nouveau ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, qu'on mettait ensemble.

On ne voit dans cette loi aucun mécanisme qui rende l'octroi de ces contrats plus transparent et qui nous rende, nous les députés, plus responsables, parce qu'on n'a pas l'information requise.

En adoptant ce projet de loi, le gouvernement se dissocie de son engagement électoral et de ses promesses du livre rouge. Il se dissocie d'assurer un maximum de transparence dans toutes les facettes du pouvoir, ce que nous allons continuer à dénoncer avec force, tant que nous serons en cette Chambre. Si le gouvernement a peur d'une plus grande transparence de ses actions et de ses décisions, c'est qu'il a quelque chose à cacher à la population.

S'il a quelque chose à cacher, c'est qu'il fait des choses ou pose des actes qu'il ne doit pas faire. C'est ce qu'on doit en conclure et, un jour ou l'autre, la lumière se fera sur ce qui se passe au sein du gouvernement.

M. Laurin: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Juste avant qu'on ne commence à discuter du projet de loi C-7, semble-t-il qu'il y a eu confusion parmi certains députés, autant du côté de l'opposition que du côté de nos collègues au pouvoir. Chacun avait au moins un orateur à présenter sur C-3 et semble-t-il que, au moment où vous avez invité les orateurs à prendre la parole, aucun des deux orateurs n'a entendu cette invitation de votre part.

Initiatives ministérielles

On se demande dans quel état est rendu le projet de loi C-3, puisque nous n'avons pas voté sur ce projet de loi, nous ne sommes pas intervenus. On se demande, sur le plan de la procédure, comment vous considérez ce projet de loi, parce qu'on n'a jamais voté dessus, jamais vous n'avez demandé si on était pour ou contre, en tout cas, nous, on ne l'a pas dit. J'aimerais avoir votre réponse d'abord à ceci et voir s'il n'y a pas lieu d'avoir une solution quelconque pour satisfaire autant les gens du gouvernement que les gens de l'opposition.

[Traduction]

Mme Marlene Catterall (Ottawa-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, à propos du même rappel au Règlement, je pense que le Président a demandé bien clairement si quelqu'un voulait débattre du projet de loi. Comme aucun député ne s'est manifesté, le Président a mis la question aux voix. La motion a été adoptée, et le Président a déclaré qu'elle l'était.

Je comprends que mon collègue d'en face soit déçu. Il y a un député de notre côté qui aimerait aussi parler du projet de loi et qui est prêt à le faire. Si l'opposition est d'accord, nous sommes disposés à donner notre consentement pour que la Chambre revienne sur le projet de loi C-3 et pour qu'un intervenant de chaque parti puisse prendre la parole, à condition que nous terminions d'abord nos travaux concernant le projet de loi C-7. Mon collègue d'en face pourrait alors demander le consentement unanime de la Chambre. Nous serons très heureux d'accéder à sa demande.

• (1600)

Le Président: Il me faut maintenant demander le consentement unanime. Je veux que tout le monde comprenne bien ce qui se passe. Nous débattons actuellement du projet de loi C-7, mais je vais laisser cette question de côté pour un instant.

Quelqu'un a invoqué le Règlement. Je vais laisser cette question de côté jusqu'à ce que je sache à quoi m'en tenir.

Le whip du Bloc québécois m'a demandé de revenir au projet de loi C-3, même si celui-ci a été adopté, afin qu'un député de son parti puisse faire un discours à ce sujet.

Pour l'instant, un député du Parti libéral a dit qu'il était prêt, à un certain moment dont je reparlerai dans un instant, à revenir sur le projet de loi C-3 et à laisser intervenir à ce sujet un député de chaque parti. Voilà où nous en sommes.

Je n'ai pas entendu l'opinion de nos collègues du Parti réformiste. J'en déduis qu'ils sont d'accord. Est-ce exact?

M. Stinson: Le projet de loi a déjà été adopté, monsieur le Président.

Le Président: Nous demandons simplement le consentement unanime de la Chambre pour permettre à un député de chaque parti, si le parti le désire, de faire un discours. Les députés comprennent-ils ce sur quoi ils doivent se prononcer?

Mme Catterall: Oui.

Le Président: Plaît-il à la Chambre d'autoriser ultérieurement, à un moment que je vais préciser dans un instant, un député de chaque parti à revenir sur le projet de loi C-3 et à faire un discours à ce sujet?

Des voix: D'accord.

Mme Catterall: Monsieur le Président, j'ai indiqué assez clairement que mon parti allait accorder le consentement unanime par suite de l'adoption du projet de loi C-7. Je demanderais donc au député d'en face de retirer sa demande relative au consentement jusqu'à ce que nous en ayons terminé avec le projet de loi C-7, afin de ne pas embrouiller davantage les travaux de la Chambre.

Le Président: Je n'avais pas l'intention d'intervenir immédiatement. J'avais l'intention d'en finir avec le projet de loi C-7. C'est ce que nous faisons. Par la suite, j'inviterai le whip du Bloc québécois à présenter sa motion relative au consentement unanime, comme je l'ai déjà expliqué. C'est ainsi que nous allons procéder.

Il y a maintenant une entente. Je sais que l'on procédera conformément à cette entente plus tard. Mais, pour l'heure, il faut en finir avec l'étude du projet de loi C-7. Le projet de loi C-3 sera étudié après le projet de loi C-7. D'accord, nous comprenons tous les règles.

[Français]

M. Fillion: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

Devant l'imbroglio créé avec le projet de loi C-3, vous avez dû, à un moment donné, demander au Bloc québécois, c'est-à-dire à l'orateur de notre parti, le député d'Anjou—Rivière-des-Prairies, tout à l'heure, de s'exprimer sur le projet de loi C-7 alors que, normalement, si on avait suivi la procédure avec le projet de loi C-3, j'aurais disposé d'un droit de parole de 20 minutes.

À ce moment-là, me permettez-vous de prendre la parole pendant 20 minutes sur le projet de loi C-7?

Le Président: Oui, et ça, c'est compris. L'honorable député qui vous a précédé avait lui aussi droit à 20 minutes. Alors, vous disposez de 20 minutes. À vous la parole.

M. Gilbert Fillion (Chicoutimi, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole sur le projet de loi C-7, qui est une résurrection du projet de loi C-52, Loi constituant le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et modifiant ou abrogeant certaines lois.

L'objet de ce projet de loi est de regrouper et de fusionner l'ancien ministère des Approvisionnements et Services et l'Agence des télécommunications gouvernementales.

• (1605)

Ce projet de loi aurait pu faire beaucoup plus, par contre, pour la population que nous représentons, surtout au chapitre de la transparence que doit avoir un gouvernement devant ses électeurs. Je ne vois pas du tout de transparence dans le projet de loi qui est devant nous, au contraire.

Initiatives ministérielles

Le Bloc québécois, depuis son élection, demande au gouvernement de faire toute la place à la transparence sur ses dépenses. Le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux est le ministère où le gouvernement canadien devrait faire ce qu'on peut appeler un grand ménage. Il est malheureux que ce projet de loi n'améliore pas la transparence ou l'accès à l'information. Pourtant, dans son livre rouge, le gouvernement avait promis, mais les promesses du livre rouge, nous les connaissons, elles déteignent.

Je voudrais, dans un premier temps, aborder ici la question de l'attribution des contrats fédéraux. À l'heure actuelle, une personne extérieure au gouvernement ou à la fonction publique est confrontée à un mécanisme très lourd lorsqu'elle veut soumissionner. Le ministère a mis en place des obstacles impressionnants pour confondre les personnes qui cherchent à comprendre comment fonctionne l'appareil fédéral lorsqu'il s'agit de l'attribution des contrats.

En effet, des entrepreneurs qui cherchent à obtenir des contrats du ministère et qui ne parviennent pas à découvrir, dans un premier temps, et à comprendre, dans un deuxième temps, tous les détails de la structure gouvernementale sont innombrables. J'aurais dû calculer le nombre de mes commettants qui ont communiqué avec moi ou avec mon personnel depuis l'élection de 1993 et qui se sont plaints à ce sujet. C'est tellement compliqué que le gouvernement fédéral lui-même a financé des organismes pour comprendre comment fonctionne ce point de vue administratif.

Je vous citerai d'ailleurs l'exemple suivant, un exemple que, personnellement, je trouve très bien. L'année dernière, le Centre d'incubation technologique d'entreprise, qui s'appelait Cité 2001, dans l'Outaouais, a entraîné une quarantaine de chefs d'entreprises et ce dans le but de s'y retrouver dans le capharnaüm des soumissions fédérales. Ce centre avait constaté que seulement de 1 à 5 p. 100 des contrats fédéraux dans cette région étaient octroyés à des entrepreneurs québécois sur des contrats totalisant deux milliards de dollars. On peut dire que le pourcentage n'était pas très élevé.

Donc, Cité 2001 a scruté pour ces 40 entreprises le système informatisé de soumission du gouvernement fédéral. Les résultats ont été concluants et plusieurs de ces entreprises font maintenant affaire avec le gouvernement. Mais la question qu'il faut se poser, c'est pourquoi ces gens ne soumissionnaient-ils pas avant? Pourquoi ne faisaient-ils pas des affaires avec le gouvernement fédéral? Trop compliqué, trop de papier, ou encore on soumissionne, mais les critères sont trop difficiles à situer et donc on laisse tomber.

Il aura donc fallu un projet-pilote, financé à même les deniers publics, pour contrôler, pour comprendre et permettre de pouvoir travailler avec le fédéral. Je pense que si le ridicule tuait, j'en connais un bon groupe qui ne se relèveraient pas ici.

Toutes les régions n'ont pas eu la même chance que l'Outaouais. Remarquez que l'Outaouais, elle, n'a pas la chance d'être représentée par des députés du Bloc québécois. Enfin. Dans les régions que plusieurs qualifient de régions éloignées, imaginez la difficulté pour nos entreprises de faire affaire avec le fédéral. C'est évidemment avec les bureaux de députés qu'ils communiquent pour se plaindre soit du processus, soit des critères d'admissibilité, soit des attributions qu'ils estiment inéquitable. C'est le cas dans mon comté.

• (1610)

Au sujet de la transparence, en 1994, mon collègue de Richelieu a proposé au gouvernement fédéral d'adopter la même loi que le Québec en matière de financement des partis politiques. Bien sûr, les libéraux ont refusé de s'associer à une telle pratique.

Même si elle n'a pas été adoptée dans cette Chambre, le Bloc québécois a adopté ces mesures pour le financement de son parti politique. Les électeurs, pourtant, exigent des élus qu'ils soient des députés au service du bien commun et non au service de certains privilégiés. Ce projet de loi enlevait aux compagnies le droit de financer les partis politiques.

Un électeur qui donne 5 \$, 20 \$ ou 40 \$ à un parti politique sait très bien qu'il n'a rien à attendre comme privilège. Mais une compagnie qui donne 50 000 \$, personne ne fera croire que c'est pour les beaux yeux du député que cette compagnie le fait. Comment ne pas penser qu'un souper à 3 000 \$ le couvert rassemble des gens qui n'attendent rien en retour? Il faut que l'ascenseur revienne à un moment donné.

Il y a bien des dangers qui se cachent derrière cette pratique politique. Un des dangers est certainement que les amis du régime peuvent être mis au courant des contrats qui sont sur le point d'être soumis au ministère des Travaux publics. La même logique s'applique d'ailleurs à la question des lobbyistes. Les lobbyistes sont tout-puissants auprès du gouvernement parce que les compagnies ou les intérêts qu'ils représentent se sont, plus souvent qu'autrement, compromis auprès des partis politiques, et par conséquent, le gouvernement a des comptes à rendre.

Dans ce projet de loi, on ne retrouve rien qui vienne mettre de la transparence dans l'attribution des contrats. J'espère grandement que la nouvelle ministre ne suivra pas son prédécesseur en ce qui a trait à l'information pour les députés.

Le Bloc québécois considère qu'il est très important de responsabiliser les députés, de les informer et de les consulter pour l'attribution des contrats du ministère dans leurs comtés. En effet, quelle que soit l'allégeance politique, le député ou la députée est un élu qui se voit confier la représentation législative de sa circonscription.

Mais nous savons très bien, nous du Bloc québécois du moins, que nos compétences ne sont pas que législatives. Nous sommes appelés à étudier les affaires de l'État. Nous devons voter sur un nombre considérable de choses, mais quand il est question de vérifier dans nos comtés si les décisions qui sont prises par l'État sont conformes à ce que nous avons adopté en Chambre, naturellement, ce droit nous est refusé.

Plusieurs de mes collègues l'ont déjà mentionné, car je ne suis pas le seul à chercher la transparence, comme vous le savez. Je veux vous citer à nouveau ici une partie de la lettre de l'ancien ministre des Approvisionnement et Services qui répondait à une demande que je lui ai faite, qui consistait à avoir une liste détaillée de tous les marchés de plus de 100 000 \$ qui ont été attribués dans mon comté depuis octobre 1993.

Le ministre me répond que son ministère ne dispose pas des moyens nécessaires pour produire des données statistiques sur les

Initiatives ministérielles

marchés par comté, que les renseignements que je recherche ne se retrouvent dans aucun document. Et enfin, pour être en mesure de répondre à mes questions, il faudrait que le ministre procède à une recherche approfondie dans de nombreux secteurs de son ministère et que, somme toute, ce travail représente un fardeau excessif pour le fonctionnaire du ministère.

N'est-ce pas là l'aveu du fouillis indescriptible qui règne dans ce ministère? C'est aussi un manque flagrant de collaboration et de transparence. Le gouvernement pourrait mettre en place une commission publique de surveillance qui aurait comme mandat de scruter les contrats et ainsi assurer une transparence.

Cette commission veillerait à soumettre sur une base régulière des relevés mensuels de tous les contrats gouvernementaux. Ces relevés, construits de façon simple, accessible et compréhensible seraient disponibles en permanence. C'est là une mesure que pourrait prendre le gouvernement s'il prônait la transparence.

• (1615)

Il est de mon devoir, comme élu, de connaître les activités de l'administration fédérale. Comment peut-on remplir dignement et complètement son rôle en Chambre si on refuse au député les moyens qu'il lui faut pour vérifier si les décisions que nous prenons ici vont de pair avec ce qui se passe sur le terrain? Parce que, croyez-moi, il s'en passe des fois dans les comtés.

Donner de tels moyens aux députés de toute allégeance redonnerait la crédibilité au monde de la politique, un monde qui a bien besoin de redorer son blason par les temps qui courent. Agir de la sorte donnerait un nouvel outil à toute la population. Enfin, le fédéral deviendrait accessible à tous et à toutes. Je ne sais pas si c'est de cette façon que les députés d'en face travaillent, mais moi quand je considère que quelque chose peut être bon pour eux, je leur transmets le plus rapidement possible.

La confiance du public envers leurs élus, j'en suis convaincu, est souhaitable de chaque côté de cette Chambre. Alors, que le gouvernement agisse pour que cette confiance soit méritée.

Je trouve déplorable que nous, en tant que députés de l'opposition officielle, ayons à intervenir sur un point aussi fondamental. Notre position est claire et je considère qu'elle est extrêmement importante, surtout lorsqu'elle marque le souci que nous avons et que nous devons avoir, d'ailleurs, comme élus, de contrôler les dépenses publiques, les dépenses publiques inutiles qui sont si gênantes pour la santé économique du gouvernement.

Nous avons un héritage, d'ailleurs, à laisser à nos enfants, ne l'oublions jamais, et cet héritage doit être intéressant. Ce n'est pas en tirant notre argent par les fenêtres, en gaspillant les fonds publics que nous réglerons les choses. Nous devons tous et chacun d'entre nous devenir en quelque sorte un vérificateur des dépenses publiques. Nous devons faire le maximum pour arrêter l'hémorragie qui caractérise en ce moment ces finances-là. Je ne comprends pas vraiment pourquoi le gouvernement se refuse à innover. Je ne comprends pas également pourquoi il ne profite pas de ce projet de loi pour enfin agir avec transparence.

Un des principes sur lequel nous devrions tous réfléchir, c'est celui de la dénonciation par les fonctionnaires eux-mêmes du gaspillage des fonds publics. Les fonctionnaires connaissent la majorité des contrats d'achat de biens et services. Il arrive souvent qu'il y ait du gaspillage, que ça peut échapper. Il faut donc que soit mis en place un mécanisme de droit à la dénonciation du gaspillage des fonds publics par les fonctionnaires, et que ce droit soit valorisé. Les dépenses publiques sont engendrées, pour une bonne partie, par les fonctionnaires eux-mêmes, ce qui est tout à fait normal de par leurs propres rôles dans la fonction publique. Cependant, l'appareil public n'est pas parfait. Le rapport annuel du vérificateur général, d'ailleurs, nous fait des révélations très troublantes à ce sujet-là.

