



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 134 • NUMÉRO 129 • 2^e SESSION • 35^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 13 février 1997

Présidence de l'honorable Gilbert Parent

TABLE DES MATIÈRES

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

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

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 13 février 1997

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

[Français]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

M. Paul Zed (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, 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 36 pétitions.

* * *

• (1010)

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Paul Zed (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter le 54^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre au sujet de la liste des membres associés du Comité permanent des finances.

Si la Chambre donne son consentement, je propose que le 54^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre soit adopté.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Milliken): Le secrétaire parlementaire a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour proposer la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

PÉTITIONS

LES ARMES NUCLÉAIRES

Mme Roseanne Skoke (Central Nova, Lib.): Monsieur le Président, j'ai deux pétitions à présenter à la Chambre aujourd'hui.

Conformément à l'article 36 du Règlement, je présente une pétition de mes électeurs qui demandent au Parlement d'appuyer l'élaboration immédiate, et la conclusion avant l'an 2000, d'une convention internationale établissant un échancier ayant force exécutoire pour l'abolition de toutes les armes nucléaires.

LA FISCALITÉ

Mme Roseanne Skoke (Central Nova, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, je présente une deuxième pétition portant 320 signatures d'habitants de ma circonscription.

Les pétitionnaires exhortent tous les niveaux de gouvernement à manifester leur soutien à l'éducation et à l'alphabetisation en éliminant la taxe de vente sur tous les imprimés. Ils demandent au Parlement de soustraire les livres, les magazines et les journaux à l'application de la TPS. Ils demandent au Parlement et aux gouvernements provinciaux d'exonérer les articles de lecture de toute taxe dans le cadre du projet d'harmonisation de la taxe de vente.

LES PRIX DE L'ESSENCE

M. Ted White (North Vancouver, Réf.): Monsieur le Président, j'ai trois pétitions à présenter ce matin. La première vient de M. Bob Pollock, de North Vancouver, et porte 35 autres signatures. Les pétitionnaires font remarquer que les taxes entrent pour 52 p. 100 dans le prix de l'essence et que, d'après l'Association canadienne de l'automobile, la taxe d'accise fédérale sur l'essence a déjà augmenté de 566 p. 100 depuis dix ans.

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

LE RÉSEAU ROUTIER

M. Ted White (North Vancouver, Réf.): Monsieur le Président, la deuxième pétition vient de Joyce Mulligan, de North Vancouver, et de 57 autres signataires.

Ces citoyens canadiens signalent à la Chambre que 38 p. 100 du réseau routier national ne répond pas aux normes et que le Mexique et les États-Unis ont entrepris la réfection de leur réseau routier national. Ils ajoutent que, d'après l'étude de la politique sur le réseau routier national, le programme national proposé serait avantageux pour la création d'emplois, le développement économique et l'unité nationale, et qu'il permettrait de sauver des vies, d'éviter des blessures, d'atténuer les problèmes de congestion, de réduire les frais de fonctionnement des véhicules et d'améliorer la compétitivité nationale.

Les pétitionnaires exhortent le gouvernement fédéral à associer ses efforts à ceux des gouvernements provinciaux pour faire en sorte que nous puissions remettre en état notre réseau routier national.

Affaires courantes

LES PRIX DE L'ESSENCE

M. Ted White (North Vancouver, Réf.): Monsieur le Président, la dernière pétition me vient de Margaret Wheeler, de North Vancouver, et est signée par 47 autres personnes.

Les pétitionnaires signalent que les Canadiens paient environ 52 p. 100 du prix de l'essence à la pompe sous forme de taxes gouvernementales et que, au cours des dix dernières années, la taxe d'accise sur l'essence a augmenté de 566 p. 100. Ils demandent au Parlement de ne pas augmenter la taxe fédérale d'accise sur l'essence dans le prochain budget fédéral.

• (1015)

[Français]

LA LOI SUR LA CITOYENNETÉ CANADIENNE

M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir de déposer une pétition signée par 214 électeurs de mon comté de Bourassa et d'ailleurs au Québec.

Ces personnes demandent au Parlement d'intervenir pour que la disposition de la Loi sur la citoyenneté touchant l'octroi de la citoyenneté automatique à tout enfant né au Canada ne soit pas supprimée. Cette revendication fait suite à l'intention du gouvernement fédéral de modifier la loi actuelle.

Pour appuyer leur requête, les pétitionnaires soutiennent qu'une telle modification créera des enfants apatrides. Le Canada se trouverait ainsi à nier ses engagements internationaux en cette matière. Ils réclament donc que la loi reste telle quelle.

[Traduction]

LA STRATÉGIE NATIONALE SUR LE SIDA

M. Derek Lee (Scarborough—Rouge River, Lib.): Monsieur le Président, j'ai deux pétitions à présenter conformément à l'article 36 du Règlement. La première est signée par environ 150 personnes qui font remarquer que la phase II de la Stratégie nationale sur le sida vient à échéance le 31 mars 1998.

Les pétitionnaires demandent au Parlement de faire en sorte que des fonds soient affectés au sida après mars 1998 et que le gouvernement poursuive une stratégie sur le sida qui soit adéquate.

LES INCAPACITÉS

M. Derek Lee (Scarborough—Rouge River, Lib.): Monsieur le Président, la deuxième pétition est signée par environ 50 habitants de l'est du Grand Toronto, de la région métropolitaine de Toronto et de certaines régions du sud de l'Ontario.

Les pétitionnaires applaudissent à l'intérêt que le gouvernement fédéral a porté et porte encore à la question des incapacités dont souffrent certains Canadiens. Ils exhortent le Parlement à inciter le gouvernement à continuer d'aborder cette question de façon responsable et de veiller à ce que tous les Canadiens soient traités également.

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Paul Zed (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, nous répondons aujourd'hui aux questions n^{os} 91 et 103.

[Texte]

Question n^o 91—**M. Milliken:**

Quel a été le coût en personnel du spectacle «Son et Lumière» présenté sur la colline du Parlement en 1995 et quels coûts les ministères et organismes fédéraux, autres que la Commission de la capitale nationale, ont-ils engagés pour ce spectacle?

M. Paul Zed (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): La Commission de la capitale nationale et le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux m'informent que le coût en personnel de la Commission de la capitale nationale (CCN) pour le spectacle «Son et Lumière» présenté sur la colline du Parlement en 1995 était de 35 400 \$.

En 1995, les dépenses encourues par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada totalisaient 103 407 \$ relativement au spectacle Son et Lumière de la CCN.

Il s'agissait d'une dépense unique et non d'une contribution régulière, principalement un paiement de 100 000 \$ à la CCN pour l'achat par celle-ci d'un projecteur pour le spectacle Son et Lumière, projecteur nécessaire pour l'adaptation du spectacle en raison des travaux de rénovation exécutés sur la façade sud de l'édifice du Centre.

En outre, 3 407 \$ ont été dépensés pour la conception, l'approvisionnement et l'installation de nouveaux dispositifs d'éclairage en acier inoxydable sur le mur nord de la tour de la Paix. Les anciens dispositifs, qui étaient en acier ordinaire, étaient corrodés et endommageaient la pierre.

On ne peut chiffrer les frais de personnel, car ces travaux (l'installation de nouveaux dispositifs d'éclairage) ont été comptabilisés dans le projet de la tour de la Paix.

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, à titre de gardien des édifices du Parlement, est responsable des immeubles occupés par les locataires, ainsi que du terrain avoisinant.

Les autres ministères et organismes fédéraux n'ont pas de renseignements sur ce sujet.

Question n^o 103—**M. Robinson:**

En ce qui concerne les demandes de prestations d'invalidité du Régime de pensions du Canada et compte tenu du temps qui sépare actuellement le moment où une demande est présentée ou celui où les prestations sont versées ou celui où la demande est rejetée en définitive, le ministre du Développement des ressources humaines peut-il indiquer: a) le délai moyen, b) le délai médian et c) le délai maximal pour chaque quintile de demandeurs et pourrait-il indiquer les mesures qui sont prises pour accélérer le processus?

L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Dans le cadre d'un remaniement majeur des Programmes de la sécurité du revenu effectué dans le but de rationaliser et de moderniser nos systèmes de prestations, le programme de prestations d'invalidité du Régime de pensions du Canada (RPC) a été décentralisé au cours de l'année 1996. Cette mesure comprenait la régionalisation des opérations et elle nous a

permis de prendre plus facilement des décisions à l'égard de notre clientèle partout au Canada pour ce qui est des demandes de prestations d'invalidité du RPC et des réexamens de décisions.

Les fonctions ont été implantées dans les régions de novembre 1995 à juin 1996.

En conséquence, toutes les demandes de prestations d'invalidité du RPC, à l'exception de celles du Québec et de l'Île-du-Prince-Édouard, sont reçues et traitées dans les régions.

De janvier 1996 à la fin de décembre 1996, les bureaux du Régime de pensions du Canada ont reçu 79 778 demandes de prestations d'invalidité.

C'est toute une entreprise de transférer dans dix régions, les dossiers, les fonctions, la technologie et quelques employés de l'administration centrale de même que de former le personnel local qui assumera de nouvelles tâches, et ce, tout en continuant de recevoir et de traiter chaque jour le volume élevé de demandes de prestations du RPC. Il est inévitable que des délais se produisent au cours d'une période d'orientation. C'est dans cette période que nous nous trouvons actuellement.

Cette période d'ajustement et la perte de quelques économies d'échelle résultant de la décentralisation et la sous-estimation des ressources ont donné lieu à des arriérés dans quelques régions relativement à l'évaluation des demandes de prestations d'invalidité.

a) Actuellement, la moyenne nationale s'établit à 59 jours ouvrables pour le traitement des demandes de prestations au niveau des régions. Dans certaines situations, de l'information additionnelle est requise de médecins spécialistes. Ceci occasionne d'autres délais en sus à la moyenne nationale. Les données suivantes reflètent le temps écoulé entre la réception de la demande et le moment où la décision d'accorder ou non des prestations est prise. Voici le délai de traitement dans les différentes régions:

Terre-Neuve:	41
Nouvelle-Écosse:	35
Nouveau-Brunswick:	60
Ontario:	49
Manitoba/Saskatchewan:	43
Alberta:	68
Colombie-Britannique:	117

b,c) Nous procédons actuellement à un remaniement des systèmes utilisés pour le traitement des prestations d'invalidité du RPC. On prévoit qu'une fois tous les nouveaux systèmes mis en place en 1998, le délai de traitement chutera à 30 jours. En outre, nous serons alors en mesure de recueillir, de traiter et d'analyser, au moyen d'une vaste gamme d'outils des plus perfectionnés, des données touchant divers aspects de nos méthodes de prestation des services.

D'ici là, il est impossible d'indiquer le délai de réponse sous forme de délai médian et de délai maximum pour chaque quintile de demandeurs.

On établit actuellement des plans pour réacheminer à l'administration centrale, à compter du 1^{er} mars 1997, un nombre important de dossiers régionaux. Une trentaine d'évaluateurs, présentement

Les crédits

affectés au programme de réévaluation, seront réorientés au traitement des demandes régionales de prestations d'invalidité. Les efforts seront dirigés en premier vers la réduction de l'arriéré en Colombie-Britannique ainsi qu'en Ontario qui reçoit le plus grand nombre de demandes.

Toutes les régions travaillent actuellement à la mise en place d'un plan d'action qui réduira le délai de réponse à un niveau acceptable d'ici la fin de mai 1997. On prévoit notamment l'embauche et la formation d'employés additionnels, le recours aux heures supplémentaires et la rationalisation des méthodes de travail.

Un comité national a été établi afin d'élaborer une méthode plus efficace pour prévoir les ressources nécessaires au programme de prestations d'invalidité.

[Traduction]

M. Zed: Monsieur le Président, je demande que les autres questions restent au *Feuilleton*.

Le président suppléant (M. Milliken): D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LES TRANSPORTS

M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.) propose:

Que la Chambre condamne les politiques adoptées par le gouvernement en matière de transport et, en particulier, l'annulation des accords de l'aéroport Pearson, la négligence persistante du réseau autoroutier national du Canada, les lacunes coûteuses du système de transport du grain et la subvention constante de VIA Rail aux frais des contribuables et au détrimement des exploitants d'entreprises privées de transport routier et ferroviaire de voyageurs.

—Monsieur le Président, je prends la parole au sujet de la motion réformiste du jour désigné, qui prévoit quatre choses précises, quoiqu'on puisse évidemment y voir plus que cela. Je vais parler de trois de ces points que fait ressortir la motion et laisser la question des céréales à mes collègues du secteur agricole.

Je vais débiter par quelques observations au sujet du contrat de l'aéroport Pearson. Hier, le Parti réformiste a dénoncé des mythes qu'entretient le Parti libéral au sujet de sa gestion des finances. Il semble injuste que le ministère des Finances soit le seul blâmé.

Jetons donc un coup d'oeil sur les accords de l'aéroport Pearson. Le mythe est qu'il s'agit d'un pot-de-vin pour des entreprises conservatrices. La réalité est que les liens connus des signataires du contrat de l'aéroport Pearson sont davantage avec le Parti libéral.

Un autre mythe est qu'on a dû annuler les accords parce qu'ils étaient trop généreux. La réalité est que des documents gouvernementaux secrets ont révélé que c'était en fait une bonne affaire pour le gouvernement. D'ailleurs, le gouvernement soutient à l'heure actuelle devant les tribunaux que les signataires du contrat n'aurait pas fait un seul sou avec cela.

Les crédits

Voici toute la vérité entourant cette gaffe politique scandaleuse. Au cours de la campagne électorale, les libéraux ont affirmé que le contrat de l'aéroport Pearson était une mauvaise affaire et qu'un gouvernement libéral ferait enquête et annulerait le contrat s'il y avait eu écart de conduite.