Les fonctionnaires savent très bien que des décisions sont prises et qu'elles sont discutables. Un simple petit exemple de ce qu'un fonctionnaire m'a raconté la semaine dernière: La Société canadienne des postes a procédé à une restructuration des bureaux de poste dans mon comté. Ils ont centralisé leurs opérations dans une seule et même bâtisse, mais la bâtisse qui abritait l'ancien bureau de poste sera cédée. Outre les employés du bureau de poste, il y a aussi des fonctionnaires du ministère du Développement des ressources humaines qui y travaillent. Ces employés doivent être également déplacés dans quelques semaines. La semaine dernière, on a remplacé toutes les portes intérieures des bureaux de cet édifice. Où est la logique? Le fonctionnaire qui m'en parlait était très choqué de ce fait. Il avait raison, d'ailleurs. Pourquoi le gouvernement fédéral fait-il de telles choses? De peur des représailles, ce fonctionnaire n'a pas l'intention d'aller plus loin dans sa dénonciation, c'est bien sûr.

• (1620)

Il ne s'agit là que d'un exemple très simple, un petit exemple. On peut facilement s'imaginer qu'il y a beaucoup de dépenses comme celles que je viens de mentionner dans ce pays.

On peut également se poser la question sur les déménagements qu'entend effectuer, dans plusieurs comtés du Québec, le ministère du Développement des ressources humaines. Dans plusieurs comtés, le ministre responsable a annoncé la fermeture de certains centres d'emploi. Combien vont coûter ces déménagements? Dans mon comté, il devra y avoir un réaménagement de l'édifice où seront logés à l'avenir les fonctionnaires. Fait-on des économies? Est-ce qu'on consulte les intervenants du milieu afin de connaître les meilleurs prix? Bien sûr que non. Tout se fait en catimini. Même les gestionnaires, ceux qui doivent prendre les décisions, bien souvent, ne savent pas ce qui se passe; les directives viennent d'en haut.

Les fonctionnaires déplorent également une autre situation, celle de la sous-traitance. En 1992-1993, le Conseil du Trésor a évalué à 5,2 milliards de dollars le marché des services à l'extérieur de l'administration fédérale. C'est énorme, à mon avis.

Le Bloc québécois aurait voulu que le ministère, dans son projet de loi C-7, établisse des dispositions qui obligeraient le gouvernement à encadrer adéquatement le recours à la sous-traitance. Les fonctionnaires seraient d'accord avec un tel code. Ce serait une assurance que, lorsque le gouvernement a recours à la sous-traitance, il aurait obligatoirement épuisé toutes les ressources qu'il possède.

Initiatives ministérielles

Comment peut-on faire travailler une entreprise au complet sur un projet quand les fonctionnaires sont mis à pied ou encore tablettés? C'est un non-sens.

Le gouvernement doit donc mettre en place un mécanisme pour combler les attentes de la population en matière de sous-traitance. Dans le contexte actuel, il est bien entendu que les employés du gouvernement et leur syndicat le voient comme la bête à abattre. Si les employés voient la sous-traitance de cette façon, c'est qu'elle se fait n'importe comment. Il faut donc que le gouvernement affiche clairement ses politiques à l'endroit de la sous-traitance et comment il y fait recours.

Si un tel mécanisme est mis en place, je suis convaincu que les fonctionnaires ne verront plus la sous-traitance comme étant une voleuse de jobs. La sous-traitance est nécessaire, mais il faut, je le répète, l'utiliser à bon escient.

Puisque vous me faites signe que le temps qui m'était imparti expire, monsieur le Président, je dois souligner que le Bloc québécois, lors de l'étude en comité, a fait des propositions qui méritaient d'être étudiées. Le Bloc québécois, naturellement, possède le souci de la transparence. Le gouvernement devrait prendre en considération ce que lui mentionne l'opposition officielle. Il ne pourrait s'en porter que mieux.

L'accès à l'information est primordial pour le public, pour les entreprises en général et pour les élus. Ce serait donc une preuve de bonne foi si le gouvernement acceptait de placer ces principes dans son projet de loi, mais il fait la sourde oreille. Je suis vraiment porté à croire qu'il aime bien son système. Il l'avait dénoncé quand les conservateurs étaient au pouvoir, mais maintenant qu'il a les deux pieds dedans, il en rajoute.

J'espère grandement que la population se souviendra que ce gouvernement lui refuse l'information sur les dépenses qu'il fait. J'espère grandement également que la population se souviendra que ce gouvernement a voté en faveur d'une loi qui venait concurrencer leur entreprise.

Comme la population de Lac-Saint-Jean, je n'ai pas confiance en ce projet de loi. Il ne respecte pas les principes les plus élémentaires de la démocratie. Il ne respecte pas les valeurs morales qui doivent faire partie de chacun de nous. Pire encore, ce projet de loi vient ajouter plus de pouvoir à un ministre qui en avait déjà trop.

Comme j'ai été élu pour défendre les intérêts de la population que je représente, je ne peux accepter de tromper cette population en acceptant un projet comme celui-là. Je voterai donc contre le projet de loi, et j'invite mes collègues à faire de même.

● (1625)

M. Roger Pomerleau (Anjou—Rivière-des-Prairies, BQ): Monsieur le Président, malgré l'imbroglio qui m'a fait passer avant mon collègue, mon collègue a souligné la difficulté pour les entreprises québécoises en particulier, mais j'imagine qu'il y en a aussi ailleurs au Canada, de négocier avec ce ministère. Ce ministère a même jusqu'à un certain point payé des gens pour se comprendre lui-même.

On se demande, et cela avait été demandé souvent dans mon comté aussi, comment il se faisait qu'il était si difficile de transiger avec ce ministère. On se rend compte, et on a peut-être une partie de la réponse là-dedans, avec le comité d'étude sur la fiscalité qui a été mis sur pied, que les gens qui vont être payés pour étudier la portée des paradis fiscaux sont en premier lieu les grands utilisateurs de ces paradis fiscaux et sont aussi de gros donateurs du Parti libéral.

Je pense en effet qu'il y a un lien entre la difficulté d'avoir accès à ce ministère et le fait ou pas de contribuer à la caisse électorale. Mon collègue a également souligné le fait qu'on avait déjà déposé en Chambre—je pense que c'était le député de Richelieu—un projet de loi, il y a je crois quelques années, sur le financement populaire des partis politiques. On l'utilise au Québec. Le Parti québécois, par exemple, se finance selon cette formule-là, c'est-à-dire que les compagnies ne peuvent pas faire de donation politique et les montants qui peuvent être donnés par des particuliers sont limités à des sommes maximales, et tous les noms sont rendus publics.

On sait que le Bloc québécois procède exactement de la même façon, même si la loi nous autorisait à faire autre chose. On s'est volontairement restreint à faire des campagnes de financement qui ne s'adressent qu'au privé, non pas aux entreprises, et pour des sommes relativement minimes.

Je sais que mon collègue, comme moi-même, est en campagne de financement actuellement. On sait ce que cela veut dire. Cela veut dire que sur les 200 000 membres du Parti québécois, ou les 100 000 membres du Bloc québécois, on fait du porte à porte, du démarchage, soir après soir, pour aller chercher des sommes de 10, 15, 20 ou 100 \$ quand on a de la chance, jusqu'à atteindre les objectifs qu'on s'est fixés.

Dans ce cadre-là, j'aimerais demander à mon collègue, qui s'y connaît, s'il n'a pas l'impression que cette formule qui n'a jamais été adoptée et contre laquelle les libéraux ont voté, même les libéraux du Québec qui connaissent bien la portée de cette loi au Québec, s'il est conscient comme moi que le fait de procéder comme ça pour les partis politiques, premièrement rend les choses plus transparentes, et si cela ne permet pas aux gens, jusqu'à un certain point, en finançant les partis politiques de cette façon, d'acheter leur propre liberté.

M. Fillion: Monsieur le Président, dans un premier temps mon collègue a soulevé la question des entreprises qui, par le biais des Travaux publics devraient normalement être capables de soumissionner et d'apporter un peu d'eau au moulin. On s'aperçoit que ce projet de loi C-7, l'article 16 surtout, met toutes sortes d'embûches aux entreprises pour pouvoir faire des affaires avec le gouvernement fédéral. D'autant plus que le gouvernement fédéral, c'est plus de dix milliards de chiffre d'affaires par année qui passent par ce ministère, que ce soit en achat de biens, de services, de matériel et ainsi de suite, tout y passe.

Il est bien sûr que pour ces compagnies, que ce soient de petites entreprises d'architectes ou d'ingénieurs-conseils, il est très difficile de faire affaire avec le gouvernement. Par contre lorsqu'on regarde d'autres niveaux, on se rend compte qu'il y a des entreprises qui ont beaucoup plus d'employeurs, de plus grosses entreprises qui, de par leurs lobbyistes, de par les gens qui y travaillent, payés directement pour avoir des relations avec le gouvernement, qui mettent le paquet pour négocier des contrats très élevés, doivent

Initiatives ministérielles

participer par l'entremise des lobbyistes à des caisses électorales. Les caisses électorales deviennent à un moment donné très bien garnies et donc les membres de ce gouvernement n'ont pas à courir après deux ou cinq dollars pour se financer.

Comme le dirait ma mère: «Tout leur tombe rôti dans le bec avant même de venir au monde.»

• (1630)

Le Bloc québécois s'est donné un moyen transparent de se financer, qui permet à des gens de pouvoir participer à sa caisse avec des dons très minimes. Donc, cet argent est recueilli à la base. Parce que les dons doivent se faire individuellement et non par le biais de compagnies, ces compagnies ne peuvent faire de l'ingérence lorsque vient le temps d'accorder des contrats. Donc, ça ne peut pas être le même cas pour les compagnies qui fournissent à des caisses électorales comme celle des conservateurs et celle des libéraux, car ces gens doivent, à un moment donné, être capables d'avoir le retour de l'ascenseur. C'est là que ça devient, pour les contribuables canadiens, pour les Québécois, de l'argent jeté par les fenêtres.

M. Laurin: Monsieur le Président, je ne désire pas faire de commentaire sur l'intervention de mon collègue, mais c'est plutôt une question au sujet de la procédure. Dois-je attendre que la période de temps dont dispose mon collègue soit expirée?

Le président suppléant (M. Kilger): Je préférerais qu'on termine la période de questions et commentaires avant d'intervenir sur autre chose. Nous viendrons, immédiatement après, à la question que vous désirez soulever.

Y a-t-il des questions ou commentaires? Alors, l'honorable député de Joliette a la parole.

M. Laurin: Monsieur le Président, compte tenu qu'un autre député de notre parti doit intervenir sur le projet de loi C-7, je voudrais savoir s'il nous sera possible après, pour le reste du temps, de nous organiser pour faire en sorte qu'on puisse partager notre temps, tel que l'avait demandé l'autre député, par consentement unanime. Est-ce qu'il serait possible de refaire cette opération?

Le président suppléant (M. Kilger): Avant de revenir à la question du consentement unanime sur le projet de loi C-3 qui a été adopté plus tôt aujourd'hui, je vais quand même demander à la Chambre s'il y a d'autres députés qui veulent intervenir sur le projet de loi C-7.

Je cède donc la parole à l'honorable député de Kamouraska—Rivière-du-Loup.

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, le projet de loi C-7 vise à constituer le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux en modifiant ou abrogeant certaines lois. Pour quelle raison a-t-on créé ce ministère? C'est probablement afin d'améliorer les services, pour avoir plus d'efficacité et pour pouvoir fonctionner de la façon la plus correcte possible à l'avenir.

Cependant, on ne retrouve pas, dans ce projet de loi, les changements qui permettraient de corriger les lacunes qu'on retrouve présentement dans le système et qui sont très présentes. En tant que nouveau membre du Comité des opérations gouvernementales, j'ai pu me rendre compte à quel point l'action du gouvernement fédéral sur le plan de ses achats est faite dans une vision très centrale.

D'accord, on essaie de trouver la façon pour que les achats puissent se faire au moindre coût. On essaie également de créer un peu de transparence sur la façon de voir les achats. Mais, d'un autre côté, on a oublié une préoccupation très importante: est-ce que la façon de fonctionner est à l'avantage du Québec, du Canada, des régions du pays dans lesquelles nous sommes, et est-ce qu'elle permet un développement équitable de ces régions?

En comité parlementaire, on m'a dit qu'on était incapable de me donner des chiffres sur la répartition actuelle des achats gouvernementaux entre les provinces, par exemple.

Cela m'apparaît une lacune majeure parce que, en même temps qu'on dépose une réforme de l'assurance-chômage, en même temps qu'on dit qu'on va essayer de trouver des façons de permettre aux régions qui sont les plus touchées par la réforme et qui ont des économies saisonnières, des économies régionales, qui dépendent des richesses naturelles, en même temps, on n'est pas capable d'aligner des mesures concrètes d'action qui pourraient permettre de donner un nouveau souffle, de diversifier l'économie de ces régions. En même temps, on n'est pas capable d'aligner des mesures concrètes d'actions qui pourraient permettre de donner un nouveau souffle, de diversifier l'économie de ces régions. Une des façons très concrètes de le faire, ce serait pour le gouvernement fédéral de s'assurer des retombées de ses achats un peu partout sur l'ensemble du territoire et d'être capable de faire une évaluation de l'efficacité de ces retombées.

• (1635)

Au cours des années 1970, on a mené un certain nombre d'opérations de création de bureaux du gouvernement fédéral, par exemple pour le traitement de l'impôt et des éléments de ce type, et cela a permis d'avoir un effet un peu synergique dans certains secteurs, mais on ne retrouve pas ça du tout et on n'est pas capable aujourd'hui de nous donner des informations de ce type.

Un autre élément qu'on ne retrouve pas suffisamment, selon nous, dans ce projet de loi, c'est que les députés fédéraux, quelle que soit leur allégeance politique, devraient, selon nous, être consultés et informés au cours du processus d'attribution des contrats gouvernementaux qui impliquent les comités fédéraux qu'ils représentent.

Aujourd'hui, il n'y a pas là-dessus de mécanisme automatique d'information qui permettrait que les citoyens soient plus au courant de ce qui se passe. Une des choses qu'on peut reprocher—et je l'ai vécue au cours des derniers mois dans ma circonscription—est la suivante: quel cheminement doivent faire les petites et moyennes entreprises pour se rendre admissibles au programme d'appel d'offres pour pouvoir s'installer sur le système informatisé d'offres de services. Combien c'est compliqué, combien c'est difficile d'entrer dans ce réseau et combien, ce qui est plus subtil, il est difficile de pouvoir percer les initiés du système des achats. Je vous donne un exemple très concret vécu par une entreprise de ma région.

Il y a un appel d'offres d'émis pour la construction d'abris en fibre de verre. Une entreprise de ma région, de bonne foi, fait des démarches, parce qu'elle a vu l'appel d'offres dans les journaux, pour obtenir les documents nécessaires. Mais à la lecture des documents—que j'ai tous vus—il était impossible de faire une proposition à partir de ce qui était contenu, à partir de ce qui était rendu disponible pour les entreprises intéressées.

Initiatives ministérielles

Pire que ça, on a appelé pour avoir des informations complémentaires et on n'était pas capable de les avoir. Mais cette réalité est le fait que le projet a été initialement préparé par une firme qui, ensuite, a été offert par le gouvernement, mais c'est un marché fermé, finalement. C'est un marché où la concurrence ne peut pas s'exercer parce qu'on ne donne même pas l'information aux compétiteurs pour être capable de fournir les autres éléments d'information.

Donc, là-dessus et sur la création du ministère, c'aurait pu être une belle occasion de mettre dans le projet de loi des éléments pour s'assurer de cette transparence, s'assurer qu'on pourrait sortir la vieille image que les achats gouvernementaux sont toujours faits pour tenir compte de la couleur politique des gens ou aussi de toute la question des contacts administratifs. Là-dessus, il y a un effort à faire. Le gouvernement aurait pu aller beaucoup plus loin pour situer son action.

L'autre élément serait de trouver une façon de sensibiliser les fonctionnaires fédéraux vis-à-vis des dépenses qu'ils génèrent. On nous dit souvent aujourd'hui au sujet d'un appel d'offres qu'on l'a fait sous toutes les formes correctes et on s'est assuré que les gens puissent postuler, mais on n'a jamais essayé vraiment d'obtenir qu'il y ait un impact sur le développement de la petite ou de la moyenne entreprise de nos régions. Qu'est-ce qui n'aurait pas un impact plus significatif dans une région où il y a un haut taux de chômage que le fait que les entreprises de cette région soient informées, qu'il y ait des tournées des fonctionnaires fédéraux, qu'on s'assure vraiment d'aller chercher les entreprises pour qu'elles puissent s'inscrire dans le système d'achat et qu'elles puissent avoir la chance de connaître le fonctionnement avec exactitude et de pouvoir soumettre des projets, répondre à des avis de soumission et ainsi décrocher des contrats.

On s'en rend compte dans notre vie de député depuis deux ans et demi. Le système est souvent fait pour que les gens qui ont beaucoup de potentiel, qui ont des capacités et qui sont dans le réseau ont déjà l'information qu'il faut et on encourage ces gens-là à pouvoir performer encore mieux. Mais notre responsabilité comme État n'est pas seulement de faire que les plus forts et les plus riches puissent fonctionner, c'est de faire aussi qu'il puisse émerger des petites et moyennes entreprises, qu'il puisse émerger de nouveaux types d'entreprise pour qu'elles puissent elles-mêmes s'épanouir, créer de l'emploi et faire que le travail puisse continuer. Là-dessus, le gouvernement fédéral a un gros travail à faire. Je pense que l'on a fait quelques pas depuis plusieurs années afin que les appels d'offre soient plus disponibles. Il y a encore beaucoup de travail à faire, et on ne le retrouve pas comme volonté dans le projet de loi qui est devant nous.

• (1640)

Donc, l'approche du Bloc québécois est fondée sur la transparence du gouvernement et de son appareil administratif. À l'heure actuelle, toute personne qui essaie de faire face au gouvernement ou à la fonction publique se confronte à un labyrinthe colossal qui empêche toute personne désireuse d'en connaître davantage, de combler ses attentes, d'aller chercher l'information.

Si l'exemple que je vous ai donné tout à l'heure était un exemple isolé, on pourrait dire que c'est un cas exceptionnel, mais il y a aussi d'autres exemples. Dans ma circonscription, les entreprises qui sont reconnues, qui sont des entreprises moyennes et de taille et qui ont un passé qui existe depuis plusieurs années ont beaucoup de diffi-

culté à se retrouver à travers le processus d'achat gouvernemental, et je pense qu'il y aurait des efforts à faire de ce côté-là.

Il y a un élément qui, évidemment, ne se règle pas par le projet de loi sur les Travaux publics, mais qui est toujours pendant derrière ces situations-là, c'est la question du financement des partis politiques. Vous savez, au Québec il y a une loi qui fait qu'il n'y a que les personnes physiques qui peuvent financer un parti politique. Ni une banque, ni un syndicat, ni une association communautaire, ni une fondation ne peut contribuer et avoir une déduction d'impôt.

Au gouvernement fédéral, ça ne fonctionne pas de cette façon-là. Les entreprises, les syndicats, les groupes communautaires, tout le monde peut contribuer en termes de financement de partis politiques, et cela ne veut pas dire que les entreprises sont nécessairement malhonnêtes, mais ça crée une situation qui peut prêter flanc à des conflits d'intérêts. Je pense que si on avait un amendement significatif dans ce sens-là au niveau du financement des partis politiques, on aurait automatiquement plus d'oxygène et plus de transparence sur la façon dont on donne les contrats, et ça m'apparaîtrait d'autant plus pertinent que ce soit fait de cette façon-là.

Un autre élément que le Bloc québécois considère important, c'est l'établissement d'une espèce de code de la sous-traitance qui obligerait le gouvernement à encadrer adéquatement le recours à la sous-traitance et à la rendre transparente. Il faudrait qu'un mécanisme d'encadrement convienne à tous les partis impliqués dans cette question importante. La sous-traitance, c'est un mécanisme qui est d'actualité, qui est vivant, qui est une façon de fonctionner qui peut être très productive. Par contre, il faudrait s'assurer, parce que nous sommes des groupes publics, que ça se fasse dans une transparence suffisante et que les citoyens puissent voir que leur argent est dépensé adéquatement.

J'aimerais revenir sur la question de la consultation, de l'information pour l'attribution des contrats, et le rôle des députés. Un député fédéral, quel que soit son allégeance politique, c'est un élu qui se voit conférer la représentation législative de sa circonscription. Or, les compétences ne sont pas que législatives. Il y a des effets très concrets, des gestes administratifs, et un de ces effets, évidemment, ce sont les achats gouvernementaux. Les dépenses publiques, c'est de ce type de catégorie-là.

L'élu a toujours le pouvoir de questionner le gouvernement sur toutes les dépenses que l'administration publique effectue. Cependant, est-ce qu'on peut remplir cette tâche correctement si on n'a pas les outils nécessaires pour réellement connaître les activités de l'administration publique fédérale sur le territoire de notre comté, de notre circonscription? Ce serait très utile, et ça pourrait même aider à l'élaboration des stratégies de développement économique d'une région. Dans une région où il n'y a pas beaucoup de retombées d'investissement gouvernemental, on pourrait se poser les questions suivantes: «Est-ce qu'on veut développer ce marché-là, ou est-ce que l'on continue à se retourner vers d'autres marchés? Si on veut le développer, qu'est-ce qui fait qu'on n'en a pas présentement?»

• (1645)

Comment pourrait-on faire les choses autrement? Est-ce qu'on peut faire intervenir des fonctionnaires fédéraux auprès des propriétaires d'entreprises pour qu'ils soient à jour dans les informations disponibles? C'est peut-être une réalité aussi. Peut-être qu'il y a des comtés où les marchés fédéraux ne sont pas assez développés, non

Initiatives ministérielles

pas simplement parce que l'information n'est pas disponible, mais peut-être parce qu'on ne l'a pas cherchée suffisamment. Il y aurait un impact économique intéressant, et qui ne coûterait pas si cher, à développer de ce côté-là.

On se demande comment un gouvernement peut créer de l'emploi. Eh bien, une des façons de créer de l'emploi, c'est de s'assurer que les achats qu'il fait se feront équitablement, de façon correcte dans l'ensemble du pays. Ainsi, il y aura une répartition permettant à chacun d'avoir une chance d'entrer en compétition et de décrocher les contrats.

On souhaiterait aussi, au Bloc québécois, qu'il y ait un mécanisme de droit à la dénonciation du gaspillage des fonds publics et que ce droit soit valorisé. Il ne s'agit pas de taper sur la tête des personnes. C'est peut-être un exemple qu'on peut suivre des administrations municipales. Si vous parlez à un conseiller municipal, à un maire dans une petite municipalité, vous pouvez être sûr que lorsqu'il y a une dépense un peu inutile, il le sait rapidement parce que pour les citoyens, cela fait partie de leur quotidien; ils voient les travaux faits sur le coin de la rue, tout ce qui est fait. C'est très présent et c'est probablement pour cela que ces administrations, en termes financiers, suivent leurs affaires de très près.

Au gouvernement fédéral, et le déficit est là pour en témoigner, dans le passé, on n'a peut-être pas fait preuve de toute la vigilance qu'il fallait. On peut très bien imaginer qu'il y a des dépenses inutiles de toutes sortes qui sont engagées régulièrement. Dans la lutte au déficit, si on agissait correctement, si on faisait un suivi suffisant, on pourrait mettre moins de pression sur les programmes sociaux et on pourrait cesser la chasse aux gens qui bénéficient de l'assurance-chômage. On pourrait plutôt essayer de trouver vraiment les éléments majeurs sur lesquels il faut travailler pour faire des économies.

Il pourrait donc y avoir de ce côté-là des réductions significatives des dépenses gouvernementales. Cela peut supposer, je pense, un peu plus d'imputabilité des fonctionnaires. Le domaine des achats gouvernementaux est peut-être un secteur prioritaire où le gouvernement aurait pu, dans la loi créant le ministère, montrer clairement sa volonté d'améliorer la situation de ce côté-là. On ne retrouve pas ces éléments de façon satisfaisante dans l'actuel projet de loi.

Il y a une autre question qui soulève notre intérêt, c'est celle des paiements anticipés du gouvernement. C'est une pratique utilisée par des fonctionnaires et des responsables de services. Ces derniers craignent de voir leur budget annuel coupé s'ils n'utilisent pas toutes les ressources mises à leur disposition. Autrement dit, on arrive dans les derniers mois de l'année financière, et soudainement, il faut dépenser l'argent pour être certain que dans le budget de l'année suivante, l'argent sera disponible. C'est une chose dont on a tous entendu parler, qu'on a vue de façon pratique dans l'action des ministères. À ce sujet, je pense qu'on aurait dû faire quelque chose pour assurer un meilleur contrôle de la situation.

Finalement, c'est le ministère des Travaux publics qui assure la mise en application des commandes et des offres que font parvenir les autres ministères. Peut-être qu'il y a une période où il devrait y

avoir une vigilance particulière pour demander si les achats sont vraiment pertinents. Est-ce que ce sont des choses dont on a vraiment besoin? Est-ce que ce n'est pas en début d'année qu'on s'est finalement rendu compte que l'argent prévu, on n'avait pas besoin de tant que ça? On éviterait des achats inutiles et les histoires d'horreur qu'on entend, qui se produisent souvent en fin de période.

Il faut donc que le ministère des Travaux publics soit crédible dans son rôle de chien de garde des dépenses anticipées des ministères. Ce ministère dépense plus de 50 p. 100 des engagements gouvernementaux. Dans chacun des ministères, la somme qu'on peut autoriser est minime et c'est le ministère des Travaux publics qui porte cette responsabilité. C'est donc très important parce qu'on fait la révision de la loi sur le ministère.

Il est donc très important qu'on s'assure qu'à cette étape, il y aura, dans ce projet de loi, l'ensemble des moyens nécessaires pour que les achats gouvernementaux prennent vraiment le virage du XXI^e siècle, permettent d'atteindre un niveau de transparence suffisant et permettent surtout que les dépenses gouvernementales soient un outil de développement de nos régions.

• (1650)

Pour ces raisons, je pense que le gouvernement aurait à réviser sa loi et à vérifier s'il n'y a pas des amendements qui devraient y être apportés.

Le président suppléant (M. Kilger): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

[Traduction]

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Kilger): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Kilger): Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Kilger): À mon avis, les non l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés:

Le président suppléant (M. Kilger): Convoquez les députés.

Le président suppléant (M. Kilger): Conformément à l'article 45 du Règlement, le vote sur la question dont la Chambre est saisie est reporté à 17 h 30, aujourd'hui. Le timbre ne sonnera pas plus de 15 minutes.

[Français]

Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre la question qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir: l'honorable député de Kamouraska—Rivière-du-Loup—La réforme de l'assurance-chômage.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

RECOURS AU RÈGLEMENT

LE PROJET DE LOI C-3

Mme Marlene Catterall (Ottawa-Ouest, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le Président. Comme vous le savez certainement, nous avons eu des discussions aujourd'hui et je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour adopter la motion suivante. Je propose que la Chambre revienne au projet de loi C-3 uniquement pour permettre à un représentant de chaque parti une intervention sur ce projet de loi.

Il est entendu que le vote sur le projet de loi a déjà eu lieu. Il est également entendu qu'il n'y aura ni questions ni observations après les interventions, que le temps qui reste d'ici 17 h 30 sera divisé également entre les trois partis, que, au cas où les interventions se termineraient avant l'heure prévue, la Chambre déclarera qu'il est 17 h 30 et que la sonnerie retentira pour convoquer les députés au vote prévu à cette heure-là.

[Français]

M. Laurin: Monsieur le Président, nous sommes d'accord avec tout ce qu'a suggéré l'honorable whip adjoint du gouvernement, sauf pour la répartition du temps. Compte tenu du temps dont ont besoin les trois orateurs, après consultation, je crois que vous trouveriez consentement pour réserver dix minutes à l'orateur du gouvernement, cinq minutes à l'orateur du Parti réformiste et le reste du temps à l'orateur du Bloc québécois, ce qui fait 15 minutes.

L'orateur du gouvernement nous a dit qu'il n'avait probablement besoin que de dix minutes et celui du Parti réformiste de cinq minutes. Le reste du temps pourrait être réservé au Bloc québécois, et s'il y avait arrêt du débat avant 17 h 30, nous sommes d'accord pour reconnaître que ce sera l'heure du vote et que les débats se termineront à ce moment-là. Autrement dit, nous serons d'accord pour reconnaître qu'il sera 17 h 30.

[Traduction]

M. Johnston: Monsieur le Président, nous acceptons les conditions.

Le président suppléant (M. Kilger): Les conditions sont claires et on demande le consentement unanime. Tout d'abord, le vote a eu lieu. Le projet de loi C-3 a été adopté, aussi ne faisons-nous que permettre des discours.

Je suivrai la situation de près. J'ose espérer que le député qui fera une intervention au nom du gouvernement parlera pendant environ 10 minutes, que le représentant du Parti réformiste parlera pendant environ 5 minutes et que le reste du temps sera laissé au député du Bloc québécois. Si les interventions se terminent avant 17 h 30, je déclarerai qu'il est 17 h 30.

● (1655)

Essentiellement, c'est ainsi que se dérouleront les choses. Pour faciliter le débat, j'accorderai la parole au gouvernement, puis au Parti réformiste et, pour finir, à l'opposition officielle. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

M. George Proud (Hillsborough, Lib.): Monsieur le Président, cela a pris un peu de temps. Nous avons dû faire quelques mises au point pour réconcilier certains points de vue différents. Nous nous sommes finalement entendus pour terminer le débat sur le projet de loi C-3 avant 17 h 30.

Mes remarques seront très brèves. Durant le débat sur le projet de loi C-3, un point sur lequel tous les députés étaient d'accord était la nécessité d'administrer la législation canadienne sur le travail de la façon la plus efficace possible.

Le gouvernement est déterminé à donner aux employeurs et aux travailleurs canadiens un climat stable pour leurs relations de travail. Ces buts sont essentiellement la raison pour laquelle nous sommes saisis de cette mesure législative aujourd'hui.

Le fédéralisme flexible nous permet de régler les difficultés administratives qui se posent. Hydro-Ontario est une société d'État constituée en vertu de la Loi sur la Société provinciale de l'électricité de l'Ontario. C'est la division de l'entreprise qui est responsable de la construction et de l'exploitation des installations nucléaires dans la province.

Actuellement, cette division comprend les centrales de Darlington, Pickering et Bruce et un certain nombre d'autres installations.

[Français]

Cette division regroupe actuellement les trois grandes centrales de Darlington, Pickering et Bruce et un certain nombre d'autres installations.

Avant la décision rendue en 1993 par la Cour suprême, on avait toujours cru que les employés des centrales nucléaires d'Hydro Ontario étaient assujettis aux normes du travail provinciales.

[Traduction]

Avant la décision rendue par la Cour suprême en 1993, on a toujours cru que les employés des installations nucléaires d'Hydro-Ontario étaient régis par les lois provinciales en matière de travail. Ce n'était pas le cas. Par conséquent, la province et les employés des installations nucléaires se sont retrouvés dans une situation compliquée.

En effet, 42 p. 100 de ces employés en Ontario sont régis par la législation fédérale en matière de travail, tandis que les autres sont régis par la législation ontarienne. En tant que députés de la Chambre, nous sommes en mesure aujourd'hui d'aider les gouvernements fédéral et provincial à régler ce problème.

Initiatives ministérielles

En même temps, il est certes raisonnable pour les députés de chercher à comprendre clairement les effets qu'auront ces modifications. En 1993, la Cour suprême a statué que la partie I du Code canadien du travail, qui régit les relations de travail, s'appliquait aux employés des centrales nucléaires d'Hydro Ontario.

Suite à cette décision, il est apparu évident que les parties II et III du code et la Loi sur la santé des non-fumeurs s'appliquaient également à ces travailleurs. La partie II du code visait la sécurité et la santé au travail et la partie III, les normes de travail, les horaires et autre chose du genre.

La décision de la Cour suprême a créé une situation complexe et exceptionnelle puisque les employés, la compagnie et les syndicats doivent se conformer à deux régimes de relations de travail comparables, quoique légèrement différents. Par exemple, Hydro Ontario et les syndicats sont régis par deux processus de conciliation pendant les négociations collectives. Ils doivent en outre appliquer des règlements concernant la sécurité et la santé au travail légèrement différents, mais qui assurent essentiellement la même protection aux travailleurs. Les dispositions du projet de loi illustrent la détermination du gouvernement à donner aux parties un cadre de relations de travail stable.

• (1700)

Voici comment le projet de loi supprime le problème d'une compétence partagée à Hydro Ontario. Premièrement, la compagnie n'a plus à se soumettre au Code canadien du travail. Parallèlement, elle est assujettie aux lois provinciales en matière de travail, qui sont incorporées par référence par le truchement de la réglementation fédérale.

Le mécanisme peut être déclenché par l'adoption de règlements concernant les relations de travail, y compris des règles et règlements d'application de lois spéciales ou d'urgence, de normes de santé et de sécurité au travail, de normes de travail ou de règles concernant la consommation du tabac en milieu de travail. Une fois les règlements en place, les lois provinciales pourront s'appliquer aux centrales nucléaires.

Dans le cas de la négociation collective, tout agent négociateur reconnu en vertu de la partie I du Code canadien du travail demeurera agent négociateur en vertu des dispositions du projet de loi. Les travailleurs des centrales de l'Ontario nous ont demandé si nous nous portions garants que ce serait le cas. Nous leur avons répondu que ce serait le cas pendant la période de transition et pendant toute la durée de la convention collective. C'est tout ce que nous pouvons faire et, de fait, personne ne pourrait faire davantage. Le projet de loi assure des droits de successeur à l'agent négociateur et il interdit aux autres syndicats ou associations de faire une demande en vue de représenter l'unité de négociation autrement qu'en vertu des procédures régulières.