Je n'ai pas d'objection à cela. Franchement, je voyais moi-même les choses de la même façon. À l'époque, la population était prête à croire n'importe quoi à propos du vieux parti de Mulroney. Le problème, c'est que, lorsque les libéraux ont fait enquête après avoir été élus, il n'ont rien trouvé de louche dans le contrat. De plus, les libéraux avaient en leur possession des études montrant clairement qu'il s'agissait de bons accords pour le gouvernement et, partant, pour les contribuables canadiens.

• (1020)

Sans avoir la moindre preuve réelle et par le biais de beaux discours politiques, le gouvernement libéral a calomnié les parties aux accords de l'aéroport Pearson. Pour se protéger, les libéraux ont ensuite présenté la mesure législative la plus antidémocratique qui ait jamais été déposée à la Chambre, soit le projet de loi C-28. Qu'auraient-ils dû faire?

Après que l'enquête eut démontré qu'il n'y avait aucune preuve d'irrégularité et munis des études qui soulignaient la valeur des accords pour le gouvernement, les libéraux auraient dû dire que les accords n'étaient pas aussi mauvais qu'ils le croyaient et qu'ils allaient essayer d'y apporter certaines modifications pour les rendre acceptables. Je suis certain qu'ils auraient pu négocier, avec les parties aux accords, quelques changements qui leur auraient permis de sauver la face et de donner ensuite le feu vert à la mise en oeuvre des modifications apportées par l'extraordinaire Parti libéral.

À quoi les Canadiens ont-ils eu droit à la place? Ils ont maintenant une note de frais juridiques qui, à ce jour, s'élève à plus de 13 millions de dollars et qui continue d'augmenter. Ils sont maintenant aux prises avec un procès qui pourrait leur coûter des centaines de millions de dollars en règlement, et ce, même si les documents secrets que les libéraux possédaient avant d'aller de l'avant mentionnaient les risques qu'un tel procès soit intenté contre le gouvernement.

Les aérogares 1 et 2 de l'aéroport auraient été considérablement réaménagées au lieu d'être dans l'état déplorable où elles se trouvent aujourd'hui. Les libéraux n'ont prévu aucun plan ni fonds pour le réaménagement de ces aérogares. Il sera intéressant de voir les dispositions que le prochain budget prévoira pour résoudre ce problème.

Enfin, l'agglomération torontoise a subi d'énormes pertes d'emplois et de recettes fiscales. Les pertes d'emplois directs et indirects qui ont fait suite à l'annulation des accords ont coûté à la région de Toronto des dizaines de milliers d'emplois et entraîné une baisse considérable de l'activité économique. Si les libéraux avaient le moindre sens de l'honneur, ils paieraient le coût de leur erreur motivée par des considérations politiques à même les fonds de leur propre parti. Nous savons évidemment qu'ils n'en feront rien, car ils n'ont pas ce sens de l'honneur.

Quant au rapport divulgué récemment sur le renouvellement du réseau routier national, il ne propose aucune mesure pour résoudre le problème de la détérioration du réseau routier national. Il n'y a,

dans ce rapport, rien de bien enthousiasmant. On y trouve encore une fois le discours creux des libéraux.

Soit dit en passant, le communiqué rendu public par le président du Comité permanent des transports renferme une affirmation curieuse. En effet, le président dit que le comité entrevoit les choses avec enthousiasme parce que l'opposition officielle a donné son accord et que tous sont sur la même longueur d'onde. L'opposition officielle l'a peut-être fait, mais certainement pas la véritable opposition nationale.

Le rapport est truffé de belles paroles libérales, mais il n'offre pas de vraies solutions. Il y a trois problèmes fondamentaux. Une vaste majorité de témoins qui ont comparu devant le comité ont demandé qu'une partie des recettes tirées de la taxe fédérale sur l'essence serve spécifiquement à la réfection du réseau routier national. Il convient de mentionner que le gouvernement perçoit quelque 5 milliards de dollars par année de taxes sur l'essence et ne dépense que 200 millions de dollars.

Recourant à une tactique hautement manipulatrice, le président a décidé de tenir une table ronde d'une journée seulement et de ne pas tenir compte de quatre mois de témoignages. Presque toutes les recommandations du rapport sont tirées de cette table ronde d'une journée, et non pas des témoignages donnés pendant quatre mois.

Il est stipulé dans le rapport que le gouvernement devrait accorder un financement à long terme stable à la réfection des routes, mais le gouvernement refuse de le faire à l'aide d'un fonds consacré uniquement à cette fin parce qu'il serait alors forcé de respecter cet engagement, ce qu'il ne fera vraisemblablement pas.

Le deuxième point où le rapport est dans l'erreur, c'est quand il propose que le système de péage fantôme soit utilisé comme source de financement. Ce système consiste à évaluer la circulation et à verser un paiement à l'exploitant de la route en fonction de cette évaluation. C'est la méthode qu'on utilise pour payer un entrepreneur privé pour la construction ou la réfection d'un pont, d'une route et d'une partie d'une infrastructure routière, mais c'est toujours le gouvernement qui doit faire le paiement. Cette méthode de paiement ainsi que les partenariats des secteurs public et privé peuvent faire réaliser des économies au gouvernement, mais ce ne sont pas des sources de financement. À moins que le gouvernement prévoit de reconstruire le réseau routier par l'introduction généralisée de péages de véhicules, cette partie du rapport est délibérément trompeuse.

La dernière et plus importante recommandation du rapport est le recours au secteur privé au moyen de partenariats des secteurs public et privé pour une bonne partie des problèmes du réseau routier.

• (1025)

L'idée en soi a beaucoup de potentiel, mais seulement si le secteur privé a confiance dans la volonté du gouvernement de respecter ses engagements, et tout semble indiquer que cette volonté n'existe pas. Les agissements du gouvernement en ce qui concerne le contrat de l'aéroport Pearson n'est que la partie visible de l'iceberg.

En 1989, le gouvernement s'est tourné vers le secteur privé et lui a demandé de prendre en charge le Montagnard des Rocheuses de VIA Rail. Le secteur privé a répondu à l'appel, et le Montagnard des

Les crédits

Rocheuses a été acheté par une société connue sous le nom de Great Canadian Railtour Company.

Même si le Montagnard des Rocheuses perdait de l'argent au moment de l'achat, la Great Canadian Railtour Company a dépensé des millions de dollars pour améliorer ce train et pour faire de la publicité. Aujourd'hui, ce train connaît un succès sans précédent. Son chiffre d'affaires s'accroît de 30 p. 100 par année de façon constante.

Lors de l'acquisition, 5 000 voyageurs utilisaient le Montagnard des Rocheuses. En 1996, 42 000 voyageurs ont pris ce train. Cette année-là, la société a annoncé son plan d'expansion pour 1997. Elle a acheté à VIA Rail les wagons nécessaires pour ce nouveau service amélioré et les a envoyés à Kamloops, en Colombie-Britannique, pour qu'ils soient remis à neuf afin de satisfaire à la norme élevée de qualité associée au Montagnard des Rocheuses. Trois mois plus tard, connaissant le plan d'expansion de la Great Canadian Railtour Company pour le Montagnard des Rocheuses et ayant vendu à cette société les wagons qu'elle utiliserait pour mettre son plan à exécution, VIA Rail a annoncé qu'elle voulait redevenir partenaire dans cette entreprise. C'est inacceptable.

Ce qui est encore plus inacceptable, c'est que le ministre des Transports songe à le permettre. Non seulement il y songe, mais nous croyons qu'il est sur le point de l'annoncer. Cela est tout à fait inacceptable non seulement à mes yeux, mais aux yeux de bien des gens.

J'ai une copie d'une lettre qui a été envoyée au ministre des Transports par l'organisation même sur laquelle le gouvernement compte pour l'aider à se sortir du problème qu'il s'est créé en ce qui concerne le réseau routier. Cette lettre vient du Conseil canadien des sociétés publiques-privées, et elle dit ceci:

Dans le cas du Montagnard des Rocheuses de VIA Rail, le gouvernement s'est retiré à juste titre d'une activité qui perdait de l'argent. Si le gouvernement veut redevenir partenaire dans cette entreprise maintenant qu'un exploitant du secteur privé l'a rendue rentable, cela découragera les sociétés du secteur privé de participer aux futurs projets de privatisation du gouvernement. Si le gouvernement revenait dans un secteur qu'il a abandonné, il donnerait une très mauvaise impression aux entrepreneurs qui veulent établir des partenariats avec le secteur public.

Et le grand plan du gouvernement en vue de reconstruire notre réseau routier national? Il doit tout d'abord gagner la confiance du secteur privé. Mais au moment même où il dit vouloir gagner cette confiance, il donne cet exemple au secteur privé.

Si le ministre croit qu'en permettant à VIA d'aller de l'avant il aide l'industrie touristique, qu'il explique pourquoi le Council on Tourism Associations de la Colombie-Britannique et l'Alliance touristique de l'ouest et du nord du Canada ont clairement exprimé leur opposition à ce projet?

Comment le ministre peut-il croire qu'en permettant à VIA d'aller de l'avant la Colombie-Britannique en profitera puisque chaque passager que VIA enlèvera à la Great Canadian Railtour Company sera une personne qui dormira et mangera dans un train subventionné de VIA Rail plutôt que dans des hôtels et des restaurants de la Colombie-Britannique?

Le ministre peut bien prétendre avoir le soutien de la Commission canadienne du tourisme, mais sait-il que cette commission a reçu plus de sept milliards de dollars de VIA Rail au fil des ans? N'est-il pas possible qu'elle soit un peu partielle? Surtout si l'on pense que le vice-président de la Commission canadienne du tourisme est un ancien employé de VIA Rail dont la tentative d'acquisition du Montagnard des Rocheuses a échoué et qui s'est par la suite retrouvé en litige contre la Great Canadian Railtour Company.

Le président du comité de marketing de la Commission canadienne du tourisme est vice-président du marketing chez VIA Rail et était aussi partie à la tentative échouée d'acquisition du Montagnard. Du point de vue du gouvernement libéral, il n'y a certainement pas de préjugé dans ce cas.

• (1030)

En quoi sert-on l'intérêt public si on permet à une société d'État, subventionnée à coup de centaines de millions de dollars, de concurrencer une entreprise privée qui paie des impôts et qui s'est pliée à toutes les exigences du gouvernement quand elle a acheté la route à cette société d'État?

Voici quelques citations intéressantes: «S'il n'est pas nécessaire que le gouvernement dirige quelque chose, il ne devrait pas le faire et ne le fera pas à l'avenir.» L'auteur de ces paroles est le ministre libéral des Finances. Le maire de Kamloops a déclaré ce qui suit: «Le projet de VIA Rail d'accroître le trafic voyageurs aurait des conséquences dévastatrices pour la Great Canadian Railtour Company et pour l'économie de Kamloops.»

La prochaine citation est superbe. J'espère que le secrétaire parlementaire en prend note. Je cite: «Je ne saurais trop insister sur le fait que nous n'avons pas pour rôle de mettre en péril une entreprise privée qui a pris des risques pour nous épauler dans l'industrie ferroviaire.» De qui est-ce? Du ministre des Transports de l'époque et actuel ministre de la Défense nationale au sein du même gouvernement libéral.

Qu'a fait savoir la population par le truchement d'organismes comme la Fédération canadienne des contribuables? Elle a demandé à M. Anderson d'oublier la décision concernant Vancouver-Jasper et de mettre VIA Rail en vente, estimant qu'il était urgent de planter le dernier crampon, version fin des années 1990.

Je trouve encore plus troublante la question de l'honneur et de l'importance qu'y accorde le gouvernement libéral. En décembre, le président du Comité permanent des transports m'a annoncé qu'il désirait organiser une table ronde à Ottawa pendant les vacances parlementaires de janvier. Je lui ai répondu que cela ne me convenait pas puisque je ne pourrais pas y assister. Il ne s'agit pas vraiment de vacances, même si c'est ainsi qu'on appelle cette période de relâche, mais d'un temps que nous devons consacrer au travail en circonscription.

M. Keyes: Non pas un temps que nous devons, mais que nous pouvons utiliser.

M. Gouk: C'est un choix pour les libéraux. Seuls les réformistes travaillent vraiment dans leur circonscription.

Il a dit: «Je tiens vraiment à obtenir votre accord là-dessus et je suis prêt à faire un compromis. Qu'est-ce que vous préféreriez?» J'ai répondu: «Ce dont j'ai besoin, c'est une déclaration du comité

Les crédits

disant que le gouvernement ne fait pas le bon choix en permettant à VIA Rail de refaire concurrence à la société privée à qui il avait vendu son service, et qu'il agit ainsi à un moment où il compte sur le secteur privé pour le tirer d'affaire.» Il s'est engagé par écrit à le faire. Il a ensuite organisé la table ronde que l'on utilise pour neutraliser les quatre mois de témoignages. Il a ensuite oublié cet engagement pris par écrit.

La question de l'honneur n'est pas un critère pour les gens d'en face. Le Parti libéral en fait peu de cas. Il n'y a aucune raison pour que le secteur privé lui fasse confiance, maintenant que le gouvernement l'appelle au secours, parce qu'il a négligé le réseau routier national et qu'il a maintenant besoin de lui pour le tirer d'affaire. Les entreprises du secteur privé sont capables de tirer les libéraux d'affaire, mais elles feraient mieux d'être extrêmement prudentes si elles décident de conclure des ententes avec le présent gouvernement du Canada, le gouvernement du Parti libéral.

M. Stan Keyes (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais seulement faire deux remarques au député d'en face, qui est depuis longtemps membre du Comité des transports dont j'ai moi-même eu l'honneur de faire partie depuis mon élection en 1988.