Comme je le disais, toute convention collective signée en vertu de la partie I du Code canadien du travail demeurera en vigueur jusqu'à son échéance. Cela permet de conserver intacts les droits,

privilèges et obligations des deux parties à la convention collective. La solution est claire et sensée.

Le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario souhaitent que l'ensemble de la législation provinciale en matière de travail s'applique aux centrales nucléaires de la province. Les deux gouvernements reconnaissent qu'il est pratique et logique de placer sous une même autorité l'application de la législation du travail applicable à Hydro Ontario.

Depuis le début de 1994, les deux gouvernements examinent divers moyens d'y parvenir. Après de longues discussions, ils ont mis au point le projet de loi C-3.

Toutefois, l'histoire ne s'arrête pas ici, puisque la décision de la Cour suprême a également touché les centrales nucléaires du Nouveau-Brunswick et du Québec. La centrale électrique de Point Lepreau, au Nouveau-Brunswick, et celle de Gentilly 2, au Québec, semblent échapper au droit du travail sur le plan législatif.

Une fois levée l'immunité de l'État, les dispositions du projet de loi C-3 s'appliqueront à ces installations nucléaires, éliminant ainsi le vide législatif et instituant un mécanisme d'application du droit du travail.

En outre, le mécanisme peut s'appliquer aux mines d'uranium, en Saskatchewan, qui sont aussi régies par la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique. La Saskatchewan assure depuis longtemps des programmes de sécurité et de santé au travail aux mines d'uranium de la province. À proprement parler, ces mines sont assujetties au Code canadien du travail. Il n'existe pas d'entente officielle entre les deux paliers de gouvernement en ce qui concerne la situation et le gouvernement fédéral aimerait qu'il y en ait une.

Pour cela, il faudrait, comme dans le cas d'Hydro Ontario, exempter ces mines de l'application des dispositions de la partie II du Code canadien du travail, incorporer les lois de la Saskatchewan en matière de sécurité et de santé au travail dans la réglementation fédérale et passer un contrat avec la Saskatchewan pour assurer ces programmes aux mines de cette province. La partie II du code prévoit un mécanisme qui pourrait être utilisé à cette fin, mais seulement en ce qui concerne les lois en matière de sécurité et de santé au travail.

• (1705)

J'insiste sur le fait que l'adoption du projet de loi ne confiera aucun mandat à la Commission de contrôle de l'énergie atomique. Le seul pouvoir de la commission consiste à s'assurer que l'usage que l'on fait de l'énergie nucléaire au Canada ne pose aucun risque excessif pour la santé et la sécurité des Canadiens ou pour l'environnement.

C'est pour ces raisons que je demande à tous les députés d'appuyer le projet de loi. Je sais qu'ils le feront.

Avant de terminer, je tiens à remercier tous ceux qui ont participé au processus. Je remercie les députés du Bloc et du Parti réformiste qui ont travaillé à l'élaboration de ce projet de loi au sous-comité. Je remercie le président du sous-comité et les autres membres, le greffier ainsi que les représentants du ministère et les autres témoins que nous avons entendus.

Ce projet de loi simplifie le processus. Il n'est pas nécessaire d'avoir deux ou trois organismes chargés de faire appliquer essentiellement une même mesure législative. Je remercie tous ceux qui m'ont offert leur collaboration sans faille dans les préparatifs qui ont mené à l'adoption de ce projet de loi.

M. Dale Johnston (Wetaskiwin, Réf.): Monsieur le Président, je ne sais pas si nous écrivons une page de l'histoire parlementaire aujourd'hui, mais c'est la première fois que nous débattons d'un projet de loi déjà adopté à la Chambre. Dans ma vie antérieure d'agriculteur, j'ai vu ce genre de chose à l'occasion. J'ai souvent fermé la barrière, alors que les veaux s'étaient déjà échappés.

Je parle du projet de loi C-3. Il est évident qu'il découle de la décision de la Cour suprême qui, en 1993, a déclaré que les relations de travail au Canada plaçaient les travailleurs des entreprises nucléaires dans une situation constante de tiraillement.

À Hydro Ontario, par exemple, 42 p. 100 des travailleurs relèvent du gouvernement fédéral et 58 p. 100 sont assujettis au Code du travail de l'Ontario. La situation est semblable pour les travailleurs du Québec et du Nouveau-Brunswick. Il va sans dire que cela a entraîné une escalade de la confusion et des chevauchements, ce qui est inutile et ne favorise pas les bonnes relations de travail.

On ne pourra jamais insister assez sur l'importance de la sécurité dans les entreprises nucléaires. En fait, la Cour suprême, les travailleurs des installations nucléaires, leurs familles et tous les Canadiens partagent une égale inquiétude à ce sujet. Un milieu de travail stable atténuera les incertitudes engendrées par cette division entre les compétences provinciale et fédérale.

Le Parti réformiste n'est pas opposé à ce projet de loi. Je prie le ministre de ne pas attendre d'autres décisions de la part de tribunaux, mais d'agir immédiatement et de transférer aux provinces le pouvoir fédéral en matière de main-d'oeuvre.

La partie I du code du travail est en cours de révision et ce serait donc un bon point de départ pour le ministre qui, je le sais, a bien hâte d'abolir les chevauchements de services. Le gouvernement est aux prises avec une dette de 580 milliards de dollars. Je sais que le ministre fera le nécessaire pour éliminer les chevauchements et le double emploi afin de réduire les effectifs et de faire sa part pour limiter la dette.

Le ministre constatera que les travailleurs, le patronat et les gens de mon parti approuveront avec enthousiasme l'orientation qu'il prendra.

Les syndicats et le patronat partagent le même objectif: le maintien d'un environnement favorable au travail productif. En tant que législateurs, nous devrions faire tout ce qui est en notre pouvoir pour que cet objectif devienne une réalité. Nous pouvons faciliter les choses en lâchant les rênes de la réglementation bureaucratique qui va à l'encontre de relations de travail saines. Le projet de loi C-3 est un pas dans la bonne direction.

• (1710)

J'encourage le ministre à entreprendre immédiatement des négociations avec les provinces où les travailleurs des centrales nucléaires

Initiatives ministérielles

res sont prisonniers de ce vide législatif afin qu'ils relèvent des provinces. Le gouvernement leur doit au moins ça.

Lorsque nous avons parlé, plus tôt, de la répartition du temps de parole, j'ai signalé que je serais très bref et je vais respecter ma promesse. Il faut être avare de mots aussi bien que de réflexion.

Le président suppléant (M. Kilger): Je remercie le député de sa collaboration.

[Français]

M. Réal Ménard (Hochelaga—Maisonneuve, BQ): Monsieur le Président, comme vous le savez, la journée a été fertile en rebondissements. Aussi, je voudrais remercier les collaborateurs de nos antichambres respectives, particulièrement Sylvain Gauthier, qui a gardé son calme à des moments d'imprévu.

C'est connu, le secrétaire parlementaire le sait, nous sommes favorables au projet de loi C-3. Le projet de loi C-3, peut-être est-il utile de le rappeler aux auditeurs qui se joindraient à nos travaux, vise à rétrocéder le champ des relations de travail aux différentes provinces qui en feront la demande par voie de négociations réglementaires. Et je crois que nous devons rappeler, lorsque nous étudions un projet de loi comme celui-là, que c'est du Code canadien du travail dont il est question, dans un contexte où le gouvernement fédéral accepte de s'en retirer.

On comprend que ce projet de loi est dicté par un jugement rendu par le plus haut tribunal du pays, la Cour suprême. En 1993, la Cour suprême, à la suite d'un appel logé par la partie syndicale, a décidé que la Partie I du Code canadien du travail qui régit les relations de travail s'applique aux employés des centrales nucléaires, dont Hydro Ontario.

Il est utile de le rappeler parce que nous sommes dans un régime où le Parlement a l'obligation de s'ajuster aux décisions rendues par la magistrature. Aujourd'hui, le Parlement vient corriger une situation qui, si elle n'avait pas été modifiée par l'actuel projet de loi, aurait été extrêmement pernicieuse parce qu'elle créait un vide juridique. Le secrétaire parlementaire y a référé pour le cas du Nouveau-Brunswick et du Québec. Cette situation nous aurait placés dans la situation inconfortable que personne ne souhaite qui est celle de la coexistence de deux régimes de travail.

Il est quand même utile de se rappeler qu'il y a une rationalité profonde à demander aux provinces de s'occuper de baliser, d'encadrer, d'appliquer les lois provinciales dans ce secteur puisque, par exemple, pour le secteur de l'énergie nucléaire en Ontario, le gouvernement provincial le fait depuis 50 ans. Donc, il faut saluer le geste qu'a posé le gouvernement fédéral en voulant se réclamer du statu quo.

Il ne faut pas se cacher que le projet de loi C-3 concerne, pas exclusivement mais principalement, l'Ontario. Je voudrais rappeler que des 10 000 travailleurs qui oeuvrent partout à travers le pays dans le domaine du nucléaire, il y en a 6 000 à 8 000 qui sont concentrés en Ontario, 700 au Québec, à peu près 500 au Nouveau-Brunswick et 500 dans les mines d'uranium de la Saskatchewan.

Initiatives ministérielles

Pour l'Ontario, la situation était particulièrement préoccupante. C'est pourquoi ils ont été extrêmement assidus aux travaux du comité parlementaire. Les deux parties se sont fait entendre, puisque le nucléaire représente 60 p. 100 de la production d'énergie électrique en Ontario.

Je ne vous dis pas que nous n'avons pas tenté de présenter des amendements au projet de loi C-3. Si nous sommes d'accord avec le principe, qui est une rétrocession que nous souhaitons d'ailleurs contagieuse et il serait souhaitable que le ministre du Travail puisse influencer le ministre des Relations intergouvernementales et d'autres ministres de ce Cabinet, pour se départir d'un certain nombre de juridictions, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'un projet de loi qui ne fait pas l'unanimité.

Il ne fait pas l'unanimité d'abord parce que, chez les syndiqués d'Hydro Ontario, vous comprendrez que ça ne suscite pas un enthousiasme débordant à l'idée d'être régi par les lois provinciales du travail dans un contexte où, il faut quand même le reconnaître, il y a un virage à droite qui se prépare avec le gouvernement Harris dans cette province.

• (1715)

Cela ne nous a pas empêchés, en tant qu'opposition officielle responsable, de ne pas céder aux tentations des travailleurs qui n'avaient pas une vision d'ensemble. La vision d'ensemble était celle que proposait le gouvernement, à savoir, rétrocéder le champ des relations de travail dans le secteur nucléaire, parce que les provinces, particulièrement l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et le Québec avaient 15, 30, 40 ans d'expertise dans ce domaine.

Je me réjouis à l'avance de l'appui du ministre du Développement des ressources humaines, dont l'esprit universel l'amène à s'intéresser autant aux chômeurs qu'à l'énergie, dont les deux ont, à son esprit, le point en commun d'être explosifs à ses yeux.

Cela étant dit, vous me permettrez de rappeler que nous avons présenté des amendements que le gouvernement a défaits avec une élégance qu'on n'avait pas vue depuis longtemps, mais le gouvernement les a quand même défaits. Je dois à la véracité de nos débats de rappeler que le gouvernement du Québec a eu des entretiens avec le député de Saint-Léonard et ministre du Travail. Il lui avait demandé que l'on se réfère directement aux lois du Québec qui s'appliquent sur son territoire, directement dans son projet de loi.

Il faut quand même comprendre que, malgré le fait que nous souscrivions au principe du projet de loi, nous aurions souhaité que tout cela ne se fasse pas par cadre réglementaire, mais par renvoi dans la loi. Je comprends que le ministre a gentiment cédé à ses fonctionnaires en nous disant qu'il se sentait mal à l'aise de se rendre aux revendications du Québec, puisqu'il aurait pu créer un cas d'espèce qui aurait pu être préjudiciable pour le Nouveau-Brunswick, pour l'Ontario et pour la Saskatchewan.

Toujours est-il que la position du Québec concernant le projet de loi C-3, pour lequel il y a une adhésion sur le plan du principe, je le rappelle, aurait été que l'on renvoie directement aux lois provinciales, directement dans la loi et non pas par règlement, et que ce renvoi puisse prévoir que, dès l'entrée en vigueur de la loi, donc après la sanction royale, s'appliquent toutes les lois provinciales applicables aux salariés des entreprises visées par la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique.

Peut-être pour fins d'information, il faut rappeler que, lorsque le gouvernement du Canada, par la voix du ministre responsable, le ministre du Travail, et son homologue à Québec s'entendront sur un accord négocié, il est prévu dans la loi qu'il n'y a pas de tierce partie qui peut demander à ce que la loi s'applique sur le territoire. C'est évidemment la province ou le gouvernement provincial en autorité qui est habilité à négocier.

Je pense qu'il faut rappeler que, s'agissant du Québec, il y aura six lois qui seront concernées. Alors, la Loi sur les normes du travail, dont nous avons l'équivalent au gouvernement fédéral dans la Partie III du Code du travail, la Loi sur les services essentiels. On ne peut pas y faire référence sans une immense fierté, parce que c'est la loi que le défunt gouvernement de René Lévesque a fait adopter à Québec et c'est définitivement la loi qui est venue pacifier les relations de travail. Il me tarde de demander au ministre du Travail de s'en inspirer pour que nous puissions avoir son équivalent dans le Code du travail ici même, à Ottawa.

S'appliqueront donc également par voie réglementaire le Code provincial du travail, on le comprend, c'est l'essentiel du projet de loi, la CSST, la Loi sur la santé et la sécurité au travail, évidemment la Charte des droits du Québec et également toute la réglementation concernant l'industrie de la construction.

Vous auriez été ému de voir l'excitation qu'il y avait autour du ministre du Travail. Tout son personnel était mobilisé parce que, pour le ministre du Travail, ce projet de loi est un enfant du désir et son personnel était vraiment extrêmement agité pour s'assurer que nous puissions l'adopter le plus rapidement possible. Je peux comprendre l'enthousiasme du ministre du Travail puisque, dans la carrière d'un homme public, il y a toujours une satisfaction à participer à la démocratie. Comme c'est le premier projet de loi que le ministre du Travail parraine en cette Chambre, j'aurais quand même aimé qu'il se rende aux amendements de l'opposition. Comme vous le savez, on chercherait en vain des amendements de l'opposition qui n'ont pas été raisonnables, qui n'ont pas été justifiés.

Ça n'a pas été le cas. À ce moment-là, cela ne nous empêche pas de donner notre appui au projet de loi, mais nous pensons qu'il aurait été souhaitable que nous puissions référer directement à la loi et non pas le faire par un cadre réglementaire qui a l'immense désavantage de ne pas solliciter le Parlement.

• (1720)

Nous croyons que lorsqu'il y a un projet de loi relatif aux relations de travail, il est extrêmement important que le Parlement y soit associé.

Le débat ayant été fait, la cause ayant été entendue, en démocrate que je suis, j'accepte le jeu parlementaire et me rends à la décision rendue par le sous-comité.

Je voudrais également rappeler, et je pense que c'est important, que ce soit très clair pour tous les parlementaires, que cela veut dire qu'éventuellement en cas de conflit de travail, en cas de situation d'urgence, il va incomber à chacune des provinces qui sera partie prenante à l'accord de voir à ce que le règlement du conflit se solde à partir de lois provinciales.

Je terminerai en disant que malgré tout l'enthousiasme que le ministre du Travail peut avoir à la suite de l'adoption imminente du projet de loi C-3, il reste que le véritable test, ce à partir de quoi nous allons le juger dans cette Chambre, ce sera définitivement la Loi

antibriseurs de grève. Vous savez qu'un rapport a été déposé, le rapport Sims, et qu'il y a eu des consultations partout au pays pour indiquer tout de suite un peu la voie que le gouvernement devrait emprunter s'agissant de la révision de la partie I du Code du travail.

Je crois bien que le gouvernement ne pourra pas faire l'économie d'une loi antibriseurs de grève. Il va s'agir d'un test de courage politique. Vous savez que le courage, en politique, est une denrée assez rare, inégalement répartie. Je dirais même qu'il est généralement plus fréquent de le retrouver à votre gauche qu'à votre droite, monsieur le Président, mais je comprends bien que vous soyez totalement impuissant à changer cela.

Le véritable test, je le répète encore une fois en terminant, sera celui d'une loi antibriseurs de grève. Nous l'appelons de tous nos vœux et j'ai même signifié au ministre en sous-comité que s'il le souhaitait, nous sommes prêts à poursuivre les travaux jusqu'à ce que le gouvernement puisse nous proposer un modèle.

De quoi parle-t-on lorsqu'on parle d'une loi antibriseurs de grève? À cet égard le gouvernement du Québec est un exemple très éloquent. On parle d'un outil qui nous permet, dans une conjoncture ultime—et on convient que peu d'entre nous pensent que la grève est un moyen marginal, la grève est un moyen ultime—mais lorsque pour des raisons qui sont souvent liées à la dégradation des relations de travail, le rapport de force doit s'exercer jusqu'à un recours à une grève, on pense qu'il est utile de disposer d'un outil qui vient pacifier les relations de travail.