Le député devrait savoir qu'un comité de la Chambre des communes est maître de son propre destin. Il faut que le député comprenne qu'un comité décide de procéder de la meilleure façon possible afin de rassembler le plus d'information qu'il peut pour en arriver à une décision.

M. White (North Vancouver): Comment pouvez-vous garder votre sérieux?

M. Keyes: Malheureusement, le député d'en face le député préférerait passer du temps, comme il a dit qu'il l'avait fait, dans sa circonscription à tenir entre autres des réunions de nature politique plutôt que faire le travail que ses électeurs l'ont envoyé faire ici à Ottawa.

Nous travaillions très dur à une étude sur le commerce, le transport et le tourisme. Nous avons entendu quantité de témoins à ce sujet.

• (1035)

Il faut faire remarquer à l'honneur du président de ce comité, qu'il a réuni 22 participants autour d'une table; ils ont comparu devant le comité ou bien lui ont adressé un mémoire. Ça a très bien marché. Malheureusement, le député a loupé le coche. Pas un député réformiste n'était présent. Cependant, le gouvernement et l'opposition officielle étaient représentés.

Il y avait 22 participants à la table ronde. Contrairement à la procédure habituelle de faire comparaître les témoins les uns après les autres, de les entendre isolément et donc de n'entendre qu'un point de vue, tous les témoins ont été invités à s'asseoir autour d'une même table afin d'examiner ensemble de nouvelles options, de nouveaux moyens d'aider à financer un projet de réseau routier

national. Une personne disait quelque chose et une autre répondait sensément, posément et diligemment, expliquant pourquoi la chose risquait de ne pas être possible.

Ce fut la réunion la plus fructueuse à laquelle j'aie assistée depuis neuf ans que je siège en comité. Il y avait interaction entre le secteur privé, le secteur public et les députés représentant leurs électeurs. À la fin de la journée, tous les participants étaient parvenus à un consensus. N'est-il pas plus important qu'un consensus se dégage des discussions entre les individus rassemblés autour de la table que de faire comparaître des témoins et d'essayer d'extraire un consensus de leur témoignage? Ce fut une expérience merveilleuse.

Nous avons convenu d'adopter un modèle, de prendre comme exemple une route, quelque part au Canada, et d'y appliquer la réflexion stratégique qui avait eu lieu en comité pour voir comment les chiffres se présentaient, pour voir quelles étaient les diverses options de paiement, et pour voir s'il y avait moyen pour les contribuables canadiens et pour le gouvernement de prendre moins de risques. Voilà les excellentes idées qui sont ressorties de cette réunion. Malheureusement, le député d'en face n'y a pas assisté.

Quant à l'affaire de l'aéroport Pearson, je me pose des questions sur le député réformiste. N'oublions pas qu'il appartient à un parti qui se vante de respecter le consensus de l'électorat. Voyons voir ce que pensent les électeurs. Quel a été le consensus de l'électorat? On peut lire, par exemple, dans le *Star* de Toronto du 4 décembre 1993: «La décision du premier ministre Chrétien d'annuler l'accord de privatisation de l'aéroport international Pearson est comme un vent d'air frais qui balaye l'odeur nauséabonde qu'avait laissée la transaction douteuse réalisée par les lobbyistes conservateurs pour les amis du précédent gouvernement.»

«Les amis du précédent gouvernement». Après avoir entendu l'intervention du député réformiste d'en face, je suis forcé de croire qu'il ne pourrait pas être un ami des contribuables. Il est l'ami de ces lobbyistes, de l'entreprise dirigée par quelqu'un qui s'appelle Don Matthews, qui a été l'un des principaux sollicitateurs de fonds des conservateurs et aussi président du Parti conservateur. Il a proposé cet arrangement ne renfermant aucune option, aucune possibilité pour la société sans but lucratif, la Greater Toronto Airport Authority, de participer au processus d'appel d'offres. La GTAA n'a pas été autorisée à soumissionner pour le projet et le contrat a été accordé à Paxport.

Au bout du compte, Paxport, l'entreprise qui a remporté le contrat, n'avait même pas les ressources nécessaires pour mener le projet à bien. Qu'a-t-elle dû faire? Elle a dû trouver des appuis pour remplir la promesse faite aux conservateurs. Par conséquent, elle a fait appel aux propriétaires de l'aérogare n° 3, la société Claridge.

M. Gouk: Des libéraux.

M. Keyes: Effectivement, des libéraux, parce que Claridge voulait que l'aéroport fonctionne bien. Par ailleurs, je dois demander au député qui il défend. Le consortium qui veut 600 millions de dollars pour lui-même, sans avoir jamais soulevé une pelletée de terre, ou

Les crédits

les contribuables canadiens qui disent au gouvernement: «Faites ce que vous devez faire. Traînez ces gens devant les tribunaux. Faites ce qu'il faut pour atteindre le but visé, c'est-à-dire ne pas donner un cent de plus que la somme méritée, soit de 30 à 60 millions de dollars, et non 600 millions comme ces gens le demandent, pour payer certains travaux jamais exécutés, au profit de lobbyistes et d'amis de Brian Mulroney.» Quelle est la position du député à l'égard des contribuables canadiens?

• (1040)

M. Gouk: Monsieur le Président, j'espère qu'il me reste suffisamment de temps pour répondre aux observations du secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Je vais commencer par la dernière partie de sa tirade, celle qui traite de l'aéroport Pearson. En parlant de son électoral, il se réfère au *Star* de Toronto. Nous savions bien que le gouvernement libéral cherchait à plaire aux journaux, mais nous en avons maintenant la preuve, de la bouche même du secrétaire parlementaire.

Il n'arrête pas de parler d'indemnités qui iront aux amis des conservateurs, alors que, de son propre aveu, le principal groupe présent au moment de la signature était le groupe Claridge, qui est constitué principalement de libéraux.

En ce qui concerne le règlement, nous n'en voulons pas, nous voulons que le droit s'applique comme à tout le monde. Les libéraux ne peuvent pas mettre la pagaille, comme ils l'ont fait avec l'annulation de Pearson, puis faire adopter une mesure législative pour sauver leur peau.

Pour ce qui est de l'étude sur le réseau routier qu'il a mentionnée, c'est lui qui répète constamment au comité que celui-ci est maître de son ordre du jour. Je pense que le président du comité est une personne honorable, mais il a reçu l'ordre de ne pas donner suite aux engagements qu'il a pris envers moi.

Le député a laissé entendre que je préférerais être dans ma circonscription qu'ici, à faire mon travail. Il y a un calendrier parlementaire. Il y a un temps pour être ici et un temps pour être dans notre circonscription. Pendant qu'il s'affairait à faire Dieu sait quoi, j'étais dans ma circonscription pour consulter mes électeurs, pas le *Star* de Toronto, mais de vrais électeurs, les contribuables de notre pays. J'ai tenu 18 assemblées publiques pendant le congé de janvier, le secrétaire devrait le savoir.

Il prétend avoir attiré tout ce beau monde. La principale instigatrice était Moya Greene, du ministère des Transports. Le secrétaire fait une erreur. J'ai demandé un certain rapport, et on me l'a télécopié. Cet exemplaire avait été annoté par Moya Green. Ils se sont encore mis les pieds dans les plats.

Plus les libéraux cherchent à dénaturer les faits, plus ils se mettent dans le pétrin. Ils ont entendu des témoins pendant quatre mois et que, un beau jour, à une table ronde à laquelle ne pouvaient assister que ceux qui y avaient été invités, ils ont fait venir des gens

à leurs ordres pour qu'ils manipulent ce dossier. Ils ont rejeté du revers de la main le résultat de quatre mois de témoignages et rédigé un rapport d'après ce qui s'est dit ce jour-là.

Si leur décision était déjà arrêtée, pourquoi ont-ils dépensé des centaines de milliers de dollars puisés dans les poches des contribuables pour parcourir le pays d'un bout à l'autre? Tous ces témoins ont investi temps, efforts et argent pour la cause de la démocratie, alors que les libéraux avaient prévu de régler l'affaire en une seule journée.

L'honneur et la démocratie sont des mots étrangers pour les gens d'en face. Au lieu d'acheter un nouveau livre rouge, ils devraient se procurer un dictionnaire.

M. Stan Keyes (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je veux répondre aux observations du député et à la motion réformiste dont la Chambre est saisie et qui condamne les politiques adoptées par le gouvernement en matière de transport.

D'abord, je voudrais revenir sur la conclusion de mon vis-à-vis. Il a déclaré que ses électeurs étaient quelque peu différents des électeurs qui lisent le *Star* de Toronto. J'ai travaillé quelque 16 années dans le domaine des nouvelles télévisées. . .

Des voix: Oh, oh!

M. Keyes: Ce n'est pas simplement le *Star* de Toronto, mais beaucoup d'autres journaux qui ont fait part du même sentiment d'indignation au nom de leurs lecteurs, qui s'adonnent à vivre dans ma circonscription et dans celle du député de Kootenay-Ouest—Revelstoke.

On peut voir le point de vue des contribuables dans les éditoriaux. Le député ne va peut-être pas plus loin que les éditoriaux de ce journal et ne lit pas les éditoriaux écrits par de simples citoyens, les électeurs. Certains d'entre eux sont indignés. Beaucoup ont écrit pour dire qu'ils n'appréciaient pas cette entente conclue dans les derniers jours d'un gouvernement conservateur qui s'appretait à se faire flanquer à la porte pour s'être rendu coupable des pires fraudes pendant huit ans, ce qui ne s'est jamais vu dans toute l'histoire du Canada. À combien de reprises a-t-on vu des ministres conservateurs forcés de démissionner pour avoir agi de façon malhonnête?

• (1045)

Les médias sont là pour faire un travail. Pour représenter les contribuables canadiens, ce sont eux qui surveillent ce qui se passe. C'est ainsi parce qu'il n'y a pas d'opposition à la Chambre des communes. Ce sont les médias qui jouent ce rôle au Canada, et je m'en réjouis.

Les politiques en matière de transport du gouvernement, les politiques mêmes que le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke voudrait que la Chambre condamne, aident à accroître la compétitivité du Canada sur le plan commercial. Elles favorisent le tourisme. Mieux encore, elles créent des emplois au Canada. Tout cela s'ex-

Les crédits

plique parce que le ministre des Transports et le gouvernement ont une vision claire de l'avenir des transports au Canada.

Pendant de nombreuses années, au Canada, les gouvernements ont investi dans nos réseaux de transport. Ils les ont exploités, possédés, réglementés et contrôlés. Cette situation a conduit à un secteur encombré, trop subventionné et réglementé à outrance. Cependant, une modernisation de grande envergure est actuellement en cours.

Sauf erreur, c'est le ministre des Finances qui a souligné la première fois à la Chambre, dans un de ses premiers budgets, que le gouvernement devrait cesser de tout diriger. Cette décision fait partie du processus de modernisation dont je parle. Le gouvernement s'efforce d'instaurer une infrastructure plus efficace, axée sur le commerce, réceptive aux régions et moins tributaire des subventions publiques. Nous visons à mettre sur pied un secteur des transports adapté à la nouvelle économie.

À preuve, il suffit de jeter un coup d'oeil au premier objet de la motion d'aujourd'hui, l'aéroport Pearson. En décembre dernier, le gouvernement a transféré le contrôle de cet aéroport à l'administration aéroportuaire du Grand Toronto, la Greater Toronto Airport Authority ou GTAA. C'est ce que voulaient les Canadiens. Ce transfert permettra à la GTAA de réaménager l'aéroport Pearson pour qu'il réalise son plein potentiel et d'en faire la promotion comme une des plus importantes portes d'entrée internationales de l'Amérique du Nord.

Le gouvernement fédéral a exploité efficacement l'aéroport Pearson pendant de nombreuses années, mais il n'avait ni la liberté ni le mandat nécessaires pour lui faire atteindre son plein potentiel commercial. Cependant, la GTAA a les deux. Elle est libre de promouvoir l'aéroport Pearson de façon dynamique, de chercher de nouvelles occasions d'affaires et de recourir à des modes de financement novateurs pour effectuer les travaux d'immobilisation.

L'orientation commerciale donnée à l'aéroport Pearson, le plus grand et le plus fréquenté au Canada, fera en sorte qu'il demeure sensible aux besoins des voyageurs, des expéditeurs, des transporteurs et de la collectivité environnante. Déjà, la Greater Toronto Airport Authority a annoncé un important plan de réaménagement de l'aéroport. Ainsi, les aérogares I et II seront remplacées un jour par une aérogare moderne et intégrée. Le plan de réaménagement représente un investissement de 2 milliards de dollars dans l'aéroport. Je dis bien 2 milliards. Cela s'ajoute aux 250 millions de dollars consacrés aux projets en cours à l'aéroport Pearson, incluant la construction d'une nouvelle piste nord-sud et l'installation d'un système centralisé de déglacage d'avions.

Je souligne que notre gouvernement a cédé le contrôle de tout l'aéroport, et non seulement celui des aérogares I et II. C'est donc à titre de seule et solide entité que la Greater Toronto Airport Authority élaborera et mettra en oeuvre une vision pour l'aéroport.

Conformément à la politique nationale sur les aéroports de notre gouvernement, les autorités aéroportuaires doivent aussi observer les principes stricts qui régissent l'obligation de rendre compte dans

le secteur public. Elles doivent faire en sorte que les intérêts des usagers, de ceux qui paient les factures, de la communauté locale et des contribuables ne passent pas après les intérêts privés, ou ceux des amis du député de Kootenay-Ouest—Revelstoke.

Le conseil d'administration se compose de représentants de la collectivité, des divers paliers de gouvernement et d'autres organisations participantes, tels que des chambres de commerce et des syndicats. Voilà justement l'objet de la politique nationale sur les aéroports de notre gouvernement: veiller à ce que les aéroports du Canada soient utilisés le mieux possible, qu'ils promeuvent la croissance et qu'ils créent des emplois tout en défendant les intérêts supérieurs de la collectivité et du pays.

La politique nationale sur les aéroports n'est qu'une des réalisations du gouvernement dans le secteur aérien. Nous avons travaillé fort pour moderniser nos transports aériens. Nous avons mis en place une nouvelle politique sur les transports aériens internationaux afin de mieux satisfaire les besoins des voyageurs, des expéditeurs et des riverains des aéroports.

Les voyageurs canadiens ont aussi bénéficié grandement de l'accord Ciels ouverts signé avec les États-Unis en février 1995. Grâce à cet accord, l'aéroport Pearson est le point de départ de nombreux vols directs vers les États-Unis.

● (1050)

Quant aux routes, tout comme de meilleurs services de transport aérien se traduisent par un accroissement des échanges commerciaux, du tourisme et des emplois, un réseau autoroutier national sûr et bien entretenu peut en faire tout autant. Voilà pourquoi notre gouvernement consacrera 292 millions de dollars à des projets à frais partagés d'amélioration des autoroutes pendant l'exercice financier en cours. Ce montant s'ajoute aux 100 millions de dollars environ que nous dépensons chaque année pour l'entretien des autoroutes et des ponts appartenant au fédéral d'un bout à l'autre du pays. Cela fait un total de 392 millions de dollars, un montant que le député du Parti réformiste vient de balayer du revers de la main.

Le député réformiste a dit que le gouvernement ne dépense que 392 millions de dollars pour les autoroutes. Que 392 millions de dollars? C'est tout de même près d'un demi-milliard de dollars. Seul un député du Parti réformiste pourrait parler en ces termes d'un investissement de près d'un demi-milliard dans le réseau routier.

C'est pourquoi également notre gouvernement étudiera très attentivement dans les jours à venir le rapport que le Comité permanent des transports a déposé récemment et qui porte précisément sur le financement du réseau routier. C'est au moment d'élaborer le rapport, à notre retour à la Chambre après l'ajournement des Fêtes, que nous avons travaillé avec acharnement, jour après jour, en ne comptant pas les heures, mais sans le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke, qui parle avec tant d'éloquence du calendrier parlementaire nous faisant partager notre temps entre la Chambre et notre circonscription. Or, la session a repris il y a deux semaines, mais le député n'est rentré à la Chambre qu'après que nous avons tenu nos séances de travaux intensifs. . .

Les crédits

Le président suppléant (M. Milliken): À l'ordre. Le secrétaire parlementaire doit sûrement savoir qu'il n'est pas correct de parler de la présence ou de l'absence des députés. Je l'inviterais à s'abstenir de faire ce genre d'observations.

M. Keyes: J'en prends bonne note, monsieur le Président.

Comme les députés d'en face le savent fort bien, les routes relèvent presque entièrement de la compétence des provinces. Les nombreux accords de financement que nous avons signés avec elles et les territoires prouvent néanmoins que notre gouvernement veut collaborer avec les autres pouvoirs publics pour préserver et améliorer notre réseau routier national.

En ce qui concerne le transport du grain, dont il est question dans la motion mais dont le député n'a pas vraiment parlé, les efforts que le gouvernement déploie pour fournir un réseau routier bien entretenu sont à l'image du travail qu'il accomplit pour moderniser le secteur ferroviaire. Cela m'amène à parler du transport du grain.

Le motion à l'étude laisse entendre que le gouvernement est responsable du manque d'efficacité du réseau de transport du grain. Rien ne saurait être plus faux. Depuis son accession au pouvoir, le gouvernement a pris des mesures énergiques pour moderniser les transports ferroviaires, principal mode utilisé pour transporter le grain.

La Loi sur les transports nationaux, par exemple, a donné aux compagnies ferroviaires canadiennes la souplesse voulue pour réduire leurs frais et alléger une réglementation excessive. La nouvelle loi a ramené de 200 à une quarantaine le nombre des mesures ou décisions des compagnies que le gouvernement doit approuver. Cet allègement de la réglementation sera bénéfique non seulement pour les chemins de fer, mais aussi pour leurs clients, dont les expéditeurs de grain, puisque le service ferroviaire coûtera moins cher. La nouvelle loi réoriente également le processus d'abandon de lignes ferroviaires pour favoriser l'émergence d'un secteur dynamique d'exploitation de lignes sur courtes distances.

Le Canadien national est désormais une société privée qui possède les moyens de livrer concurrence. La privatisation du CN a été une pièce maîtresse du plan de notre gouvernement en vue de moderniser le réseau de transport ferroviaire. Grâce à cette privatisation, les réseaux du CN et de CP peuvent désormais lutter à armes égales. Il a également soumis le CN aux règles du marché.

Non seulement cette décision garantit la survie du chemin de fer, mais la vente des 80 millions d'actions que détenait l'État a rapporté une somme brute de 2 milliards de dollars aux contribuables canadiens. La vente des actions a suscité chez les investisseurs du Canada, des États-Unis et du monde entier une réaction extraordinaire. Cela prouve que le CN joue un rôle important dans le secteur du transport ferroviaire en Amérique du Nord.

En terminant, permettez-moi d'aborder la question des subventions aux transports. Même un simple observateur aura remarqué que notre gouvernement a considérablement réduit les subventions

accordées au secteur des transports. Si nous l'avons fait, c'est que nous croyons que les utilisateurs des services de transport devraient payer une plus grande part des frais de ces services.

Ainsi, VIA Rail ne pourra plus compter que sur une subvention annuelle de 170 millions de dollars pour l'exercice financier 1997-1998.

M. Morrison: Seulement 170 millions de dollars?

M. Keyes: Oui, je signale pour la gouverne du député d'en face que la subvention annuelle ne sera que de 170 millions de dollars, comparativement à plus de 300 millions de dollars auparavant, parce que nous l'avons réduite. Rendons hommage à VIA Rail qui a su composer avec ces compressions sans réduire les services.

• (1055)

En conclusion, je précise que j'ai fait le tour des principales préoccupations mentionnées dans cette motion que je trouve ridicule, sans pour autant avoir mentionné toutes les réalisations de notre gouvernement dans le secteur des transports. Il y a la politique nationale du secteur maritime, par exemple. Puis, en novembre dernier, le gouvernement a confié le système de navigation aérienne à NavCanada, une société sans but lucratif, ce qui a rapporté 1,5 milliard de dollars aux contribuables canadiens. Je suis fier d'affirmer que notre gouvernement atteint ses objectifs.

Pendant cinq ans, j'ai siégé dans l'opposition. Pendant ces cinq années, j'ai siégé au Comité des transports de la Chambre des communes et j'ai observé le gouvernement conservateur—dont le chef actuel faisait partie du Cabinet à l'époque—mettre aux oubliettes d'innombrables documents, ne tenir aucun compte des besoins du secteur des transports, refuser de moderniser les systèmes de transport, refuser de réunir tous les éléments qui font du Canada un si grand pays, qui contribuent à unifier le pays, à nous rendre plus concurrentiels et à créer des emplois.

Je suis fier du bilan de notre gouvernement et je le défendrai. Je suis disposé à répondre à toutes les questions que le député d'en face voudra me poser.

M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.): Monsieur le Président, le député qui vient de prendre la parole ne cessera jamais de m'impressionner par son talent. Il vient de passer 20 minutes à nous servir les pires sornettes que j'aie jamais entendues tout en restant le plus sérieux du monde. Peut-être cela tient-il au fait que, comme il l'a lui-même laissé entendre, il a déjà fait de la radio et de la télévision. Je suppose que c'est là qu'il a appris cela.

Voici deux ou trois brèves observations. Il a dit que la vente d'actions du CN a remporté un énorme succès et c'est vrai. En fait, cela a été un tel succès que des Canadiens n'ont pas pu acheter des actions parce que, dans son document, le gouvernement fédéral en réservait un bon nombre aux marchés étrangers en dépit du fait que le Parti réformiste avait proposé un amendement voulant que les actions soient offertes uniquement aux Canadiens, les 60 ou 30 premiers jours, et à tout le monde ensuite. Les libéraux l'ont rejeté.

Les crédits

C'est ainsi que les très nombreux Canadiens qui voulaient que la société ferroviaire demeure entre des mains canadiennes n'ont pas pu le faire à cause de la politique libérale.

Le député dit que l'affaire Pearson a été conclue à la dernière minute. Le député vit peut-être dans la salle de rédaction du *Star* de Toronto car, s'il avait déjà acheté une maison, il saurait qu'une fois que l'offre d'achat a été faite, le contrat, l'acte de cession n'est vraiment signé que plus tard. Une fois que les deux parties se sont engagées, elles sont liées par leur engagement; autrement, il y a rupture de contrat. La Cour suprême de l'Ontario a jugé que c'était le cas du gouvernement dans cette affaire.

Le député dit que le gouvernement est trop lourd et trop subventionné et que les libéraux se proposent de remédier à cela. Il dit aussi que le gouvernement n'a pas d'affaire à faire des affaires. Pourquoi alors le gouvernement envisagerait-il de donner à la société VIA Rail, qui est déjà considérablement subventionnée à raison de 600 000 \$ par jour, le feu vert pour qu'elle commence à concurrencer le secteur privé, celui-là même auquel il a demandé de reprendre les activités de VIA Rail? Le secteur privé a non seulement pris cette société en main, mais il en a fait une des entreprises les plus fructueuses de la Colombie-Britannique. Maintenant, le gouvernement veut détruire tout cela.

Si le député se préoccupe autant des journaux, qu'il explique à ceux de Kamloops, et partant, à la population de cette ville pourquoi le gouvernement libéral veut éliminer 42 000 nuits d'hôtel par année à Kamloops en laissant VIA Rail réintégrer le secteur d'activité dont elle s'était départie. Je voudrais que le député réponde à cette question et qu'il m'explique—compte tenu de ce qu'il a dit, à moins qu'il ne soit prêt à se rétracter—pourquoi le gouvernement envisagerait de laisser VIA maintenant concurrencer la société Rocky Mountaineer?

Enfin, le député a parlé de dépenses de deux milliards de dollars à l'aéroport Pearson. J'ai entendu parler de ce montant moi aussi. Le nouveau directeur de la GTAA a dit que cette administration avait un plan extraordinaire et qu'elle allait dépenser deux milliards de dollars. Il faut oublier les 800 millions de dollars que le secteur privé allait investir sans que cela coûte un cent aux contribuables. D'où proviendra cette somme? Les accords de l'aéroport Pearson interdisaient expressément au secteur privé d'imposer aux passagers des frais d'utilisation, sauf dans des circonstances exceptionnelles. D'où proviendront ces fonds? À qui va-t-on refiler la note pour le réaménagement de l'aérogare, maintenant qu'on a écarté le secteur privé qui devait s'en charger sans qu'il en coûte un cent aux contribuables?

• (1100)

M. Keyes: Monsieur le Président, je vais répondre directement aux questions du député. En dépit des exagérations du député, le contribuable canadien a le droit d'être protégé relativement à toute cette affaire de l'entente sur l'aéroport Pearson.

M. Gouk: Le droit de payer davantage.

M. Keyes: Le député m'a demandé si je suis propriétaire d'une maison, si j'en ai déjà vendu une ou si j'ai déjà passé un contrat. Oui, j'ai acheté une maison, mais je savais exactement ce que j'achetais. Malheureusement, le gouvernement conservateur de l'époque a ficelé toute l'affaire à la fin de la campagne alors qu'il savait qu'il serait évincé du pouvoir. Les contribuables canadiens ont vu clair dans le jeu des conservateurs et savaient que ce n'était pas une bonne affaire pour eux.

Toutefois, le gouvernement maintient toujours qu'il laisse toutes les options ouvertes pour en arriver à un règlement qui soit pleinement satisfaisant tant pour les contribuables canadiens que pour les demandeurs. Il s'agit en fait d'un paiement qui, fait intéressant, ne satisfait pas le consortium.

Le consortium trouve insuffisant le paiement de 60 millions de dollars environ qu'il a reçu. Il ira jusqu'au bout parce qu'il doit rembourser ses amis conservateurs; il demande 600 millions de dollars et non 30 ou 40 millions de dollars. Imaginez un peu.

Un député représentant une circonscription de la Colombie-Britannique dit qu'il est d'accord avec ces gens-là. Donnons-leur 600 millions de dollars parce que nous avons un contrat. Mais voyons qui a besoin d'être protégé. Les contribuables que nous représentons ont besoin de protection. Ils ont vu que c'était une imposture. Le gouvernement se tient ferme et protège les contribuables. Il veille à ce que les droits des contribuables canadiens reçoivent la plus haute priorité dans cette affaire.

M. Solberg: Je crois que nous avons besoin d'être protégés de votre gouvernement.

M. Gouk: N'oubliez pas de répondre à la question sur VIA.

M. Keyes: Je sais que le député s'intéresse vivement à la question sur VIA. Malheureusement, comme c'est habituellement le cas avec l'opposition, elle ne dit que la moitié de l'histoire.

Voyons l'ensemble des faits. Il y a une entreprise privée, la Great Canadian Rail Company, qui fait un travail fantastique. . .

M. Solberg: Pourquoi alors voulez-vous la détruire?

M. Keyes: Voulez-vous écouter la réponse ou préférez-vous continuer de crier?

Cette entreprise fait un travail fantastique dans le secteur touristique en donnant aux clients la possibilité de traverser une partie des Rocheuses en train, de manger, de s'amuser et de coucher une nuit à un endroit, de reprendre le train le lendemain matin et de continuer jusqu'à l'arrêt suivant. C'est un service touristique de première classe.

VIA veut exploiter un train qui transporterait des passagers d'un point de la Colombie-Britannique pour aller à un autre point pendant le jour. Il y a des milliers de gens en Colombie-Britannique qui disent: «Nous n'avons pas assez de place sur ce train. Nous avons

Les crédits

besoin d'un autre train qui peut transporter plus de voyageurs du point A au point B.»