Cela vient pacifier les relations de travail parce que dans un contexte où les esprits s'échauffent, les travailleurs qui exercent leur droit de grève, généralement obtenu par un mandat syndical, savent bien que ce n'est parce qu'ils vont être au travail qu'ils vont être privés de la possibilité de réintégrer l'emploi qu'ils occupaient après le conflit.

Je termine en disant que nous allons appuyer ce projet de loi, que le travail en comité a été plutôt agréable, malgré le fait que les amendements plus que raisonnables du Bloc québécois aient été rejetés. Je veux rappeler au ministre que nous souhaitons travailler ultérieurement à l'adoption d'une loi antibriseurs de grève qui sera en définitive le véritable test à partir duquel nous le jugerons en matière de relations de travail.

* * *

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion

Le président suppléant (M. Kilger): Conformément à l'ordre adopté, comme il est 17 h 30, la Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé de la motion à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-14, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois.

Convoquez les députés.

(La motion, mise aux voix est adoptée.)

(Vote n° 29)

POUR

Députés

Adams	Alcock
Anderson	Arseneault
Assad	Assadourian
Bakopanos	Barnes
Bélair	Bertrand

Bethel	Bevilacqua
Bodnar	Bonin
Boudria	Brown (Oakville—Milton)
Brushett	Caccia
Calder	Cannis
Catterall	Cauchon
Clancy	Cohen
Collenette	Collins
Comuzzi	Cowling
Crawford	Culbert
DeVillers	Discepola
Dromisky	Duhamel
Dupuy	Easter
English	Fewchuk
Finlay	Flis
Fontana	Fry
Gagliano	Galloway
Godfrey	Goodale
Graham	Gray (Windsor West/Ouest)
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hickey	Hopkins
Hubbard	Ianno
Jackson	Jordan
Karygiannis	Keys
Knutson	Kraft Sloan
Lastewka	Lavigne (Verdun—Saint-Paul)
LeBlanc (Cape/Cap-Breton Highlands—Canso)	Lee
Lincoln	Loney
MacAulay	MacLellan (Cape/Cap-Breton—The Sydneys)
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Massé	McCormick
McGuire	McKinnon
McTeague	McWhinney
Mifflin	Minna
Mitchell	Murphy
Murray	Nault
O'Brien	O'Reilly
Pagtakhan	Paradis
Parrish	Patry
Payne	Peters
Peterson	Phinney
Pickard (Essex—Kent)	Pillitteri
Proud	Reed
Regan	Richardson
Rideout	Ringuette-Maltais
Robichaud	Robillard
Rock	Scott (Fredericton—York—Sunbury)
Serré	Shepherd
Simmons	Speller
St. Denis	Steckle
Stewart (Brant)	Szabo
Terrana	Torsney
Ur	Valeri
Vanclief	Volpe
Wappel	Wells
Whelan	Young
Zed—127	

CONTRE

Députés

Abbott	Althouse
Asselin	Axworthy (Saskatoon—Clark's Crossing)
Bachand	Bélisle
Bellehumeur	Benoit
Bergeron	Bernier (Gaspé)
Breitkreuz (Yorkton—Melville)	Bridgman
Brien	Chatters
Chrétien (Frontenac)	Crête
Cummins	Dalphondu-Guiral
Daviault	de Jong
Debien	Dubé
Duceppe	Dumas

Initiatives ministérielles

Epp	Fillion
Frazer	Gagnon (Québec)
Gauthier	Gilmour
Godin	Gouk
Grey (Beaver River)	Grubel
Harper (Calgary West/Ouest)	Hart
Hayes	Hermanson
Hill (Prince George—Peace River)	Hoepfner
Jacob	Jennings
Johnston	Landry
Langlois	Laurin
Lavigne (Beauharnois—Salaberry)	Leblanc (Longueuil)
Lefebvre	Leroux (Shefford)
Manning	Mayfield
Ménard	Mercier
Meredith	Mills (Red Deer)
Nunez	Paré
Penson	Picard (Drummond)
Plamondon	Pomerleau
Ramsay	Ringma
Sauvageau	Schmidt
Scott (Skeena)	Silye
Solberg	Speaker
Stinson	Strahl
Tremblay (Rimouski—Témiscouata)	Tremblay (Rosemont)
Venne	White (Fraser Valley West/Ouest)
Williams —77	

DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Augustine	Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead)
Caron	Chamberlain
Copps	de Savoie
Deshaies	Dhaliwal
Gerrard	Guay
Guimond	Harper (Churchill)
Htody	Lalonde
Lebel	Leroux (Richmond—Wolfe)
Loubier	Marchand
Marchi	Nunziata
Stewart (Northumberland)	Wood

• (1750)

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour une troisième fois.)

* * *

[Traduction]

LA LOI SUR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES SERVICES GOUVERNEMENTAUX

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-7, Loi constituant le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et modifiant ou abrogeant certaines lois, soit lu pour la troisième fois et adopté.

Le Président: La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion portant troisième lecture du projet de loi C-7, Loi constituant le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et modifiant ou abrogeant certaines lois.

M. Boudria: Monsieur le Président, je demande le consentement unanime de la Chambre pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient inscrits comme ayant voté sur la motion dont est maintenant saisie la Chambre.

[Français]

Les députés libéraux voteront oui, en ajoutant le nom du secrétaire d'État à la Jeunesse.

Mme Dalphond-Guiral: Les députés de l'opposition officielle voteront contre la motion.

[Traduction]

M. Ringma: Monsieur le Président, les députés réformistes voteront contre cette motion, à l'exception de ceux qui veulent voter autrement.

M. Forseth: Monsieur le Président, si j'avais été ici lors du vote sur la première motion, j'aurais voté contre comme mon parti. Je veux signaler que je suis ici.

Le Président: Le whip du Nouveau Parti démocratique, je crois.

M. de Jong: En effet, monsieur le Président. Tous les néo-démocrates ici présents aujourd'hui voteront contre cette motion.

M. Bryden: Monsieur le Président, si j'avais été ici lorsque le vote a commencé, j'aurais été inscrit comme ayant voté comme mon parti. J'appuie la position de mon parti.

M. Milliken: Monsieur le Président, si j'avais été ici lors du premier vote, j'aurais voté comme mon parti. Je suis heureux de le faire pour ce second vote et demande à être inscrit comme ayant voté comme mon parti.

M. Peric: Monsieur le Président, je demande à être inscrit comme ayant voté comme le gouvernement.

Mme Gaffney: Monsieur le Président, si j'avais été ici pour le vote, j'aurais voté comme mon parti.

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 30)

POUR

Députés

Adams	Alcock
Anderson	Arseneault
Assad	Assadourian
Bakopanos	Barnes
Bélaïr	Bertrand
Bethel	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bodnar
Bonin	Boudria
Brown (Oakville—Milton)	Brushett
Bryden	Caccia
Calder	Cannis
Catterall	Cauchon
Clancy	Cohen
Collenette	Collins
Comuzzi	Cowling
Crawford	Culbert
DeVillers	Discepola
Dromisky	Duhamel
Dupuy	Easter
English	Fewchuk
Finlay	Flis
Fontana	Fry
Gaffney	Gagliano
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Gray (Windsor West/Ouest)	Grose
Guamieri	Harb
Harvard	Hickey
Hopkins	Hubbard

Ianno	Jackson
Jordan	Karygiannis
Keyes	Knutson
Kraft Sloan	Lastewka
Lavigne (Verdun—Saint-Paul)	LeBlanc (Cape/Cap-Breton Highlands—Canso)
Lee	Lincoln
Loney	MacAulay
MacLellan (Cape/Cap-Breton—The Sydneys)	Malhi
Maloney	Manley
Marleau	Massé
McCormick	McGuire
McKinnon	McTeague
McWhinney	Mifflin
Milliken	Minna
Mitchell	Murphy
Murray	Nault
O'Brien	O'Reilly
Pagtakhan	Paradis
Parrish	Patry
Payne	Peric
Peters	Peterson
Phinney	Pickard (Essex—Kent)
Pillitteri	Proud
Reed	Regan
Richardson	Rideout
Ringuette-Maltais	Robichaud
Robillard	Rock
Scott (Fredericton—York—Sunbury)	Serré
Shepherd	Simmons
Speller	St. Denis
Steckle	Stewart (Brant)
Szabo	Terrana
Torsney	Ur
Valeri	Vanclief
Volpe	Wappel
Wells	Whelan
Young	Zed—132

CONTRE

Députés

Abbott	Althouse
Asselin	Axworthy (Saskatoon—Clark's Crossing)
Bachand	Bélisle
Bellehumeur	Benoit
Bergeron	Bernier (Gaspé)
Breitkreuz (Yorkton—Melville)	Bridgman
Brien	Chatters
Chrétien (Frontenac)	Crête
Cummins	Dalphond-Guiral
Daviault	de Jong
Debien	Dubé
Duceppe	Dumas
Epp	Fillion
Forseth	Frazer
Gagnon (Québec)	Gauthier
Gilmour	Godin
Gouk	Grey (Beaver River)
Grubel	Harper (Calgary West/Ouest)
Hart	Hayes
Hermanson	Hill (Prince George—Peace River)
Hoepfner	Jacob
Jennings	Johnston
Landry	Langlois
Laurin	Lavigne (Beauharnois—Salaberry)
Leblanc (Longueuil)	Lefebvre
Leroux (Shefford)	Manning
Mayfield	Ménard
Mercier	Meredith
Mills (Red Deer)	Nunez
Paré	Penson
Picard (Drummond)	Plamondon
Pomerleau	Ramsay
Ringma	Sauvageau
Schmidt	Scott (Skeena)
Silye	Solberg
Speaker	Stinson
Strahl	Tremblay (Rimouski—Témiscouata)
Tremblay (Rosemont)	Venne

Initiatives parlementaires

White (Fraser Valley West/Ouest) Williams —78

DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Augustine	Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead)
Caron	Chamberlain
Copps	de Savoye
Deshaies	Dhalliwal
Gerrard	Guay
Guimond	Harper (Churchill)
Iftody	Lalonde
Lebel	Leroux (Richmond—Wolfe)
Loubier	Marchand
Marchi	Nunziata
Stewart (Northumberland)	Wood

Le Président: La motion est adoptée.

(Le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

Le président suppléant (M. Kilger): Comme il est 17 h 55, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LA FISCALITÉ

Mme Sharon Hayes (Port Moody—Coquitlam, Réf.) propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait reconnaître le fardeau fiscal de la famille canadienne, et les pressions ainsi exercées sur la famille, et prendre des mesures immédiates pour alléger le fardeau fiscal des familles, notamment en équilibrant le budget fédéral.

—Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole sur la motion n° M-148, qui met en relief le niveau d'imposition que doit assumer la famille canadienne et qui recommande au gouvernement d'adopter des mesures pour soulager les familles de ce fardeau financier et fiscal.

Ce débat est particulièrement pertinent si l'on examine la question à la lumière du budget fédéral déposé au début du mois. J'ai présenté cette motion pour faire ressortir le problème de la fiscalité et de la famille. Normalement, quand on parle de fiscalité, on pense aux personnes ou aux sociétés. C'est très rare que nous associions la fiscalité à la famille.

● (1800)

Je suis désolée d'avoir à admettre que le gouvernement ne s'est certainement pas attardé à examiner la situation des familles en élaborant sa politique, à part dans de beaux discours superficiels.

Cela me rappelle mes débuts en politique. Dans la ville de Coquitlam, on avait organisé une rencontre des candidats fédéraux avant les dernières élections. S'y trouvaient réunis les candidats de tous les partis ainsi que des électeurs de la région. Cette rencontre

Initiatives parlementaires

était parrainée par un journal local, le *Tri-City News*, qui voulait vérifier quels étaient les enjeux dans notre région.

Les candidats de tous les partis y étaient: le néo-démocrate, le libéral, qui était aussi président du Parti libéral provincial, et plusieurs autres. On les avait convoqués pour qu'ils donnent leur avis sur les questions importantes pour notre collectivité dans une discussion libre qui était filmée. Cette discussion a ensuite été résumée dans un article paru la semaine suivante dans le journal en question.

À l'époque, je n'avais pas beaucoup d'expérience en politique. J'avais cependant de l'expérience en tant que travailleuse bénévole au sein de la communauté, membre de la communauté, enseignante et mère.

Les questions de détresse familiale et de pressions financières et culturelles que je voyais exercées sur les familles de ma collectivité m'avaient amenée à penser qu'il était peut-être possible de changer les choses à partir du processus politique. Et c'est ce qui m'a amenée à m'engager sur la scène politique.

Ce jour-là, dans ce contexte, les enjeux de la famille étaient au premier plan. Les gens ont parlé des impôts élevés, de leurs aspirations, de la possibilité pour les jeunes mères de rester à la maison, de l'importance du rôle des parents et de la nécessité que le gouvernement intervienne moins dans les affaires des familles. Ce sont les sujets de discussion que les gens de ma collectivité avaient choisis.

Ce jour-là, j'ai pu répondre à leurs questions avec conviction, parce que c'était exactement le genre de choses qui m'intéressait. C'était, en outre, exactement pour des questions comme celles-là que j'avais choisi le Parti réformiste. Le Parti réformiste écoute les individus, les familles et tout ce qui constitue les racines de la collectivité. Cette discussion m'a confirmée dans ma résolution de courir le risque de la vie politique.

Ces familles ne sont pas habiles à défendre leurs intérêts face aux gouvernements. Elles n'ont pas les fonds nécessaires pour se faire entendre, pour s'organiser ou pour faire des pressions quant à l'orientation des politiques. Cependant, ce qui compte pour les Canadiens, c'est le bien-être des familles et c'est ce qui déterminera l'avenir de notre pays.

En présentant cette motion, je désire réaffirmer que la famille canadienne a été gravement touchée par les dépenses excessives, lesquelles ont incité le gouvernement actuel et le précédent à surtaxer les contribuables, et qu'elle a maintenant désespérément besoin d'un allègement de son fardeau fiscal. Le gouvernement fédéral peut effectivement alléger le fardeau fiscal de la famille canadienne en équilibrant ses recettes et ses dépenses.

Déjà lorsque j'étais candidate pour le Parti réformiste, celui-ci proposait son plan de zéro en trois ans pour équilibrer le budget. Grâce à des priorités budgétaires réfléchies et à des choix judicieux, si le Parti réformiste avait été élu en 1993, cette année, il n'aurait pas présenté un budget prévoyant un déficit de 25 milliards de dollars. Nous aurions plutôt eu à répartir un surplus budgétaire. Le budget aurait été équilibré, la réduction de la dette et les allègements fiscaux seraient devenus une réalité.

Comme l'indique ma motion, c'est grâce à un budget équilibré qu'on pourra alléger le fardeau fiscal des familles.

Comment en sommes-nous arrivés à la situation actuelle? Il y a longtemps que les gouvernements sont incapables d'assurer vraiment la sécurité des Canadiens en gérant adéquatement leurs budgets. En 1972, lorsque le gouvernement libéral de l'époque est arrivé au pouvoir, la dette s'élevait à 16 milliards de dollars. En 1984, 12 ans plus tard, il a été délogé par les électeurs et a légué à son successeur une dette fédérale de 160 milliards de dollars, qui a entravé la prospérité du pays et de chacun de ses citoyens.

Les conservateurs n'ont pas réussi à contenir leurs dépenses et la dette a grimpé à nouveau, d'abord à 200 milliards de dollars en 1988, puis à 485 milliards de dollars en 1993.

Aujourd'hui, un autre gouvernement libéral refuse encore une fois de s'engager à éliminer le déficit et il met en péril la sécurité et l'avenir de chaque homme, femme et enfant puisque la dette de 578 milliards de dollars menace de grimper à 620 milliards de dollars d'ici 1997.

• (1805)

Pendant ce temps, les partis politiques de toutes tendances, dans toutes les provinces, reconnaissent la nécessité d'éliminer le déficit. Même le gouvernement séparatiste du Québec reconnaît maintenant la nécessité d'équilibrer le budget provincial et s'est fixé pour objectif d'avoir un budget équilibré dans quatre ans seulement.

Ce qui n'est pas surprenant, c'est que le résultat de toutes les dépenses effectuées au cours des 30 dernières années par les gouvernements libéraux et conservateurs successifs représente une augmentation constante des impôts que paie la famille canadienne. Par exemple, de 1961 à 1994, les impôts de la famille canadienne ont augmenté de 1 167 p. 100. Le taux de ces augmentations dépasse largement celui des augmentations du prix de la nourriture, du logement ou de l'habillement au cours de la même période.

En 1994, la famille canadienne moyenne gagnait 46 488 \$. L'institut Fraser, dans une publication récente, calculait la facture fiscale de cette famille canadienne moyenne en catégorisant les taxes et les impôts. Voici ce qu'il a constaté.

L'impôt sur le revenu, qui est peut-être le plus facile à identifier, représentait 8 250 \$. Un autre irritant constant pour les familles, les taxes de vente, prenait 3 278 \$. La taxe d'accise représentait 973 \$. Puis, il y avait les taxes sur l'essence et la voiture elle-même, pour un montant de 709 \$.

Il y avait ensuite la part de la sécurité sociale, de la santé et des hôpitaux, soit 3 817 \$, et les impôts fonciers qui se montaient à 1 848 \$. Il y avait les droits de douane de 331 \$, l'impôt sur les bénéfices de 1 306 \$, l'impôt sur les ressources naturelles de 354 \$ et tous les autres types de taxes diverses, non inclus précédemment, qui représentaient 361 \$.

Si l'on totalise tous ces impôts et toutes ces taxes, le montant payé par la famille moyenne est de 21 228 \$. Cela représente, par conséquent, 46 p. 100 de son revenu brut. Cela signifie que presque la moitié des heures de travail servent à payer les différents niveaux de gouvernement.

Il n'est pas surprenant que de plus en plus les Canadiens souffrent de fatigue fiscale. Par exemple, dans l'enquête Angus Reid de 1990, 45 p. 100 des Canadiens se déclaraient dans une situation financière

difficile, alors que, en 1989, ce chiffre n'était que de 38 p. 100, ce qui est pourtant déjà un chiffre assez élevé.

Selon un sondage Angus Reid de 1995, plus de la moitié des Canadiens déclaraient avoir plus de difficulté à joindre les deux bouts que cinq ans auparavant.

Ce qui est tragique, c'est que cette situation financière difficile est particulièrement fréquente parmi les jeunes familles. Lors d'un projet de deux ans intitulé «Prospects for Young Families», commencé en 1970, les familles dirigées par une personne de moins de 25 ans avaient un revenu médian de 80 p. 100 du revenu de tous les groupes de familles combinés. Par contre, en 1992, ces mêmes jeunes familles avaient un revenu médian représentant seulement 54 p. 100 du revenu de toutes les autres familles.

Il y a quelque chose qui ne va pas, lorsque les familles qui travaillent constatent que plus elles essaient et plus elles s'enfoncent. Si nous sommes dans le pays des possibilités et si nous sommes l'envie de tous les pays du monde, comment se fait-il que nous volions le succès à nos familles, qui doivent travailler de plus en plus fort pour accomplir de moins en moins de choses.

Ce niveau de taxation laisse aux familles un revenu disponible de plus en plus faible. Selon Statistique Canada, depuis 1989, le revenu des familles après impôt a diminué de 6,5 p. 100. Si nous remontons dix ans en arrière, l'image ne s'améliore pas.

L'étude de Statistique Canada a constaté que, en 1984, le revenu après impôt de la famille moyenne était de 43 204 \$. En 1993, le chiffre était de 43 225 \$. Il a donc fallu presque dix ans pour que le revenu après impôt de la famille moyenne augmente de 21 \$.

Au fur et à mesure que le revenu disponible baisse, les familles disposent de moins d'argent pour dépenser pour leurs enfants et de moins d'argent pour réaliser leurs rêves et assurer leur avenir. On a démontré qu'il fallait deux fois plus d'heures de travail maintenant pour faire vivre une famille que dans les années 70. Une fois encore, l'opinion des Canadiens témoigne de cette réalité. Parmi les Canadiens interrogés, 52 p. 100 estimaient qu'il n'est plus possible de faire vivre une famille avec un seul revenu.

Il y a une corrélation directe entre le niveau d'imposition et la perte de revenu net des familles, d'une part, et l'augmentation du nombre de familles à deux revenus, d'autre part. Ainsi, en 1967, 58 p. 100 des familles canadiennes n'avaient qu'un revenu. En 1991, seulement 19 p. 100 d'entre elles entraient dans la catégorie des familles à un revenu unique et le pourcentage des familles à deux revenus grimpait à 61 p. 100.

• (1810)

On ne parle que depuis peu des effets négatifs du phénomène de la famille à deux revenus sur la société. Ces effets se font particulièrement sentir chez les enfants dont les deux parents travaillent et ont recours à des services de garde institutionnalisés.

Selon une étude récemment menée par le docteur Markus Genuis, de la Fondation nationale pour la recherche et l'éducation familiale, le facteur décisif dans l'insécurité affective est la séparation fréquente de l'enfant avec ses parents. Il conclut que «l'insécurité des liens affectifs chez les enfants de moins de dix ans est la

Initiatives parlementaires

cause directe de troubles émotionnels et de troubles de comportement à l'adolescence».

Il y a les effets négatifs sur les familles elles-mêmes. Trente-cinq pour cent des foyers dont les parents travaillent à l'extérieur et dont les enfants ont moins de six ans connaissent des niveaux de stress qui vont de modérés à graves. Les cas de stress sont encore plus sévères lorsqu'il s'agit d'enfants âgés de moins de trois ans.

Les familles ploient sous les impôts excessifs. Qu'a fait à cet égard le gouvernement depuis son élection en 1993? Quelle est l'approche libérale vis-à-vis la situation économique des familles? Il ne s'est aucunement préoccupé des problèmes financiers qui confrontent la famille canadienne. Malgré ce que laissent entendre les beaux discours du ministre des Finances, il n'a eu de cesse de procéder à de subtiles augmentations d'impôts. Bref, il n'a pas tenté d'alléger un tant soit peu le fardeau fiscal des familles.

Permettez-moi de passer en revue certaines augmentations d'impôts passées et à venir. L'impact global des 22 augmentations d'impôts prévues dans tous ses budgets équivalra à aller chercher 8,8 milliards de dollars dans les poches des Canadiens et de leurs familles.

Ainsi, les récentes propositions de modification des règles du REER et qui visent à faire passer l'âge du retrait obligatoire de 71 à 69 ans rapporteront une recette nette de 100 millions de dollars au trésor fédéral d'ici l'an 2000. Le plafond des REER fixé à 13 500 dollars jusqu'en 2003 va enrichir la cagnotte du gouvernement fédéral de 215 millions de dollars au cours des trois prochaines années.

Les REER sont indispensables à l'économie et à la prospérité des familles. Certes, elles les utilisent au moment de la retraite, mais aussi quand il s'agit d'acheter une maison ou de faire d'autres types d'investissements. Plutôt que de modifier les règles du REER pour s'enrichir, le gouvernement devrait veiller à ce que les familles puissent exercer un meilleur contrôle sur les économies et les finances privées. Tel est l'objectif des super REER proposés par le Parti réformiste. Les familles pourraient ainsi exercer un meilleur contrôle sur leurs finances.

Parmi les autres augmentations de taxes décidées par les libéraux mentionnons celle de la taxe d'accise qui s'élèvera à près de 1,7 milliard de dollars d'ici trois ans. Sans compter la TPS que le gouvernement n'a pas abolie et qui représente une ponction de 17,9 milliards de dollars pour la seule période 1996-1997.

Malgré toutes ces augmentations de recettes qu'il a su concocter, le gouvernement n'envisage pas d'alléger l'insupportable fardeau fiscal des familles canadiennes. Il ne s'est pas encore engagé à éliminer le déficit. Le ministre des Finances a même déclaré qu'il n'y aurait pas d'allègement des impôts de sitôt.

Plutôt que de reconnaître la contribution et l'importance des familles et l'incroyable fardeau qu'elles portent, le gouvernement a d'autres priorités. Il poursuit notamment un programme sur l'égalité des sexes. Le gouvernement fédéral injecte des millions de dollars d'impôts provenant des familles dans chacun de ses ministères pour financer l'analyse de l'égalité des sexes, sous prétexte que

Initiatives parlementaires

toutes les femmes doivent tendre vers l'autonomie financière et que leur valeur se mesure par leur activité de travailleuses salariées.

Les récentes initiatives gouvernementales concernant l'équité en matière d'emploi, l'équité salariale et les garderies vont coûter aux Canadiens des milliards de dollars, tout en réduisant la valeur et le choix de certaines institutions fondamentales, et tout cela est fondé sur un morbide et importun programme des priorités gouvernementales.

La négligence et l'indifférence qui caractérise l'attitude du gouvernement actuel à l'égard des familles est également apparente dans d'autres priorités de dépenses mal orientées. On peut le voir en comparant les dépenses que le gouvernement consent pour lutter contre les grandes maladies qui se manifestent dans notre société.

• (1815)

En 1994-1995, le gouvernement fédéral a consacré 43,4 millions de dollars à la stratégie nationale sur le sida, alors qu'il n'en dépensait que 4 millions à la lutte contre le cancer du sein. Vu qu'une femme sur neuf est atteinte d'un cancer du sein à un moment de sa vie, alors qu'il y a environ 2 000 décès dus au sida chaque année, les familles canadiennes sont en droit de demander au gouvernement comment il détermine sa priorité avant d'allouer leur argent durement gagné.

Les exemples d'imposition excessive et de priorités de dépenses mal orientées agressent les familles. Malgré les observations que j'ai faites, je dis qu'il existe d'autres solutions. L'une d'elle consiste justement à réduire l'intervention gouvernementale. Les dépenses en matière de politiques sociales doivent viser les plus démunis et l'intérêt public doit consister à promouvoir le choix et à donner du pouvoir aux familles.

La ventilation du revenu est une solution pratique. Par l'intermédiaire de leur groupe de travail sur l'imposition, les réformistes examinent cette solution afin d'améliorer le statut financier et fiscal des familles. À l'heure actuelle, les familles à deux revenus de 30 000 \$ bénéficient d'un traitement fiscal beaucoup plus avantageux que les familles à revenu unique de 60 000 \$. Un traitement fiscal qui permettrait aux conjoints de déclarer et de partager le revenu du ménage, équilibrerait les règles du jeu entre les familles à deux revenus et celles à revenu unique. La ventilation du revenu apporterait un équilibre en matière d'impôt en reconnaissant et en valorisant l'idée d'une équipe familiale.

La déduction pour frais de garde d'enfants pourrait aussi être repensée. Aujourd'hui, cette disposition permet aux parents de déduire les frais de garde d'enfants assurée par un tiers. Par conséquent, les parents qui envoient leurs enfants dans des camps d'été ou des garderies, ou qui les confient à une bonne d'enfants, peuvent déduire leurs frais aux fins de l'impôt sur le revenu. Cependant, les parents qui restent à la maison pour s'occuper de leurs enfants n'ont pas droit à cette déduction.

Cette déduction pourrait être convertie en un crédit d'impôt pour enfants, ce qui permettrait d'élargir les choix et les possibilités pour les familles. Dans son dernier budget, le gouvernement a plutôt haussé de 14 à 16 ans l'âge limite d'admissibilité pour les enfants. Il en résulte que notre loi de l'impôt ne reconnaît toujours pas les options de garde d'enfants par les parents et par des services non

institutionnels, mais reconnaît la garde d'enfants subventionnée pour un adolescent de 16 ans.

Devant cette iniquité fiscale et le traitement fiscal injuste que les familles ont à subir, mon collègue de Calgary-Centre a présenté au cours de la première session un projet de loi d'initiative parlementaire qui aurait procuré une déduction d'impôt à tous les parents, peu importe leur revenu ou la méthode de garde des enfants choisie. Quelle a été la réaction du gouvernement à cette proposition innovatrice? Il l'a rejetée sommairement et l'a reléguée aux oubliettes des mesures d'initiative parlementaire.

Au début du mois, je me suis jointe au député de Mississauga-Sud pour appuyer une autre mesure d'initiative parlementaire qui aurait pour effet de convertir la déduction pour frais de garde d'enfants en un crédit d'impôt de 5 000 \$ pour les parents ayant des enfants de moins de sept ans et de 3 000 \$ pour les enfants âgés de 7 à 13 ans.

Cette proposition a été élaborée en collaboration avec M. Mark Genus, de la National Foundation for Family Research and Education, établie à Calgary. Cette proposition élargira les choix et reconnaîtra dans notre loi de l'impôt sur le revenu l'importance et la valeur du rôle parental et de la famille. C'est une mesure innovatrice, et des mesures comme celle-ci peuvent et devraient être mises en application immédiatement.

Les réformistes croient que le gouvernement fédéral doit équilibrer son budget, tout comme une famille doit le faire. C'est avec cette idée en tête que nous avons élaboré notre proposition d'élimination du déficit en trois ans, que nous avons présentée au public avant et pendant la dernière campagne électorale.

En février 1995, nous avons présenté notre budget des contribuables qui était conçu pour équilibrer le budget fédéral en trois ans, et pour mettre en oeuvre des mesures visant à prévenir tout déficit futur et pour assurer les intérêts des familles contribuables. Les réformistes croient que l'équilibre du budget fédéral constitue le moyen primordial par lequel on pourra offrir à long terme un allègement fiscal aux familles.

Ce n'est pas par hasard que le libellé de la motion aujourd'hui à l'étude fait précisément allusion à l'élimination du déficit. Le gouvernement actuel n'a pas réussi jusqu'à présent à présenter un plan visant à équilibrer le budget fédéral.

Les priorités du gouvernement en matière de dépenses doivent également reconnaître non seulement les intérêts spéciaux, mais les intérêts supérieurs des familles, et donc les intérêts supérieurs de la société dans son ensemble. Enfin, on pourrait et on devrait débarrasser la Loi et le Règlement de l'impôt sur le revenu des parti pris et des aspects discriminatoires qui ont un impact négatif sur la famille.

• (1820)

En terminant, je dirai qu'il est crucial, pour l'avenir de la famille, que le gouvernement reconnaisse le fardeau fiscal qu'il impose à la famille canadienne. Le gouvernement doit comprendre que ce fardeau gêne la viabilité et la contribution de cette institution fondamentale. Il doit comprendre qu'un dollar dans les poches d'un contribuable est plus utile qu'un dollar entre les mains d'un bureaucrate ou d'un dirigeant politique. Il doit comprendre que les décisions prises par les parents sont meilleures que les décisions impo-

sées dans le cadre de programmes, conçues par des bureaucrates d'Ottawa et financées à même l'argent des contribuables.

J'exhorte la Chambre à établir de nouvelles priorités, des priorités qui multiplieront les choix offerts aux familles au lieu de les réduire, des priorités qui garantiront aux familles, tant aux parents qu'aux enfants, la sécurité sociale et économique, des priorités qui garantiront la sécurité sociale et économique des prochaines générations, des priorités qui donneront aux familles le pouvoir de réaliser leurs rêves et de grandement contribuer au succès que connaîtra, dans les années qui viennent, notre beau et grand pays.

Mme Susan Barnes (secrétaire parlementaire de la ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je participe au débat sur la motion d'initiative parlementaire M-148. Elle demande au gouvernement de reconnaître le fardeau fiscal de la famille et de prendre des mesures immédiates pour l'alléger, notamment en équilibrant le budget fédéral.

Qu'on me permette pour commencer de rappeler que le gouvernement est parfaitement conscient des répercussions de la fiscalité sur de nombreuses familles. Malheureusement, ce que la députée oublie, ce sont les mesures radicales que nous prenons pour assainir les finances publiques. Elle oublie également les mesures que nous avons adoptées pour assurer aux familles un allègement ciblé de la fiscalité.

C'est parce que nous agissons, non en recourant à des expédients, mais en appliquant une approche stratégique qui améliorera la situation de manière soutenue et permanente, que je dois m'opposer à cette motion qui traduit de bonnes intentions, mais pêche par précipitation. Permettez-moi d'expliquer comment le gouvernement aborde les préoccupations soulevées par la motion en matière budgétaire et fiscale.

Pour commencer, il ne faut pas mettre la charrue devant les boeufs. En réalité, il n'est pas possible de commencer à réduire sérieusement les impôts avant que le déficit ne soit maîtrisé. Agir autrement entraînerait une hausse du déficit, ce qui est le plus sûr moyen de faire augmenter de nouveau les impôts dans un proche avenir, car c'est le contribuable qui doit payer les intérêts sur les emprunts du gouvernement.

La relation doit être claire. C'est parce que nous avons accumulé des déficits pendant trop longtemps que notre fiscalité est aujourd'hui si lourde. Nous devons payer les emprunts du passé. C'est pourquoi nous nous sommes attaqués avec courage et détermination à la réduction du déficit. Mais nous n'avons pas pris des mesures qui feraient plus de tort que de bien, comme une approche radicale qui éliminerait le déficit en un an ou deux. Cela jetterait trop de Canadiens dans la misère. Trop de programmes valables seraient à peu près éliminés.

Ce n'est pas notre approche, car ce n'est pas ce que la majorité des Canadiens souhaitent. Ils veulent des progrès certains, mais mesurés, et c'est ce que nous leur proposons. Le ministre des

Initiatives parlementaires

Finances a rappelé cette approche ce mois-ci en déposant son troisième budget. Il s'agit de la troisième étape d'un effort global et déterminé pour assainir les finances publiques.