M. Hermanson: À perte.

M. Keys: Ce ne sera pas un service de luxe et ce ne sera pas un service de nuit. Les députés d'en face veulent comparer des pommes et des oranges et crient à l'injustice.

Nous travaillons avec M. Peter Armstrong de la Great Canadian Rail Company pour essayer d'en arriver à une entente qui sera juste pour lui et, en même temps, qui sera juste pour les contribuables canadiens qui financent VIA Rail et qui lui disent: «Nous vous donnons carte blanche, mais vous devez faire ce qu'il faut pour que notre investissement soit rentable.»

La subvention à VIA Rail est tombée de 350 millions de dollars par année à 170 millions de dollars, pourtant la société ne réduit pas ses services. Nous lui disons de devenir commerciale et d'être concurrentielle. C'est exactement ce qu'elle essaie de faire. Toutefois, si VIA voulait offrir le même service que la Great Canadian Rail Company en Colombie-Britannique, le gouvernement n'accepterait pas cela, moi non plus, pas plus que les électeurs de cette province.

• (1105)

[Français]

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui sur cette motion du Parti réformiste qui vise à condamner le gouvernement fédéral dans l'application des différentes politiques en matière de transport. Le Parti réformiste a choisi de mettre l'accent sur les choix partisans du gouvernement actuel. C'est leur droit. C'est peut-être quelque chose qui ressort de façon particulière.

Personnellement, je désire attirer plus particulièrement l'attention de la Chambre sur l'angle de l'inefficacité du gouvernement actuel en matière de transport. Il y a présentement un nombre assez impressionnant d'exemples où le gouvernement fédéral n'a pas pris ses responsabilités et cela entraîne des dépenses significatives importantes pour tous les contribuables québécois et canadiens.

Le premier exemple est celui de l'aéroport Pearson. L'ancien gouvernement décide de privatiser l'aéroport, le gouvernement fédéral prend un engagement électoral d'annuler cette privatisation, et pour atteindre son objectif, il dépose un projet de loi qui a été rejeté par les députés de ce côté-ci de la Chambre comme étant inadéquat, non conforme, irréaliste. Il a même été défait par la majorité libérale au Sénat.

Suite à cela, le gouvernement a disposé de huit mois, soit depuis le mois de juin 1996, pour trouver une solution avec des promoteurs de l'aéroport Pearson de façon à régler le différend sans que cela coûte les yeux de la tête aux citoyens canadiens.

Aujourd'hui, on est encore dans l'expectative. Est-ce que le gouvernement fédéral va déposer un nouveau projet de loi pour essayer de sortir de ce borbier qui va coûter, on ne sait pas,

peut-être 85 à 100 millions de dollars s'il y a une entente hors cour? S'il y a un jugement, car l'affaire est présentement devant les tribunaux, la poursuite est de l'ordre de 600 millions de dollars.

Pour démontrer à quel point le gouvernement fédéral manque de logique dans sa défense de la privatisation de l'aéroport Pearson, le premier ministre lui-même a dit, en campagne électorale: «Il faut absolument annuler cette privatisation parce que les gens vont faire des profits éhontés; 200 millions de dollars de profits.»

Maintenant, les procureurs du gouvernement, devant la cour, disent: «Non, non, les profits ne seront pas aussi élevés que cela. Donc, ils ne méritent pas d'avoir une compensation significative.» Il faudrait que le gouvernement se fasse une idée, se fasse une tête, prenne ses responsabilités et prenne position.

Malheureusement, en matière de transport, on dirait que depuis trois ans, on s'est mis sur le pilote automatique. On a lancé des déréglementations, des privatisations, mais on a cessé—ce qui n'était pas nécessairement mauvais dans tous les secteurs—on a cessé de surveiller quels seraient les effets de ces politiques.

On en a eu un exemple cet automne. En 1996, il y a eu une augmentation fulgurante des accidents de chemins de fer. On a connu une augmentation du nombre de morts, du nombre de personnes accidentées suite aux problèmes de sécurité dans le réseau ferroviaire. On avait un réseau ferroviaire vieillot, les lignes n'ayant pas toujours été entretenues. On a décidé de privatiser le système, cela pouvait toujours se défendre, mais de l'autre côté, le gouvernement n'avait pas le droit de se fermer les yeux et de cesser de remplir le mandat qui est toujours le sien, privatisation ou pas, d'assurer la sécurité.

La motion du Parti réformiste, aujourd'hui, porte sur la partialité du gouvernement fédéral dans ses choix en matière de politique de transport. Je crois que la plus grande erreur, la plus grande faiblesse de l'action du gouvernement, c'est beaucoup plus le fait qu'il est incapable de prendre position, de prendre des décisions et d'assumer ses responsabilités.

J'ai parlé de l'exemple de l'aéroport Pearson, mais on a un exemple encore plus flagrant. Hier, un jugement rendu par la Cour supérieure du Québec vient dire que le gouvernement fédéral n'a pas assumé ses responsabilités dans la question du changement de vocation des aéroports de Montréal, situés à Dorval et à Mirabel.

Aujourd'hui, on est devant une situation où tout le monde repart à zéro. Il y a des régions qui vivent des situations économiques difficiles suite à cette décision. Le juge a pris cette décision en fonction de la cause qui était devant lui. Le Bloc québécois suggère deux choses au ministre, depuis au moins six mois: la première, de tenir des audiences publiques sur la question; et la deuxième, de prendre ses responsabilités, en tant que locateur des installations des aéroports de Mirabel et de Montréal, et de les assumer.

• (1110)

Ces deux recommandations du Bloc sont exactement les mêmes que celles qu'on trouve dans le jugement du juge Viau. Donc, ce n'est plus un parti d'opposition qui le dit, maintenant, c'est le juge

Les crédits

qui a pris une décision. Le gouvernement fédéral, qui a été dans une inaction inacceptable depuis six mois, a maintenant besoin de réagir rapidement, de mettre ses culottes et de prendre ses responsabilités. C'est un autre exemple de l'inefficacité du gouvernement fédéral en matière de transport. On dirait que ce ministère qui, pendant des années, a été un monstre bougeant très lentement, maintenant qu'on a enclenché des réformes, on a beaucoup de difficulté à les suivre et à s'assurer qu'elles vont se concrétiser.

Je vous donne un troisième exemple: les Lignes aériennes Canadien International. Le gouvernement fédéral, depuis plusieurs années, soutient de façon artificielle un canard boiteux. Il est enfermé dans sa vision qu'il faut absolument deux transporteurs nationaux au Canada. Eh bien, on en fait vivre un artificiellement depuis plusieurs années: on lui donne des subventions, on l'exempte de l'obligation de payer des taxes, on trouve des fonds de compensation. On a même créé un précédent en intervenant dans le domaine des relations de travail pour permettre à Canadien de survivre.

Ce n'est pas une attitude responsable de la part d'un gouvernement qui se fait l'apôtre de la libre concurrence. À partir du moment où il met de l'avant un principe, il doit le respecter, et que les sociétés vivent en conséquence. Air Canada, de son côté, a déjà fait beaucoup de ménage dans son action. Elle a été obligée de poser des gestes pas faciles dans le passé: des mises à pied de pilotes ou de personnel d'autres catégories. Aujourd'hui, c'est une entreprise rentable qui fonctionne bien et qui est agressive sur les marchés internationaux. Elle serait prête à prendre encore plus de place si le gouvernement canadien ne la paralysait pas en limitant ses lignes internationales.

Donc, ce sont trois exemples où le gouvernement fédéral, en matière de transport, est inefficace, ne prend pas de décision et ne s'ajuste pas correctement. Il s'agit de Pearson, d'Aéroports de Montréal et de Canadien. Quand on voit comment le gouvernement fédéral a des problèmes à être efficace dans ses politiques de transport, quand il y a des exemples concrets comme ceux-là, on a tendance à se poser des questions sur les réformes qui s'en viennent.

En décembre 1995, on a déposé une réforme de la politique portuaire canadienne. Depuis ce temps-là, il y a eu le dépôt d'un projet de loi, le projet de loi C-44. Au mois de décembre, on a fait une étude article par article du projet de loi mais, depuis ce temps, pas de nouvelles. Le projet de loi ne revient pas en Chambre, et les milieux sont très inquiets de la façon dont les installations portuaires leur seront remises.

Va-t-il y avoir un fonds suffisant pour permettre de remettre ces installations portuaires aux différents milieux dans des conditions acceptables? Est-ce que les 125 millions actuels seront suffisants? Est-ce qu'on tiendra effectivement compte de la recommandation qu'on a faite de bien distinguer les ports de type commercial, du genre du port de Cacouna, par exemple, dans ma circonscription, ou des ports dits de traversiers, comme celui de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, toujours dans la circonscription que je représente?

Il faut qu'on traite différemment ces types d'installations. Il faut que ce soit clair et net que le gouvernement fédéral a l'intention de maintenir les services de traversiers et de s'assurer que les installations portuaires seront là tant que le traversier fonctionnera. On a

besoin de précisions à cet égard, parce que chaque jour ou chaque mois où on retarde les décisions, cela a des impacts sur les choix des entreprises qui s'installeront ou non dans une région.

On sait que la région de l'est du Québec a été touchée de plein fouet par la réforme de l'assurance-emploi. Alors, ce que le gouvernement fédéral doit faire, c'est avoir au plus tôt des lignes directrices claires et nettes, qu'il fasse des choix pour que les gens sachent dans quelles conditions le port de Cacouna deviendra la propriété de la Corporation de développement du port pour que les entreprises qui ont le goût de s'installer chez nous puissent le faire en pleine connaissance de cause.

Quand une entreprise fait un choix et dit: «J'implanterai une usine dans tel secteur», ce n'est pas une vision à courte vue, c'est en pensant 5, 10, 15, 20 ans dans le futur. Mais on est dans une période où ça va très vite en termes de choix. Et si on n'a pas les réponses adéquates sur ces questions, les entreprises qui auraient pu décider de venir s'installer chez nous peuvent décider d'aller s'installer ailleurs, en Nouvelle-Angleterre, dans d'autres parties de la côte est américaine où ils auront là une position claire.

J'incite le gouvernement fédéral à prendre position le plus rapidement possible sur cette question.

• (1115)

Un autre exemple de l'inefficacité du gouvernement fédéral et de son manque de prévision, c'est la réforme du mode de cession des lignes ferroviaires, effectuée l'an dernier. Antérieurement, pour fermer une ligne, il fallait tenir des audiences publiques, et si des représentations du milieu justifiaient que la ligne soit maintenue, elle l'était.

Le gouvernement fédéral a présenté un projet de loi, qu'il a fait adopter, mais que nous avons rejeté, qui stipule que maintenant, les compagnies n'ont qu'à mettre les lignes de chemin de fer en vente. Si des acheteurs se présentent, la transaction se fait, s'il n'y en a pas, la ligne est fermée. Mais on a oublié d'être assez pointu dans la loi.

Je vais vous donner un exemple très concret. Sur la ligne Matapédia-Chandler-Gaspé, en Gaspésie, où on trouve le train Chaleur, administré par VIA Rail, on aurait dû avoir dans la loi une précaution qui permettait au gouvernement de dire aux compagnies privées qu'elles ne pourraient pas disséquer leurs lignes sans tenir compte des réseaux de communication existants pour les voyageurs lorsque c'est la seule ligne opérationnelle, notamment en hiver, afin que cette ligne soit maintenue.

En oubliant de mettre cette réserve dans la loi, cela nous a conduits à l'aberration actuelle. Le Canadien National vend la ligne entre Matapédia et Chandler. Il y a un acheteur, la Société des chemins de fer nationaux du Québec, parce qu'il y a sur cette ligne, non seulement le transport de passagers, mais aussi de marchandises. Cependant, il n'y a pas d'acheteur pour l'autre ligne entre Chandler et Gaspé, qui est la continuité, parce que seule VIA Rail l'utilise.

Les passagers du train de VIA Rail sont donc pris en otages par la décision de la compagnie, et le gouvernement fédéral n'a aucune emprise là-dessus, si ce n'est présentement d'essayer de trouver une façon, par étude de faisabilité, de voir quel pourrait être l'avenir économique de cette ligne. Mais on voit, encore une fois, que le

Les crédits

gouvernement fédéral manque de sens de la planification dans ses interventions.

Il devrait apporter des correctifs importants. Je pense qu'on devrait poser des gestes le plus tôt possible, surtout en ce qui a trait à la Loi sur les chemins de fer, pour éviter qu'on fasse la vente de bouts de lignes de chemin de fer, parce qu'on aura possiblement une meilleure administration, une meilleure gestion en confiant la responsabilité à des milieux locaux. Mais en même temps, il ne faut pas créer des situations où les utilisateurs des lignes de chemin de fer, comme les voyageurs, où c'est souvent le seul moyen de transport, voient leur moyen de transport disparaître à cause de l'inefficacité de la loi adoptée en ce sens.

Donc, c'est un autre exemple montrant que les représentations que nous avons faites n'ont pas été suivies par le gouvernement fédéral. Il enregistre, à ce sujet, comme dans les autres exemples que j'ai donnés, une inefficacité flagrante qui amènerait à se repositionner, à corriger le tir le plus tôt possible pour être capable d'avoir un alignement plus correct.

Il faut que le gouvernement fédéral, maintenant qu'il a procédé à une déréglementation, reste éveillé aux effets de cette déréglementation dans tous les secteurs. Voici un exemple: on vient de créer Nav Canada, la société qui va gérer le contrôle aérien. Dans ce domaine, comme dans le domaine des accidents ferroviaires, s'il n'y a pas un suivi suffisant en termes de sécurité, dans six mois, dans un an ou dans deux ans, on verra une augmentation des accidents et des situations qu'on ne pourra que déplorer après coup. Je demande au gouvernement fédéral de s'assurer qu'il mettra les ressources suffisantes de ce côté.