Le plan budgétaire montre que le gouvernement progresse comme prévu vers l'élimination du déficit et que le rapport entre la dette et le PIB est en décroissance constante. En réalité, le gouvernement a dépassé son objectif de 1994-1995, et il est maintenant clair que l'objectif de réduction de 1995-1996 sera atteint ou encore dépassé. Nous sommes en voie d'atteindre notre objectif des 3 p. 100 du PIB en 1996-1997. Le budget prévoit même des mesures pour atteindre, en 1997-1998, un nouvel objectif de 17 milliards de dollars ou 2 p. 100 du produit intérieur brut. En fait, ces mesures vont nous permettre de dépasser les 2 p. 100 et d'équilibrer notre budget.

Ces mesures s'ajoutent aux principales mesures de réduction du déficit qui ont été annoncées dans les deux premiers budgets du gouvernement. Elles comprennent d'autres réductions totalisant près de deux milliards de dollars des dépenses des ministères fédéraux. Ces réductions vont entrer en vigueur en 1998-1999. Cela signifie une réduction de 3,5 p. 100 du budget de la plupart des ministères en 1998-1999 et une réduction encore plus marquée du budget de certains autres.

Alliées aux compressions de dépenses annoncées dans nos deux premiers budgets, ces mesures assurent une baisse marquée des dépenses publiques. En 1993-1994, les dépenses de programmes se chiffraient à 120 milliards de dollars. En 1998-1999, soit après six années consécutives de réduction, elles ne seront plus que de 105,5 milliards de dollars.

• (1825)

L'importance de cette réalisation est encore plus évidente lorsqu'on tient compte de la taille de l'économie. Comptant pour près de 20 p. 100 du produit intérieur brut il y a dix ans, les dépenses de programmes ne représenteront plus que 12 p. 100 du PIB. Elles seront à leur plus bas niveau en 50 ans. Ces compressions feront aussi que le gouvernement n'aura pas à emprunter autant chaque année sur les marchés financiers.

En 1993-1994, le Canada devait emprunter 30 milliards de dollars ou 4,2 p. 100 de son économie. En 1997-1998, nous aurons réussi à ramener cela à 6 milliards de dollars seulement ou à seulement .7 p. 100 du PIB. Cela constitue un progrès réel dans la solution de nos problèmes financiers.

En 1997-1998, les besoins d'emprunt du gouvernement fédéral seront à leur plus bas en près de 30 ans et inférieurs aux besoins prévus du gouvernement central de tout autre pays du G-7.

Comme ne l'ignorent pas les députés, notre gouvernement a préféré réduire les dépenses plutôt que hausser les impôts pour rétablir la santé financière de notre pays. Ensemble, nos trois budgets auront permis de réduire les dépenses de sept dollars pour chaque dollar de recettes. Ce qui est encore plus important, c'est

Initiatives parlementaires

que les taux de l'impôt sur le revenu des particuliers n'ont pas augmenté.

Cela prouve que notre gouvernement est très conscient du fardeau fiscal des Canadiens. En fait, tout notre programme de mesures financières vise deux objectifs. Le premier est d'assurer la viabilité de programmes sociaux clés comme l'assurance-maladie et nos régimes publics de pensions. Le deuxième est de réduire le fardeau fiscal des Canadiens.

Le gouvernement estime qu'il serait irresponsable de réduire considérablement les impôts avant que notre pays ait réglé ses problèmes budgétaires. Quoi qu'il en soit, dans le budget de 1996, nous avons prévu un allègement fiscal pour les familles qui en ont le plus besoin. Pour ce faire, nous n'avons toutefois pas compromis les progrès que nous réalisons par rapport à la réduction du déficit; nous avons préféré réaffecter les recettes à l'intérieur du régime fiscal.

Les familles à faible revenu qui ont des enfants sont une priorité du gouvernement actuel. Dans le budget de 1996, nous avons prévu plusieurs modifications qui nous permettront notamment de répondre aux besoins de ces familles.

Premièrement, nous avons prévu un nouveau système de pensions alimentaires pour enfants; celui-ci comprend des lignes directrices qui garantiront des règlements plus justes et cohérents en matière de pensions alimentaires pour enfants, des mesures qui aideront à assurer le respect des ordonnances à ce chapitre et des modifications dans le traitement fiscal de ce type de pensions. Les nouvelles règles fiscales s'appliqueront aux pensions alimentaires pour enfants qui seront établies ou modifiées à compter du 1^{er} mai 1997.

En vertu de ces règles, la pension alimentaire pour enfant ne sera pas incluse dans le revenu du parent qui a la garde et elle ne sera pas déductible du revenu de celui qui la verse. Cela nous permettra d'aider les enfants qui en ont le plus besoin. Par ailleurs, les parents n'auront plus à faire une planification et des calculs fiscaux compliqués. Notre système traitera les dépenses relatives aux enfants de la même manière, que les parents soient séparés ou non.

Deuxièmement, afin d'accroître l'aide pour les enfants, le budget propose d'accroître le supplément au revenu gagné dans le cadre de la prestation fiscale pour enfants. Ce supplément aide les parents à revenu modeste à faire face à certaines des dépenses occasionnées par un travail, par exemple, la garde des enfants, le transport et l'habillement. Il aide aussi à compenser les avantages que perdent les parents en ne bénéficiant plus de l'assistance sociale et en retournant sur le marché du travail. La prestation annuelle maximale est doublée, en deux étapes. Elle passera de 500 \$ à 750 \$ en juillet 1997, et à 1 000 \$, en juillet 1998. Lorsqu'elle sera entièrement en vigueur, la prestation se traduira par une aide supplémentaire de 250 millions de dollars pour environ 700 000 familles de petits salariés.

Troisièmement, le budget propose aussi d'aider les parents en faisant passer de 14 à 16 ans l'âge limite concernant la déduction pour frais de garde d'enfants. Cela aidera particulièrement les parents célibataires qui ont un emploi les obligeant à s'absenter de la maison pour travailler de nuit.

Quatrièmement, le gouvernement propose d'aider davantage les Canadiens et Canadiennes qui s'occupent à la maison d'enfants adultes ou d'autres parents ayant un handicap. La valeur du crédit pour personne déficiente à charge passera donc de 270 \$ à 400 \$, et le seuil de revenu à partir duquel la prestation commence à être réduite passera de 2 690 \$ à 4 103 \$.

• (1830)

Cinquièmement, le gouvernement a prévu dans le budget de 1996 plusieurs mesures visant à accroître l'aide aux étudiants et à leurs familles. Ces mesures prévoient l'octroi d'une somme supplémentaire de 165 millions de dollars sur trois ans pour aider les étudiants et leurs familles à mieux faire face au coût croissant des études.

Le crédit pour études passera de 80 \$ à 100 \$ par mois. Ce crédit tient compte des dépenses autres que les frais de scolarité. Quant au plafond de transfert des crédits pour frais de scolarité et études, il passe de 680 \$ à 850 \$ par année. Il s'agira d'un crédit transférable en regard de coûts pouvant atteindre 5 000 \$ par année, alors que la limite en vertu des règles actuelles est de 4 000 \$. Cette mesure aidera aussi les conjoints et les parents qui financent les études de leurs proches.

Encore une fois, les plafonds annuels de cotisation aux régimes enregistrés d'épargne-études seront haussés et passeront de 1 500 \$ à 2 000 \$, le plafond cumulatif passant de 31 500 \$ à 42 000 \$. Cela aidera les parents à épargner pour payer les études de leurs enfants.

Enfin, les parents seuls qui étudient à plein temps pourront déduire leurs frais de garde d'enfants en regard du revenu non gagné, et la déduction s'appliquera à ceux qui terminent leurs études secondaires. Cela viendra en aide aux parents qui entreprennent des études ou qui se recyclent.

En résumé, je pense avoir démontré que le gouvernement prend effectivement des mesures responsables pour remettre de l'ordre dans les finances de notre pays et pour ainsi jeter les bases solides de futures réductions fiscales. Par la même occasion, le gouvernement prend des mesures pour offrir un allègement fiscal aux familles qui en ont le plus besoin.

Par conséquent, j'exhorte la Chambre à ne pas appuyer la motion d'initiative parlementaire M-148.

[Français]

M. Richard Bélisle (La Prairie, BQ): Monsieur le Président, la députée de Port Moody-Coquitlam demande que les députés de cette Chambre appuient la motion M-148 qui s'énonce ainsi, et je cite: «Que de l'avis de cette Chambre, le gouvernement devrait reconnaître le fardeau fiscal de la famille canadienne, et les pressions ainsi exercées sur la famille, et prendre des mesures immédiates pour alléger le fardeau fiscal des familles, notamment en équilibrant le budget fédéral.»

Cette motion renvoie à deux éléments importants: le revenu des familles et l'équilibre du budget fédéral. Or, ces deux aspects peuvent même, en certains cas, devenir contradictoires. En effet, une des façons d'équilibrer le budget fédéral pourrait fort bien être d'augmenter le fardeau fiscal des familles. Les autres voies possi-

Initiatives parlementaires

bles d'équilibrer le budget fédéral seraient d'augmenter le fardeau fiscal des entreprises, ou encore de diminuer les dépenses.

Pour nous du Bloc québécois, la seule et véritable façon de diminuer le fardeau fiscal des particuliers, tout en permettant l'atteinte de l'équilibre budgétaire sans couper dans les programmes sociaux, est de trouver de nouvelles sources de revenus. Dans toutes leurs interventions en cette Chambre depuis plus de deux ans, les députés du Bloc québécois ont toujours fait savoir que ces nouvelles sources de revenus, cet argent neuf dans les coffres du Trésor fédéral, appelaient sans délai une révision en profondeur de la fiscalité des entreprises.

Les réformistes, en cela toujours logiques avec eux-mêmes, suggèrent encore la voie unique des coupures dans les dépenses pour atteindre l'équilibre budgétaire. Or, il faut se rappeler que les dépenses fédérales sont principalement constituées de transferts aux particuliers et aux provinces, ces derniers servant en très grande partie à payer les programmes sociaux des provinces. Couper dans les dépenses frappe donc de plein fouet les particuliers. Nous nous opposons donc à cette voie sans issue d'équilibrer le budget par l'unique moyen de coupures dans les dépenses fédérales, moyen que privilégie actuellement le gouvernement fédéral.

La motion réformiste insiste sur l'aspect familial de la fiscalité. Les réformistes font ici la même erreur que les libéraux qui basent maintenant la nouvelle prestation des aînés sur le revenu familial des couples. Lorsque le revenu familial sera établi, le gouvernement divisera le montant de la prestation mensuelle en deux parties égales. Est-ce là la façon libérale d'alléger le fardeau fiscal des familles? En ne suggérant que des coupures de dépenses, les réformistes font fausse route. En ciblant le revenu familial comme base de l'aide gouvernementale aux aînés, les libéraux font également fausse route.

Pour notre part, nous considérons que l'équilibre budgétaire doit être atteint, mais pas en pénalisant les familles et les aînés.

• (1835)

Le Bloc québécois s'oppose rigoureusement à l'initiative gouvernementale de baser les pensions de vieillesse sur le revenu familial. La réforme de la fiscalité doit viser le revenu des particuliers et des entreprises et non celui des familles.

Pour être cohérente, la motion réformiste nécessiterait une réforme de la fiscalité des entreprises. L'atteinte de l'équilibre budgétaire passe par la réforme de la fiscalité des entreprises plutôt que par l'unique compression des dépenses qui, au premier chef, se répercutera sur la baisse des transferts aux particuliers et aux provinces.

Vu l'importance des paiements de transfert aux particuliers et aux provinces, des coupures importantes dans les dépenses heurteront nécessairement ces mêmes particuliers et ces mêmes familles.

Ces paiements de transfert comprennent essentiellement la prestation de sécurité de la vieillesse, les suppléments de revenu garanti, les allocations au conjoint, les prestations d'assurance-chômage et les accords fiscaux, les assurances et les soins médicaux, le régime d'assistance publique du Canada, l'aide à l'éducation, les alloca-

tions familiales et les prestations fiscales pour enfants et divers autres paiements de transfert.

L'on voit que ces transferts s'adressent essentiellement aux jeunes, aux aînés et aux familles à faible revenu. Y toucher serait mettre en péril le revenu des plus démunis de notre société. L'équilibre budgétaire ne peut donc, selon nous, emprunter la voie des coupures dans les paiements de transfert.

Entre 1990 et 1995, ces paiements de transfert ont constitué entre 67 et 71 p. 100 des dépenses de programmes fédéraux. Leur importance est donc évidente lorsque l'on sait que l'autre dépense gouvernementale importante outre les dépenses de programmes est le service de la dette qui demeure incompressible. Il faut donc chercher d'autres revenus.

D'autre part, les particuliers paient déjà plus que leur part des impôts. Entre 1990 et 1995, l'impôt des particuliers a constitué entre 78 et 87 p. 100 des recettes fiscales fédérales, tandis que l'impôt payé par les entreprises durant la même période a constitué de 11 à 20 p. 100 de ces mêmes recettes.

Pour soulager le fardeau fiscal des familles et atteindre en même temps l'équilibre budgétaire, il faut donc regarder du côté de la fiscalité des entreprises avant de comprimer lourdement l'aide aux individus qui ne ferait qu'alourdir la pression qui s'exerce déjà sur les familles.

L'on voit donc qu'un lourd fardeau s'exerce déjà sur les familles, et la seule façon d'arriver à l'équilibre budgétaire sans alourdir le fardeau des particuliers et sans couper de façon draconienne dans les programmes sociaux, comme le gouvernement libéral est en train de le faire, c'est de réviser la fiscalité des entreprises, soit d'aller chercher les revenus manquants de l'État chez ceux qui ne paient actuellement pas leur juste part d'impôt.

Lors de la présentation du budget, le 6 mars dernier, le ministre des Finances a annoncé la mise sur pied d'un comité de révision de la fiscalité. Ce comité comprend des membres qui sont des spécialistes de l'évitement fiscal: un représentant de la firme Price Waterhouse, qui possède plusieurs filiales dans des pays considérés comme des paradis fiscaux, Bahamas, îles Caïmans, Suisse, et un représentant également de Ernst & Young qui, elle aussi, fait grand usage des paradis fiscaux.

Le Bloc québécois réclame depuis deux ans une véritable refonte de la fiscalité des entreprises qui, seule, permettrait d'alléger le fardeau fiscal des familles canadiennes et québécoises tout en rendant possible l'atteinte de l'équilibre budgétaire.

Le processus de révision de la fiscalité des entreprises doit être public. Il doit permettre la participation des parlementaires de l'opposition pour que le processus soit le plus ouvert et le plus transparent possible.

Le gouvernement affirme qu'il y aura des consultations publiques après la publication du rapport d'experts: on laissera donc parler les gens une fois que les décisions seront arrêtées. Il faut simplifier leur fiscalité et récupérer toutes les sommes que les entreprises ne paient pas. En 1994, les entreprises canadiennes bénéficiaient de plus de 9 milliards de dépenses fiscales.

Initiatives parlementaires

Avant le budget, le gouvernement affirmait vouloir mettre les entreprises à contribution; le premier ministre mettait les entreprises au défi de créer des emplois. Ce thème rassembleur est disparu quelque part entre le discours du Trône et le budget. Les entreprises n'ont pas encore été mises à contribution.

• (1840)

Je crains que les libéraux ignorent encore une fois la contribution nécessaire des entreprises à l'effort fiscal d'un pays qui en a grandement besoin pour à la fois atteindre l'équilibre budgétaire et alléger l'effort fiscal des familles.

L'effort financier de certaines de ces entreprises a plutôt été, jusqu'à maintenant, de cotiser à la caisse libérale, lorsque l'on sait que six des huit membres du comité de révision de la fiscalité des entreprises sont issus d'entreprises qui, ensemble, ont contribué pour plus de 80 000 \$ à la caisse du Parti libéral en 1994.

[Traduction]

M. Gary Pillitteri (Niagara Falls, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir aujourd'hui sur la motion d'initiative parlementaire M-148 qui demande à la Chambre de reconnaître le lourd fardeau fiscal de la famille canadienne.

Cette motion demande également que le gouvernement prenne des mesures immédiates pour alléger ce fardeau fiscal, si l'on veut tenir compte des efforts constants à faire pour réduire et équilibrer le budget fédéral.

À mon avis, cette motion manque de clarté. Il n'y est pas proposé de mesures particulières. Certes, l'auteur de la motion demande un allègement fiscal pour les familles afin d'équilibrer le budget, ce qui est un objectif fort louable.

Toutefois, le gouvernement ne devrait pas appuyer cette motion. Dans le budget du 6 mars, le gouvernement libéral a pris plusieurs mesures qui visent à régler les graves problèmes soulevés dans la motion dont nous sommes maintenant saisis.

Le budget n'augmente pas les impôts des familles. Renfermant des mesures sérieuses et bien équilibrées, le budget fédéral continue de restreindre les dépenses, ce qui se traduira en bout de ligne par un budget équilibré. Cela permettra au gouvernement de réduire les impôts globaux payés par les familles.