Le Parti réformiste dit qu'il dénonce les démarches partisans, la façon partisane dont les politiques sont menées en matière de transport. Le gouvernement aura, au cours des prochaines semaines, des prochains mois, l'occasion de prouver qu'il n'a pas une approche partisane dans le contexte de la décision que le gouvernement devra prendre sur l'implantation du système de partenariat privé-public pour la rénovation du réseau routier pancanadien.

Une recommandation est venue du Comité permanent des transports, où il y a eu un travail de concertation impressionnant, où le Bloc québécois s'est allié au gouvernement pour s'assurer qu'au cours des prochaines années, il y ait vraiment des investissements significatifs, massifs dans le réseau routier pancanadien, parce que c'est un outil essentiel de développement dans le contexte du libre-échange nord-américain. Il faut que, de plus en plus, à l'avenir, notre réseau d'autoroutes soit le plus performant possible.

Dans le rapport, on a prévu qu'il pourrait y avoir des projets pilotes et c'est là qu'on va pouvoir tester si le gouvernement est capable d'avoir une approche non partisane. Il y a, à différents pôles du Canada, des besoins de développement de ce côté. Ce peut être dans des grandes villes qui n'ont pas été dotées du réseau routier nécessaire, mais, toujours, dans ce qu'on appelle la transcanadienne, ou cela peut être dans des milieux, comme ma circonscription, où il y a une route, entre autres, entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick qui, depuis 20 ans, a été soumise à une augmentation d'achalandage fantastique. On en est bien contents, parce que

cela permet de contribuer à l'activité économique, mais aujourd'hui, la route ne répond vraiment plus aux exigences du trafic qui y circule.

• (1120)

Le gouvernement fédéral devra faire des choix. Le président du comité a fait des représentations au premier ministre. Il a émis l'avis qu'il souhaitait que le gouvernement s'engage dans cet investissement massif et qu'on expérimente ce nouveau modèle de financement de partenariat privé et public qui permet au gouvernement de déplacer le risque de l'investissement dans le secteur privé et ainsi pouvoir faire démarrer des projets deux, trois, quatre ou cinq ans à l'avance.

Est-ce que le gouvernement fédéral sera capable d'analyser les dossiers sur les critères objectifs qui permettent de déterminer où sont les besoins? Verra-t-il qu'il y a des problèmes de sécurité, comme ceux causés par la route 185 qui traverse le Témiscouata, dans ma circonscription? À Saint-Antonin, à Saint-Honoré, à ville Dégelis, on voit des accidents qui ne devraient pas se produire et qui sont dus tout simplement au fait que la route ne peut plus répondre aux besoins de développement, alors que cette route-là fait partie de la route transcanadienne.

J'espère que le gouvernement fédéral y verra et que dans quelques mois, je pourrai dire: «Oui, dans ce domaine, ils ont fait leur travail correctement. Il n'y a pas eu de choix partisans, il y a eu des choix objectifs qui ont permis d'enclencher les travaux de réalisation et ainsi de contribuer au développement des régions.»

Le gouvernement fédéral ne doit pas oublier qu'il est en dette de façon majeure face aux régions où il y a beaucoup de travailleurs saisonniers. On nous a tapé sur la tête avec la réforme de l'assurance-emploi et on continue de le faire parce qu'on s'aperçoit que la réforme pénalise de façon systématique les travailleurs saisonniers.

Le ministre du Développement des ressources humaines semble se réveiller, il est en train de trouver quelques correctifs. Mais ce que ça prend, ce sont des mesures de diversification de l'économie. Un des outils majeurs, c'est la gestion des transports au Canada.

Pendant plusieurs décennies, le Québec a pu constater comment il pouvait être pénalisé par le fait qu'il ne contrôlait pas ses axes de développement. Le développement du Québec, qui s'étend du nord au sud, est naturellement porté vers la Nouvelle-Angleterre, vers les marchés américains, a été pénalisé longtemps par les choix canadiens de favoriser le développement d'est en ouest.

Maintenant qu'on a choisi le libre-échange, les décisions du gouvernement devront tenir compte de ces réalités pour permettre à nos régions de prendre leur envol. Il ne faut jamais l'oublier, la région des Maritimes, à la fin du XIX^e siècle, était autonome. Elle vendait autant qu'elle achetait et elle générait les emplois nécessaires pour faire vivre sa population.

Ce n'est qu'avec les choix des années Trudeau qu'on a, finalement, créé des grandes réserves dans les régions. On leur a dit: «On va laisser le marché créer des emplois dans les grands centres et ensuite, on fera la répartition de la richesse.» Aujourd'hui, on se rend compte que cela ne fonctionne pas parce qu'on en est rendu à condamner les gens qui travaillent dans les industries saisonnières.

Les crédits

On s'attend à un bon geste du gouvernement fédéral, et à ce qu'il se serve de l'outil des transports dans ce sens-là.

C'est sûr qu'on peut être sceptiques. L'action dans le domaine des transports du gouvernement fédéral n'a pas été un succès au cours des dernières décennies. Il y a eu une séance de brasses camarades. Depuis quelques années, on a mis en place des réformes, mais là, il faut s'assurer que le gouvernement—et l'opposition officielle va jouer un rôle de chien de garde à cet égard—ait vraiment une politique intégrée de développement des transports, que ce soit en matière de transport ferroviaire, de transport aérien, de transport maritime ou de transport routier. Ce n'est pas le cas actuellement.

On fait de la gestion à la petite semaine. D'un côté, on essaie de calmer les promoteurs de Pearson, mais là, on va gérer une autre crise avec la question des Aéroports de Montréal. Dans le cas de Canadien, c'est la même chose. Je conclurai en disant que le gouvernement fédéral doit sortir de son approche à la petite semaine, il doit mettre en place une stratégie intégrée de transport et la partisanerie. S'il fait ces choix, ce sera à l'avantage de l'espace économique québécois et canadien.

Souhaitons que la journée d'opposition d'aujourd'hui permette au gouvernement de prendre conscience de ses responsabilités et de la nécessité d'agir à court terme pour montrer des lignes directrices claires.

• (1125)

[Traduction]

M. Solberg: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement afin de demander le consentement unanime de la Chambre pour revenir aux déclarations de députés. Je dois auparavant expliquer la raison de ma demande.

Je signale que le premier ministre fera le point sur la situation de la nation lors d'un déjeuner-causerie qui se tiendra à midi au Château Laurier. Monsieur le Président, vous savez que. . .

Le président suppléant (M. Milliken): À l'ordre. Le député a parlé des déclarations de députés. Nous ne sommes pas encore à cette période, qui vient tout juste avant la période des questions. . .

Une voix: Les déclarations de ministres.

Le président suppléant (M. Milliken): Le député a employé le mot député et je me demandais de quoi il parlait.

Le député demande à la Chambre de revenir aux déclarations de ministres. Il devra être persuasif car les déclarations de ministres sont faites par des ministres et non pas par des députés de l'opposition. Si le député désire que nous revenions aux déclarations de ministres, il faut qu'un ministre demande à faire une déclaration.

Je demande donc au député d'en venir au fait très rapidement.

M. Solberg: Monsieur le Président, vous savez qu'on a fréquemment soulevé la question de savoir si le privilège parlementaire oblige les ministres à faire des déclarations, des annonces ou des communications au public à la Chambre des communes ou à l'extérieur de la Chambre.

Malheureusement, les parlementaires n'ont pas ce droit. Toutefois, un Président de la Chambre a déclaré, le 9 février 1982, que c'était une question d'éthique personnelle. . .

Le président suppléant (M. Milliken): À l'ordre. Je vois où le député veut en venir. Le député a peut-être raison de laisser entendre qu'on pourrait soulever la question de privilège au sujet de déclarations faites à l'extérieur de la Chambre, mais il n'y a pas eu de déclaration de ce genre. Il parle d'une chose qui pourrait se produire plus tard aujourd'hui.

J'ai pris note de son point de vue, mais je ne crois pas que ce soit une question de privilège que la présidence peut entendre à ce stade-ci. On n'a pas violé les privilèges de la Chambre ni enfreint le Règlement. Les ministres sont libres de faire des déclarations où ils veulent et je sais que des présidents précédents ont, à diverses reprises, rendu des décisions à cet égard.

Je mets en garde le député. Il semble anticiper un discours qui pourrait être prononcé plus tard aujourd'hui, ailleurs, et sur lequel votre Président n'a aucun contrôle. Le Président n'est pas en mesure de forcer des ministres à venir à la Chambre pour faire des déclarations une fois que la période réservée aux déclarations ministérielles est terminée.

La requête du député est à tout le moins inhabituelle, sinon irrecevable. Il pourrait peut-être revenir sur cette question plus tard, une fois que le discours en question aura été prononcé, plutôt que maintenant.

M. Solberg: Monsieur le Président, si on me permettait de soumettre la question à la Chambre, je crois que nous pourrions régler cette question une fois pour toutes.

Le président suppléant (M. Milliken): Je serais heureux de soumettre la question à la Chambre si c'était un ministre qui le faisait. Si nous revenons à la période des déclarations ministérielles et qu'aucun ministre ne veut pas faire de déclaration, nos efforts auront été inutiles. Le député n'est pas bien placé pour demander qu'on revienne aux déclarations ministérielles alors qu'il n'est même pas ministre. Je n'entends pas consulter la Chambre à moins qu'un ministre n'en fasse la demande. Ce n'est que sensé.

M. Solberg: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement sur la même question. La requête devrait alors peut-être venir des Canadiens auxquels on refuse la chance d'entendre le premier ministre nous parler de la situation dans laquelle se trouve notre pays.

Le président suppléant (M. Milliken): Le député sait pertinemment que si le premier ministre avait choisi de venir ici ce matin faire une déclaration dans le cadre des déclarations ministérielles,

Les crédits

les Canadiens auraient pu entendre ce qu'il avait à dire. Il n'incombe pas à la Chambre, surtout pas au député ou à tout autre député qui n'est pas ministre, de demander que l'on revienne aux déclarations ministérielles pour qu'un ministre fasse une déclaration alors qu'il ne demande pas à le faire. Cette période est réservée aux déclarations volontaires et je pense que nous pouvons en rester là pour le moment.

• (1130)

[Français]

M. Ted McWhinney (secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais poser une question à l'honorable député. Il se souvient peut-être que j'ai été conseiller constitutionnel spécial auprès du premier ministre du Québec, au moment de la décision de construire ce nouvel aéroport de Saint-Scholastique—Mirabel. J'aimerais lui poser une question au sujet des commentaires qu'il a faits au sujet de l'affaire Mirabel.

Est-ce qu'il a des recommandations concrètes à fournir sur les éléments substantifs de cette affaire ou sur le transfert de tous les vols internationaux à Dorval et la fermeture de Mirabel, sauf pour des vols nolisés de vacances ou de cargos? Veut-il le maintien de Mirabel pour les vols internationaux et donc, deux aéroports internationaux pour Montréal?

Il y a une opinion très répandue expliquant que le déclin commercial de Montréal découle du développement de Mirabel et de l'absence d'attrait, pour des compagnies internationales aériennes, de faire passer leurs vols par là.

M. Crête: Monsieur le Président, l'honorable député a fait référence à la fonction qu'il occupait lorsque l'aéroport a été créé à Mirabel. Vous savez qu'au Québec, le souvenir de la création de cet aéroport est assez triste, pas dans le sens où il n'était pas bon de construire un aéroport, mais plutôt concernant la façon dont cela s'est fait, avec l'expropriation des gens qui vivaient dans cette région.

Cette période a contribué à amener les gens, parmi les souverainistes qui ont 40 ou 50 ans aujourd'hui, à dire qu'il y avait un gouvernement de trop au Canada. C'est un des exemples flagrants de cela.

Vous me demandez si nous avons une position là-dessus. On en a une depuis plusieurs mois, qui est de dire au gouvernement fédéral que l'on est devant une situation où un organisme décide de transférer des vols de Mirabel à Dorval sans qu'il y ait d'audiences publiques sur cette question, sans non plus que le gouvernement ne prenne ses responsabilités en tant que locataire dans le contrat qui le lie avec Aéroports de Montréal.

Nous avons mis ces deux positions sur la table depuis plusieurs mois. On s'est retrouvé devant la crainte que le Bloc québécois avait exprimée. On a dit que s'il n'y avait pas d'audiences publiques, le gouvernement se ramasserait avec un imbroglio juridique terrible.

On est peut-être même juste au début de l'imbroglio juridique. On a un jugement devant nous et le juge invoque exactement les mêmes arguments que le Bloc, c'est-à-dire qu'il y aurait dû y avoir des audiences publiques et le gouvernement fédéral devrait assumer ses responsabilités en tant que locataire des installations de Mirabel.

Notre position, c'est qu'au départ, avant de juger de la pertinence de déplacer les vols de Mirabel vers Dorval, avant de pouvoir prendre quelque décision que ce soit à ce sujet—parce que cela a des impacts économiques importants—il aurait dû y avoir des audiences publiques. C'est ce que le juge a dit. Le juge a aussi dit que, dans le bail qui lie présentement le gouvernement à Aéroports de Montréal, le gouvernement a des responsabilités. Le ministre, encore hier, malgré que le jugement ait été rendu, peut-être parce qu'il n'avait pas eu le temps d'en prendre connaissance suffisamment, disait encore que le gouvernement fédéral n'avait aucune responsabilité là-dedans.

S'il s'obstine dans cette position, si le ministre continue à gérer à la petite semaine, il va nuire au développement de l'ensemble de la grande région métropolitaine de Montréal, y compris la région de Mirabel. Les gens de Mirabel peuvent se réjouir du jugement d'hier, parce que cela leur donne une chance de maintenir leurs installations aéroportuaires plus longtemps. Des choix doivent être faits et je pense qu'ils sont justifiés d'avoir cette réaction, mais dans l'ensemble du débat, on est devant une situation où il va avoir report de la décision.

On sait, dans les années qu'on traverse, qu'il est très important de pouvoir accélérer une décision. Parfois, quand je pense à tout cela, j'ai l'impression que c'est un peu machiavélique de la part du gouvernement fédéral. En ne prenant pas ses responsabilités, il place le Québec en situation non concurrentielle par rapport à Toronto. Est-ce que c'est un choix délibéré du gouvernement fédéral? Ce sont peut-être des questions qui seraient posées s'il y avait des audiences publiques.

• (1135)

En tout cas, tant que le gouvernement fédéral ne démontre pas la volonté de donner suite au jugement du juge Viau, on n'a pas d'alignement sur ce que le gouvernement fédéral veut faire, et on a hâte de connaître les positions du gouvernement fédéral.

Est-ce qu'il va accepter le jugement? De quelle façon va-t-on gérer cette crise? Présentement, tout le monde est perdant au Québec: les gens de Mirabel, ceux de Dorval, de la région de Montréal, tous les intervenants économiques de la région et les intervenants touristiques; tout ce monde est victime de l'inaction du gouvernement fédéral qui a tout simplement pelleté devant lui la décision en s'en lavant les mains, comme Ponce Pilate, et on vit avec le résultat. Il faudra absolument que le gouvernement fédéral réagisse rapidement et prenne ses responsabilités pour qu'on sorte de cet imbroglio qui est la pire situation qu'on pouvait vivre.

M. Bernard Deshaies (Abitibi, BQ): Monsieur le Président, j'aimerais demander à mon collègue, qui a mentionné beaucoup de

Les crédits

manquements sur la politique de transport du gouvernement fédéral, de parler d'une ligne de pensée, qu'il a peut-être oubliée, mais vu que mon collègue est un député qui représente une région, j'aimerais qu'il parle de la politique uniforme du gouvernement fédéral qui veut que les régions aient à prouver qu'il y a une clientèle suffisante pour faire vivre leur aéroport, pour maintenir des lignes de chemin de fer, alors qu'en régions, les moyens de transport sont associés au développement régional. Donc, si on n'a pas un Canada uniforme—et le Canada n'est pas uniforme, il y a un Canada urbain et un Canada des régions—la politique de transport du gouvernement devrait refléter cette situation et donner aux régions les moyens de se développer.

M. Crête: Monsieur le Président, je sais que plusieurs municipalités du Québec mènent présentement une démarche pour pouvoir avoir les installations nécessaires pour prendre en main leurs aéroports, et le Bloc québécois les appuie.

Prenons l'exemple de la création de Nav Canada, un organisme qui sera chargé de la gestion du contrôle aérien. On a essayé, en proposant plusieurs amendements au projet de loi, d'amener le gouvernement à avoir les obligations de ce type pour s'assurer que les équipements qui sont dans ces aéroports leur permettent d'être compétitifs et que le choix ne se fasse pas seulement en fonction du marché. Ces amendements ont été systématiquement rejetés par le gouvernement fédéral.

Donc, le député a raison de s'inquiéter de cette question, et je crois qu'il faut que les gens des milieux soient très sensibles à ces positions, qu'ils continuent leurs représentations, qu'ils s'assurent auprès des gens qui sont membres des conseils d'administration de Nav Canada au palier fédéral, qu'ils demeurent sensibles et qu'ils fassent appel à leurs députés pour qu'ils prennent la parole et dire publiquement ce qui est inacceptable parce qu'effectivement, les aéroports sont un des outils majeurs de développement. Toutes les infrastructures de transport sont importantes, y compris les aéroports. Surtout dans un très grand pays comme le nôtre, il est primordial que nos régions aient les outils nécessaires pour se développer.

Tout cela relève du principe de base qu'on n'a jamais entendu le gouvernement dire, à savoir qu'il prenait l'engagement de développer les régions du Canada. Pour le moment, le gouvernement a tout simplement dit qu'il déménagera les gens aux endroits où se trouvent les emplois. Cela crée des problèmes économiques importants, obligeant des familles implantées dans des régions depuis longtemps à faire des choix très difficiles, alors qu'il n'y a pas d'avenir pour ces choix, pour ce mode de gestion.

Pour qu'on ait des actions concrètes touchant jusqu'aux détails des aéroports régionaux, il faudrait qu'il y ait un engagement du gouvernement fédéral à assurer le développement de ces régions. On n'a jamais été capable d'avoir une indication claire du gouvernement en ce sens.

[Traduction]

M. Stan Keyes (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je rappelle au député et à ses électeurs qui suivent aujourd'hui le débat que les aéroports de

Mirabel et de Dorval ont été confiés à ADM. On a pris cette décision justement pour favoriser les initiatives locales et pour faire en sorte que chacun de ces aéroports soit géré et exploité en fonction des besoins locaux.

C'est la société ADM qui a affirmé que, dans l'intérêt de la région de Mirabel-Dorval-Montréal, cette proposition était celle qui répondrait le mieux aux besoins de la clientèle, des compagnies aériennes et de la division.

Je voulais simplement assurer au député que Transports Canada est actuellement en train d'examiner attentivement le jugement qui vient d'être rendu hier.

• (1140)

[Français]

M. Crête: Monsieur le Président, je serai bref. Je veux juste rappeler au député qu'on a fait des représentations auprès du Comité des transports. J'ai écrit des lettres au président du Comité des transports et au ministre des Transports, il y a quelques mois, disant que, dans le cas des aéroports de Montréal, de Dorval et de Mirabel, il faut qu'il y ait des audiences publiques. Il faudrait que le comité parlementaire puisse recevoir les parties. On n'a jamais eu de réponse positive. Le résultat devant lequel on se trouve, le gouvernement en est responsable à 150 p. 100. Il y a un imbroglio juridique. On a un problème maintenant et on risque de retarder le développement économique de la région de Montréal parce que le gouvernement fédéral n'a pas pris ses responsabilités dans ce dossier.

[Traduction]

M. Mike Scott (Skeena, Réf.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps avec mon collègue de Kindersley—Lloydminster.

Ce qui me frappe dans les interventions que nous avons entendues jusqu'ici aujourd'hui, c'est que nous avons clairement affaire ici à un débat politique. À mon avis, c'est en grande partie sur la base de ce débat, soit la vision des différents partis du rôle du gouvernement dans la vie courante des Canadiens, que devraient se dérouler les prochaines élections.

L'une des meilleures descriptions de ceci—encore que l'auteur soit américain et qu'il s'agisse du système politique aux États-Unis—est celle de P.J. O'Rourke. Il a essayé une fois de résumer la différence entre les démocrates et les républicains—les démocrates, c'est le parti qui dit «un gouvernement peut vous rendre plus droit, plus intelligent, plus grand et débarrasser votre pelouse des mauvaises herbes», les républicains, c'est le parti qui dit «le gouvernement ne fonctionne pas, il continue d'être élu et d'en faire la preuve.»

La question est de savoir quelle devrait être la taille du gouvernement, ce que le gouvernement peut faire et ce que les gens peuvent faire pour eux-mêmes.

Je suis frappé de voir que les libéraux sont captivés par une vision, celle que l'écrivain américain Thomas Sowell qualifie de vision qui favorise les privilégiés. Convaincus de leur supériorité morale, ils ne tiennent pas compte des enseignements de l'histoire. Ils s'isolent

de la réalité et ils y vont, programme après programme, dépense après dépense. Ils ne cherchent jamais à savoir ce qu'ont donné ces dépenses. Ils ne cherchent jamais à connaître les résultats des mesures qu'ils ont prises.

Le résultat est que ce pays a aujourd'hui une dette de 600 milliards de dollars. Notre capacité d'assurer aux Canadiens les services qu'ils réclament et dont ils ont le plus besoin, principalement les services de santé et d'éducation et la sécurité de la vieillesse, est compromise. Notre capacité d'assurer ces services aux Canadiens est compromise, tout cela à cause de toutes les grosses dépenses engagées par le gouvernement fédéral ces quelques dernières années.

La vision qu'ont les libéraux est fondée principalement sur le principe que le gouvernement est bon, qu'un gouvernement de taille importante, c'est encore mieux et que si seuls des gens bien intentionnés, bien pensants et intelligents voulaient s'approprier le pouvoir—bien entendu, ils font référence à eux-mêmes lorsqu'ils disent ça—tout serait parfait. Ils peuvent concevoir un programme et une politique pour régler tous les problèmes des Canadiens. Ils sont les privilégiés, les seuls qui aient une idée de la façon de faire les choses; si seulement ils pouvaient accéder au pouvoir, et y rester, ils régleraient tous les problèmes du Canada et des Canadiens.

Je pense que c'est l'émission «This Hour Has 22 Minutes» qui nous a rappelé que, pendant les vacances de Noël, la Chambre n'avait pas siégé pendant 51 jours et devinez quoi? Le pays a continué à fonctionner comme si de rien n'était.

Les conservateurs et le NPD, bien qu'étant des partis différents, partagent plus ou moins la même optique. En gros, ils ont les mêmes idées que les libéraux, mais sous une forme différente. Évidemment, non seulement les libéraux sont les privilégiés favorisés par cette vision, mais en plus ils sont maintenant convaincus—et je suppose que, dans une certaine mesure, l'histoire leur donne raison—qu'ils ont reçu la mission de gouverner le Canada. Les libéraux croient qu'ils ont le droit et, en fait, la responsabilité d'être là pour les Canadiens et de continuer à gouverner le pays.

• (1145)

Ce qui les gêne dans l'affaire de l'aéroport Pearson, ce n'est pas qu'elle va coûter 600 millions de dollars aux contribuables, mais plutôt que ce ne soit pas eux qui aient négocié le contrat avec leurs amis.

Si le député de Hamilton-Ouest, qui a parlé plus tôt de ces 600 millions, était vraiment préoccupé par le fait que les partis politiques récompensent leurs amis et leurs proches, pourquoi ne se lève-t-il pas pour dénoncer les 1,2 milliard de dollars, soit deux fois plus le montant en question, que le gouvernement a donné à Bombardier depuis 15 ans? Comment peut-il parler de ce qu'a fait le Parti conservateur, sans reconnaître ce qu'a fait son propre parti.

J'invite le député à lire *Above the law*, le livre sur Rod Stamler. Je l'invite aussi à se documenter sur l'histoire des contrats de dragage de la Voie maritime du Saint-Laurent lorsque son parti était au

Les crédits

pouvoir. Qu'il regarde comment ont été accordés les contrats pour les concessions dans les aéroports du Canada. Qu'il regarde son propre parti et la façon dont les contrats ont été donnés, au cours des 35 ou 40 dernières années, lorsque les libéraux étaient au pouvoir.

C'est de l'hypocrisie. Il ne peut pas être contre ce qu'ont fait les conservateurs sans s'interroger sur ce qu'a fait son propre parti.

Est-ce que nous estimons que ce qu'ont fait les conservateurs était correct? Non. J'estime qu'il n'est pas normal que dans les derniers jours d'une législature, dans les derniers jours d'une administration, le gouvernement se lance dans des négociations de l'importance de celles de l'aéroport Pearson.

Il y a une longue tradition qui veut que les gouvernements honorent les engagements pris par le gouvernement précédent. Si un gouvernement décide, parce qu'il estime que c'est dans l'intérêt public, d'abroger ces engagements, il ne devrait en aucun cas adopter une mesure législative qui empêche ceux qui ont été lésés ou s'estiment lésés par cette mesure, de s'adresser aux tribunaux pour obtenir une indemnisation appropriée. C'est précisément ce que le gouvernement a essayé de faire. C'est ce qu'il avait à l'esprit.

Si une personne fait une chose et qu'une autre s'estime lésée par cette action, cette dernière a le droit, comme tout citoyen canadien, de demander réparation devant les tribunaux. Il faut être d'une extrême arrogance pour essayer de faire adopter une loi interdisant à des gens de s'adresser aux tribunaux pour chercher une solution judiciaire à leurs problèmes.

Il appartient, non pas aux politiciens, mais aux tribunaux de déterminer le préjudice causé par l'annulation du contrat. Si le gouvernement a agi correctement, je suis convaincu que les tribunaux en tiendront compte.

VIA Rail est un autre exemple de la vision du gouvernement libéral, une vision qui favorise les privilégiés et qui lui fait dire que VIA Rail devrait être seule à exploiter un service de transport ferroviaire de voyageurs au Canada. Une entreprise privée a acheté au gouvernement fédéral les biens de VIA Rail, s'est lancée en affaires, exploite un chemin de fer et réussit très bien. Maintenant, le gouvernement fédéral déclare: «Nous ratons peut-être une occasion. Nous devrions nous lancer à nouveau dans le domaine du transport ferroviaire.» Le gouvernement va utiliser l'argent des contribuables pour faire concurrence à des gens qui administrent avec succès une entreprise.

Cette entreprise paye des impôts parce qu'elle est prospère. Tous ses employés payent aussi des impôts. Leurs impôts serviront à subventionner le gouvernement fédéral qui leur fera concurrence. Je demande donc aux Canadiens s'ils pensent que c'est juste, raisonnable et équitable. Je ne le crois pas. C'est une autre manifestation de cette vision qui favorise les privilégiés.

Les silos de Prince Rupert sont très importants pour les habitants de Prince Rupert dans ma circonscription. C'est, dans une très large mesure, un problème de transport qui a été amplifié par les interventions du gouvernement actuel et de ceux qui l'ont précédé.