En présentant pareil budget, le gouvernement fédéral a montré qu'il se préoccupait du sort des familles et du bien-être des enfants. On le constate, par exemple, grâce à des mesures comme le doublement du supplément au revenu gagné. La prestation fiscale pour enfants passera de 500 \$ à 1 000 \$ à son niveau maximal.

Ce sont là des mesures qui montrent à quel point notre gouvernement se préoccupe des familles. Tout en assainissant les finances publiques, nous pavons la voie à une création d'emplois plus dynamique.

Il est bien connu qu'en résorbant le déficit, on pourra abaisser les taux d'intérêt, ce qui stimulera la croissance et les investissements. La création d'emplois et la prospérité économique s'en trouveront accrues.

Nous savons que le régime fiscal canadien est efficace et équitable. Selon un récent sondage de l'OCDE, l'Organisation de coopération et de développement économiques, nous sommes au 14^e rang dans le monde. Il y a donc treize pays industrialisés où le fardeau fiscal est beaucoup plus élevé qu'au Canada. Notre pays jouit de l'un des niveaux de vie les plus élevés des pays industrialisés.

Nous avons en outre appris que le Canada détenait l'indice de développement humain le plus élevé. Sur 173 pays, le Canada se classe au premier rang pour ce qui concerne la longévité, le revenu moyen, les dépenses en matière d'éducation et de santé. Ces données figurent dans le rapport sur le développement des droits de l'homme publié tous les ans par les Nations Unies.

Il faut en conclure que, au Canada, l'argent des contribuables est sagement dépensé. Nous obtenons une valeur exceptionnelle pour les impôts que nous payons. Avec le nouveau budget, le gouvernement a prouvé qu'il peut atteindre les cibles fiscales qu'il fixe.

Ayant accusé un déficit plus faible que projeté l'an dernier, le gouvernement est en bonne voie d'atteindre, voire de dépasser, la cible de 32,7 milliards de dollars fixée pour 1995-1996 et celle de 3 p. 100 du PIB en 1996-1997.

Le budget annonce également des réductions de 1,9 milliard de dollars pour 1998-1999. Ces mesures, conjuguées à celles qui ont été prises dans les deux budgets précédents, garantiront que le déficit continuera de décroître pendant les années à venir.

La motion demande un allègement fiscal pour la famille canadienne. Or, le budget l'a déjà fait. Voyons le soutien accordé aux familles.

• (1845)

Le gouvernement libéral prend des mesures pour améliorer le système de soutien de l'enfant au Canada. Le plan annoncé dans le budget inclut des lignes directrices pour aider à fixer le montant des pensions alimentaires, une imposition juste des pensions alimentaires, une meilleure exécution des ordonnances et une augmentation des suppléments au revenu pour les familles de travailleurs.

Le système actuel impose le fardeau fiscal au parent qui a la garde de l'enfant et permet au parent payeur de la pension alimentaire de déduire le montant de la pension de ses impôts. Sous le nouveau régime, le parent qui a la garde des enfants ne paiera plus d'impôt sur le revenu sur la pension alimentaire et le parent payeur ne pourra plus réclamer la déduction d'impôt.

Ces nouvelles règles fiscales s'appliqueront aux ententes et aux ordonnances des tribunaux à compter du 1^{er} mai 1997. Elles ne s'appliqueront pas aux ordonnances actuellement en vigueur à moins que celles-ci ne soient modifiées par les tribunaux ou par entente entre les parties. Cela signifie que les enfants bénéficieront

de pensions alimentaires justes et substantielles payées au complet et à temps. En plus de ces mesures, les parents pourront décider conjointement de demander à Revenu Canada d'appliquer à leur cas les nouvelles règles fiscales.

Par ailleurs, aujourd'hui, l'âge limite auquel la déduction pour frais de garde d'enfants peut être réclamée est de 14 ans, ce qui ne reconnaît pas les besoins de nombreux parents, particulièrement des chefs de familles monoparentales qui ont besoin de faire garder leurs enfants s'ils doivent s'absenter de la maison la nuit. Par conséquent, le gouvernement propose d'élever à 16 ans l'âge limite ouvrant droit à la déduction. Cette mesure vient compléter les autres modifications apportées à la déduction pour frais de garde d'enfants et elle aidera certainement les chefs de familles monoparentales à payer l'éducation de leurs enfants.

L'aide accrue aux familles est importante pour beaucoup de Canadiens qui s'occupent d'enfants ayant atteint l'âge adulte ou d'autres parents frappés d'affections modérées ou mineures. Je connais beaucoup d'électeurs de Niagara Falls et de Niagara-on-the-Lake qui s'occupent à la maison de proches parents invalides. Ces familles seront heureuses d'apprendre que le gouvernement fera passer le crédit pour personne à charge invalide de 270 \$ à 400 \$ et fera aussi passer de 2 690 \$ à 4 903 \$ le seuil de revenu de la personne à charge à partir duquel les prestations diminuent.

Les mesures proposées dans le budget favorisent l'équité: équité pour le contribuable canadien qui s'acquitte de ses obligations en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu; équité découlant de la répartition juste du fardeau fiscal. Ces raisons me suffisent pour voter contre la motion.

Le président suppléant (M. Kilger): Comme aucun autre député de veut prendre la parole et comme la motion n'est pas désignée comme devant faire l'objet d'un vote, l'heure réservée à l'étude des initiatives parlementaires est maintenant écoulée et l'article est rayé du *Feuilleton*.

MOTION D'AJOURNEMENT

[Français]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 38 du Règlement.

LA RÉFORME DE L'ASSURANCE-CHÔMAGE

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, dans le cadre des délibérations sur la motion d'ajournement, je veux revenir sur une question que j'ai posée au ministre du Développement des ressources humaines au début du mois de mars. Elle faisait référence au fait que le ministre avait reconnu que le projet de loi sur la réforme de l'assurance-chômage, appelé l'assurance-emploi, pénaliserait plusieurs travailleurs si on n'y apportait pas de modifications en profondeur.

Dans le fond, ce qu'on voudrait savoir, c'est quels sont les changements que le ministre mettra de l'avant. Maintenant, le

Ajournement

comité siège depuis quelques jours à ce sujet et le ministre nous a donné des indications très vagues. À chaque occasion, dans les projets d'amendement qui ont été soumis par les députés libéraux, il a toujours été question de changements très cosmétiques, des changements très techniques. Ce sont des ajustements minimums qui ne vont pas au fond de la question.

• (1850)

Dans le fond, la vraie question est la suivante: Est-ce que le ministre va pouvoir toucher aux paramètres budgétaires? Dans la réforme de l'assurance-chômage, on a prévu de se servir du surplus de la Caisse de l'assurance-chômage pour compenser le déficit fédéral. Même si l'argent de la Caisse de l'assurance-chômage est fourni à 100 p. 100 par les travailleurs et par les employeurs, le gouvernement libéral a la prétention de se servir de l'argent qui se trouve dans ce surplus. On parle de cinq milliards pour la seule année actuelle. Oui, cinq milliards de dollars.

Est-ce que le ministre va pouvoir faire quelque chose pour s'assurer que la réforme soit changée de fond en comble, parce que celle qui se trouve sur la table actuellement a été reniée de partout, par toutes les personnes concernées par cette réforme?

Est-ce que le ministre va pouvoir faire quelque chose dans les paramètres budgétaires? Est-ce qu'il y aura une stratégie de diversification de l'économie des régions? C'est bien beau d'essayer de faire passer l'odieux de la question du chômage sur les chômeurs, mais les travailleurs saisonniers ne souhaitent pas le chômage, ce sont des gens qui sont pris avec une économie saisonnière, une économie de régions qui vivent de ressources naturelles. Ils ont les emplois qu'ils peuvent et s'ils pouvaient en avoir plus ils les prendraient.

Ce serait important que dans le projet de réforme le ministre renonce à ce principe qu'on retrouve dans les documents voulant que les travailleurs saisonniers sont des paresseux. C'est en gros ce que l'on dit. Dans tous les témoignages, on a vu que cela ne correspondait à aucune réalité.

En conclusion, est-ce que le ministre va pouvoir en venir à un gros bon sens? Est-ce qu'il va se servir du fait qu'il y a eu un changement de ministre pour modifier en profondeur la réforme de l'assurance-chômage, remettre sur la table les choses principales qui l'intéressent et voir, une fois pour toutes, à ce qu'on ait une réforme, oui, mais une réforme qui permettra vraiment de combattre le chômage et permettre à plus de gens d'avoir des emplois?

[Traduction]

M. George Proud (secrétaire parlementaire du ministre du Travail, Lib.): Monsieur le Président, la réforme de l'assurance-chômage est conçue pour réduire au minimum le nombre de personnes qui ne seront pas admissibles aux prestations. En fait, les nouvelles conditions d'admissibilité fondées sur le nombre d'heures rendront admissibles à l'assurance-chômage des personnes qui n'y avaient pas droit auparavant.

De plus, même si certaines personnes verront leur période de prestations diminuer, un plus grand nombre de personnes la verront augmenter. Cela aura un impact positif net sur l'aide sociale.

Ajournement

Grâce au supplément pour les familles, les prestations des membres d'une famille à faible revenu avec des enfants augmenteront en moyenne de 7 p. 100. En protégeant les plus nécessiteux, nous nous trouvons aussi à réduire l'impact de la réforme sur l'aide sociale.

Le ministère du Développement des ressources humaines estime que l'impact de la réforme de l'assurance-chômage sur l'aide sociale d'un bout à l'autre du pays sera de l'ordre de 75 millions de dollars d'ici l'an 2000. Toutefois, cet impact sera neutralisé par le fonds de transition de 300 millions de dollars et par les 800 millions de dollars qui seront réinvestis sous forme d'aide directe au réemploi. Environ 45 p. 100 des assistés sociaux répondront aux nouveaux critères d'admissibilité à ces mesures.

Je veux rappeler au député que ces prestations d'emploi permettront aux gens de trouver des emplois satisfaisants et de les garder, ce qui, encore une fois, réduira et non accroîtra le fardeau des services provinciaux d'aide sociale.

De plus, le gouvernement se rend compte que l'interaction entre la clientèle de l'assurance-chômage et celle de l'aide sociale est complexe. Les fonctionnaires du ministère sont actuellement en pourparlers avec les provinces pour obtenir leur réaction à cette analyse d'impact. Ils ont déjà rencontré les représentants de cinq provinces et rencontreront les représentants des cinq autres au cours

des deux prochaines semaines. Un des objectifs clés de cette réforme est de créer les emplois dont on a besoin et d'aider les gens à accroître leur employabilité.

Une autre question que la réforme contribue à régler est la création d'un climat propice à la création d'emplois. La réduction des cotisations pour les employeurs et les employés est un pas dans cette direction. Cette mesure, dans le cadre de notre programme visant à favoriser l'emploi et la croissance, aidera à créer plus d'emplois, ce qui réduira encore davantage le nombre d'assistés sociaux.

Dans l'ensemble, de nombreux éléments de la nouvelle mesure législative sur l'assurance-chômage seront avantageux pour les Canadiens à faible revenu. Je prie donc instamment le député, qui affirme se préoccuper du sort de ce groupe, d'appuyer cette mesure législative s'il veut vraiment aider les Canadiens qui en ont le plus besoin.

[Français]

Le président suppléant (M. Kilger): La motion portant que la Chambre s'ajourne est maintenant réputée adoptée.

La Chambre demeure donc ajournée jusqu'à demain à 14 heures, conformément à l'article 24 du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 54.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 26 mars 1996

AFFAIRES COURANTES		L'élection partielle dans Etobicoke-Nord	
Réponse du gouvernement à des pétitions		Mme Augustine	1242
M. Pagtakhan	1209	Les banques alimentaires	
Pétitions		Mme Gagnon (Québec)	1242
Les prix de l'essence		L'élection partielle au Labrador	
M. Gilmour	1209	M. Strahl	1243
Questions au Feuilleton		Les élections partielles	
M. Pagtakhan	1209	M. Simmons	1243
INITIATIVES MINISTÉRIELLES		Le Parti libéral	
La Loi sur les transports au Canada		M. Boudria	1243
Projet de loi C-14. Motion de troisième lecture	1209	QUESTIONS ORALES	
M. Anderson	1209	Statistique Canada	
M. Mercier	1212	M. Gauthier	1243
M. Gouk	1215	M. Manley	1243
M. Collins	1219	M. Gauthier	1244
M. Chrétien (Frontenac)	1221	M. Manley	1244
M. Duhamel	1223	M. Gauthier	1244
M. MacDonald	1224	M. Manley	1244
M. Gouk	1227	M. Duceppe	1244
M. Hermanson	1228	M. Manley	1244
M. Hermanson	1229	M. Duceppe	1245
M. Lebel	1232	M. Manley	1245
M. Duhamel	1234	La fiscalité	
M. Caccia	1235	M. Manning	1245
M. Williams	1237	M. Martin (LaSalle—Émard)	1245
M. Mercier	1239	M. Manning	1245
DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS		M. Martin (LaSalle—Émard)	1245
Cuba		M. Manning	1246
M. Maloney	1240	M. Martin (LaSalle—Émard)	1246
Les élections partielles		Statistique Canada	
M. Hermanson	1240	M. Bellehumeur	1246
La Gendarmerie royale du Canada		M. Manley	1246
M. Blaikie	1240	M. Bellehumeur	1246
Les Francophonie canadienne		M. Manley	1246
M. Duhamel	1240	Les affaires indiennes	
Les Canadiens d'origine grecque		M. Duncan	1247
Mme Bakopanos	1241	M. Irwin	1247
M. Walter Gumphrich		M. Duncan	1247
Mme Sheridan	1241	M. Irwin	1247
Le Bloc québécois		Statistique Canada	
Mme Picard	1241	M. Fillion	1247
La bravoure et le mépris		M. Manley	1248
M. Gilmour	1241	M. Fillion	1247
Les policiers de Brandon		M. Manley	1248
M. McKinnon	1242	Le Service canadien du renseignement de sécurité	
La firme Standard & Poor's		Mme Meredith	1248
M. Laurin	1242	M. Gray	1248
Taiwan		Mme Meredith	1248
M. Knutson	1242	M. Gray	1248
		Statistique Canada	
		M. Gauthier	1248
		M. Manley	1248
		M. Gauthier	1249

M. Manley	1249
Le crédit d'impôt pour personnes handicapées	
Mme Phinney	1249
Mme Stewart (Brant)	1249
Le Code criminel	
M. White (Fraser Valley-Ouest)	1249
M. Rock	1250
M. White (Fraser Valley-Ouest)	1250
M. Rock	1250
Le Code canadien du travail	
M. Langlois	1250
M. Gray	1250
M. Langlois	1250
M. Gray	1251
Les communications	
M. Abbott	1251
M. Manley	1251
M. Abbott	1251
M. Manley	1251
L'environnement	
M. Caccia	1251
M. Martin (LaSalle—Émard)	1251
Le commerce	
M. Althouse	1252
M. Goodale	1252
Recours au règlement	
Les réclamations territoriales des Nisga'a	
M. Scott (Skeena)	1252
M. Irwin	1252

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur les transports au Canada	
Projet de loi C-14. Reprise de l'étude de la motion	1252
M. Crête	1252
M. Abbott	1254
Le Code canadien du travail	
Projet de loi C-3. Adoption de la motion d'approbation	1256
M. Robichaud	1256
Motion de troisième lecture	1257

Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi	1257
Loi sur le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux	
Projet de loi C-7. Reprise de l'étude de la motion de troisième lecture	1257
M. Pomerleau	1257
Mme Catterall	1260
M. Fillion	1260
M. Pomerleau	1263
M. Crête	1264
Report du vote sur la motion	1266

Recours au Règlement

Le projet de loi C-3	
Mme Catterall	1267
M. Proud	1267
M. Johnston	1269
M. Ménard	1269

Loi sur les transports au Canada

Projet de loi C-14. Reprise de l'étude de la motion	1271
Adoption de la motion par 127 voix contre 77	1272
Adoption de la motion; troisième lecture du projet de loi	1272

La Loi sur le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux

Projet de loi C-7. Reprise de l'étude de la motion de troisième lecture	1272
Adoption de la motion par 132 voix contre 78	1272
Troisième lecture et adoption du projet de loi	1273

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La fiscalité

Mme Hayes	1273
Motion	1273
Mme Barnes	1277
M. Bélisle	1278
M. Pillitteri	1280

MOTION D'AJOURNEMENT

La réforme de l'assurance-chômage	
M. Crête	1281
M. Proud	1281

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes/Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste – lettre

Lettermail

**8801320
Ottawa**

*En cas de non – livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré – Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré – Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

**On peut obtenir la version anglaise de cette publication en écrivant au Groupe Communication Canada — Édition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9, à 1.75 \$ l'exemplaire ou 286 \$ par année.**

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

**Additional copies may be obtained from the Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9, at \$1.75 per copy or \$286 per year.**