Les crédits

• (1150)

Le port de Prince Rupert possède un terminal céréalier très moderne, un des plus sophistiqués et des plus efficaces au monde. Lorsqu'un navire arrive à Vancouver pour y prendre une cargaison de grain, il peut devoir se rendre à deux, trois et même quatre postes d'accostage avant d'obtenir sa pleine cargaison. À Prince Rupert, il lui suffit de se rendre à un seul poste d'accostage. Or, chaque fois qu'un navire doit se déplacer dans le port, cela signifie des frais supplémentaires.

Prince Rupert se trouve à environ 400 milles plus près de la plupart des marchés de la région du Pacifique que ne l'est le port de Vancouver. Cela représente donc des gains d'efficacité dans l'acheminement du grain vers le marché. De plus, à Prince Rupert, le temps de rotation des wagons à grain est un des plus rapides de tous les terminaux céréaliers du Canada.

En raison de la façon dont le mouvement des grains est structuré dans notre pays et de la longue tradition des interventions gouvernementales, le port de Prince Rupert ne peut pas tirer parti de ces gains d'efficacité qu'il offre aux expéditeurs.

Ainsi, la Commission canadienne du blé ne vend pas le grain F.A.B. au pays où il doit être livré. Elle vend le blé F.A.B. au port. Les expéditeurs n'ont pas d'intérêt à procéder rapidement à la rotation des wagons à grain, faute de sanctions ou d'incitatifs financiers à cet égard.

Voilà un exemple qui illustre bien comment l'intervention du gouvernement empêche le port de Prince Rupert de réaliser son plein potentiel.

En terminant, j'aimerais exprimer mon espoir que les prochaines élections porteront sur ces enjeux. Je souhaiterais ardemment que les politiciens pourront exposer leurs visions diamétralement opposées aux Canadiens qui auront alors le choix entre un grand ou un petit gouvernement, entre la possibilité de décider eux-mêmes à quoi doit servir l'argent des impôts ou la situation actuelle qui consiste à envoyer leurs deniers à Ottawa qui décide de leur destination.

M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, le député et son parti suscitent, à mon humble avis, un débat inutile. Le député tient un discours hautement politique qui, franchement, laisse à désirer.

Nous parlons du secteur des transports. Le député parle de dépenses, d'une administration publique moins lourde et d'initiatives gouvernementales. Je rappelle au député que c'est le gouvernement actuel qui a hérité d'un déficit de 42 milliards de dollars en 1993. C'est le gouvernement actuel qui, en trois ans, a réduit ce déficit à 19 milliards de dollars.

Comment y est-il parvenu? En examinant les ministères un à la fois. Le gouvernement traite de la question de l'heure, le ministère des Transports. Dans ce secteur, le ministre des Transports et son ministère ont énormément contribué à ce résultat.

Le député parle d'une administration publique moins lourde. Nous sommes passés de 43 ministres en 1992, à l'époque où M. Mulroney était au pouvoir, à 22 ministres. Nous avons réduit le déficit.

En raison des politiques du ministère des Transports et deux ministres des Transports, nous avons privatisé Via Rail et l'avons placée sur un pied d'égalité avec les réseaux ferroviaires du CP. Nous avons pu remettre le système de navigation aérienne entre les mains d'un organisme sans but lucratif appelé Nav Canada. Seulement dans ces deux secteurs, le CN et Nav Canada, cela représente une économie de milliards de dollars pour le contribuable canadien. Nous reconnaissons que des réductions dans l'administration publique et dans les subventions s'imposent, mais il s'agit là d'un processus qui a lieu étape par étape.

• (1155)

M. Calder: C'est un processus équitable.

M. Keyes: Le député de Wellington—Grey—Dufferin—Simcoe a parfaitement raison. Il s'agit là d'un système équitable, d'une façon responsable de réduire le déficit, de transférer le fardeau des contribuables au CN ou à Nav Canada. Le gouvernement fait ce qu'il peut d'une manière équitable et responsable.

Le député serait-il d'accord pour que nous suivions l'exemple de Mike Harris, le premier ministre de l'Ontario? Nous pourrions utiliser la méthode forte pour réduire le déficit en mettant les soins hospitaliers et l'éducation en péril en Ontario. Je voudrais que le député reconnaisse que le gouvernement fédéral procède au moins étape par étape, d'une manière responsable, équitable et progressive pour réduire le déficit. Peut-il admettre cela?

M. Scott (Skeena): Monsieur le Président, les interventions de mon vis-à-vis m'amuse un peu.

D'abord, si le gouvernement actuel a réussi à réduire le déficit, il l'a fait en grande partie sur le dos des contribuables, en augmentant ses recettes et en se déchargeant davantage sur les provinces et les municipalités de tout le pays. C'est comme cela que les gens d'en face équilibrent leurs livres. Ce n'est pas en réduisant leurs dépenses.

Je citerai un exemple qui montre qu'ils sont totalement envoûtés par leur vision d'un gros gouvernement. Si la société Bombardier voulait mon argent, elle viendrait cogner à ma porte ou elle m'écrirait. Elle me dirait: «De grâce, M. Scott, envoyez-nous un chèque. Faites un don. Prêtez-nous de l'argent pour agrandir nos installations de fabrication au Canada.» Les députés devinent probablement ce que je répondrais.

Le député trouve peut-être cela comique, mais il sait que Bombardier n'a pas besoin de s'adresser à moi. Ses représentants viennent à Ottawa et obtiennent la permission de voler mon argent. C'est exactement ce qui se passe. On devrait mettre l'argent des contribuables en fiducie dans leur intérêt. À la place, on s'en sert pour le remettre à des copains, des amis et des proches du gouvernement. Voilà ce qui ne marche pas avec cette vision qui favorise des

Les crédits

privilegiés et en fait des copains. On en arrive ainsi à manipuler le système et à commettre des abus.

Le Parti réformiste du Canada s'oppose catégoriquement à ce genre de comportement. Il est fermement en faveur d'un petit gouvernement qui met l'accent sur les secteurs où il peut être efficace et qui se retire des secteurs où, par exemple, il serait tenté de lancer un nouveau service ferroviaire pour concurrencer l'entreprise privée en Colombie-Britannique.

M. Elwin Hermanson (Kindersley—Lloydminster, Réf.): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans le débat de cette motion présentée par le Parti réformiste en cette journée réservée à l'étude des crédits. La motion reproche notamment au gouvernement de laisser subsister des lacunes coûteuses dans le système de transport du grain.

J'ai entendu le secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture dire que cette motion était ridicule. Voilà comment les libéraux y réagissent, en riant. Or, les agriculteurs des Prairies n'entendent pas à rire devant la situation dans laquelle ils se trouvent. Ils n'ont certes pas envie de rire devant la pagaille qui règne dans le système de transport dans les Prairies et qui paralyse l'acheminement de leurs céréales vers les ports de mer. Ils ne trouvent certainement pas ridicule la motion que le Parti réformiste a présentée à la Chambre en leur nom. Ils sont consternés par l'arrogance et l'incurie des libéraux.

Ils ne devraient pas être étonnés. Les libéraux n'ont pas réussi à tenir les trois quarts des promesses qu'ils ont faites en matière agricole. J'en ai déjà parlé à la Chambre à plusieurs reprises.

Je vais expliquer la situation à la Chambre, car beaucoup de députés de ce coin-ci du pays n'en comprennent peut-être pas toute la gravité. Il y a actuellement 46 navires, c'est-à-dire beaucoup de céréaliers, qui attendent dans la baie English. Un article paru cette semaine dans le *Western Producer* décrit la baie English comme le plus grand stationnement pour navires au monde. Il y a donc 46 céréaliers qui attendent de prendre un chargement de grain. Les redevances de surestaries s'élèvent à environ 10 000 \$ par jour par navire. Cela veut dire que les agriculteurs paient près d'un demi-million de dollars par jour à cause des lacunes de notre système de transport du grain.

• (1200)

Lorne Hehn, le président de la Commission canadienne du blé, calcule qu'il en a déjà coûté 65 millions de dollars jusqu'ici aux agriculteurs parce que leur grain ne peut parvenir aux ports de la côte ouest. Comme il a mentionné ce chiffre il y a quelques jours, le chiffre a sûrement augmenté, et je ne serais pas étonné que la prochaine évaluation approche les 100 millions de dollars.

Les expéditions de grain sur la côte ouest sont à leur plus bas depuis dix ans. Le commerce mondial est en pleine croissance. Nous allons bientôt entrer dans le prochain millénaire, mais notre système de transport du grain n'a jamais été aussi peu efficace depuis dix ans. Cela est sans précédent, inacceptable, injustifiable et impardonnable. L'une des conséquences est que l'office japonais de

l'alimentation a déclaré publiquement qu'il surveillait la situation de près. Il est clair que notre réputation est en jeu.

Les agriculteurs sont indignés. J'ai reçu une lettre du sud du Manitoba disant que les dirigeants de CP Rail avaient prévenu les exploitants des silos situés près de la ligne sud, à Winnipeg, Borden, Deloraine, qu'il n'y aurait plus de trains jusqu'au printemps. Autant qu'on puisse savoir, ils imputent cette décision à la neige. Avec l'équipement de déblaiement qui existe aujourd'hui, c'est forcément de la foutaise. Tous les agriculteurs qui se trouvent le long de cette ligne seront désormais considérés comme des citoyens de seconde zone.

J'ai appelé à mon propre point de livraison, en Saskatchewan. Il y aura trois semaines demain qu'on n'y a pas vu un train, et on n'en attend pas avant trois semaines encore. Si la compagnie dit trois semaines, cela finit par faire cinq, six, sept ou même huit semaines. Au fond, on nous dit qu'il n'y aura pas de transport de grain avant le printemps.

Pour des milliers de Canadiens, ce n'est pas un problème en l'air. Leur vie en dépend. Ils ont besoin de ces rentrées d'argent pour acheter de quoi manger et faire les versements hypothécaires. Le problème est sérieux.

Le député tourne cette motion en ridicule. Je suis renversé par l'arrogance de ces libéraux qui traitent la motion de ridicule parce que nous nous inquiétons d'un secteur d'activité très important qui souffre de l'inefficacité des transports. Le problème est chronique. Il revient périodiquement. Une année, on manque de main-d'oeuvre. Une autre année, on n'a pas assez de wagons-trémies. Cette année, c'est la météo et le manque de locomotives qui servent de prétexte.

On ne rend jamais de comptes. On se contente de désigner des coupables. Mais la personne la moins responsable de ce gâchis est l'agriculteur. Si les agriculteurs sont incapables de livrer leurs céréales ou de respecter leurs contrats, ils doivent payer les surestaries pour les navires qui attendent dans la baie English.

Les agriculteurs réclament à grands cris l'acheminement de leurs produits vers les points d'exportation. Ils sont heureux d'expédier leurs céréales. Ils sont heureux de respecter les contrats qu'ils ont signés, contrairement au gouvernement libéral, comme nous l'avons constaté un peu plus tôt. Par conséquent, en ventes et en surestaries, les agriculteurs perdent des millions et des millions de dollars, une partie du revenu sur lequel ils comptent pour préparer la saison suivante.

Les nombreuses lacunes de notre système nous coûtent très cher. Le gouvernement élimine tous les stimulants qui devaient inciter les sociétés à investir dans les infrastructures, notamment dans de nouveaux terminaux ou silos. On ne prévoit pas de stimulants ou de peines adéquates pour inciter les chemins de fer à acheminer efficacement et rapidement les céréales vers les ports. Cela mine notre capacité de rivaliser avec nos principaux partenaires commerciaux des États-Unis et pousse nos entreprises à aller s'établir à l'étranger.

Les libéraux n'ont pas su créer un réseau efficace de transport des céréales répondant aux besoins des agriculteurs. Notre service de

Les crédits

transport ferroviaire est affreux. Les installations terminales sont vieilles et peu commodes.

Bien des navires doivent accoster plusieurs fois pour pouvoir recevoir toutes les marchandises qu'ils doivent transporter, parce que nos terminaux, surtout à Vancouver, n'ont pas été conçus pour charger en un seul temps tout le volume de marchandises que peuvent accepter ces navires. Les mauvaises céréales se retrouvent au mauvais endroit au mauvais moment.

Qu'a fait le gouvernement libéral? Il a aboli le tarif du Nid-de-Corbeau. Comme je l'ai mentionné à l'époque, c'était facile à faire. Il suffisait de retrancher les sommes du budget. C'est ce que le gouvernement a fait, mais il était irresponsable d'abolir le tarif du Nid-de-Corbeau sans combler les lacunes du système de transport. Le gouvernement libéral avait la chance de faire cela et il ne l'a pas saisie. Comment cela? Il a d'abord présenté le projet de loi C-101, qui est devenu le projet de loi C-14 modifiant la Loi canadienne sur les transports. Selon toutes les instances ou presque qui nous ont été présentées des Prairies, ce projet de loi ne va pas améliorer notre système de transport. Il ne comble pas les lacunes ni ne réduit le coût élevé de la façon que nous avons dans l'ouest du Canada d'acheminer nos céréales vers les ports d'embarquement.

• (1205)

Les libéraux ont créé le groupe de réflexion sur l'attribution des wagons. La situation n'a pas vraiment changé. Ils n'avaient pas réussi à résoudre le problème avant et le gouvernement libéral n'a certes pas fourni les outils ni l'équipement nécessaires à une allocation des wagons permettant le transport efficace des céréales.

Nous avons maintes fois proposé ici l'arbitrage des propositions finales, mais le gouvernement libéral n'en a pas voulu. Par conséquent, ce ne sont pas les solutions de rechange constructives qui manquent à notre système de transport actuel. Ce ne sont pas les idées qui manquent sur la façon d'améliorer notre système de transport du grain. Ce qui manque, c'est la volonté du gouvernement libéral de vraiment faire quelque chose pour résoudre le problème. Tout ce qu'il a fait jusqu'à maintenant, c'est d'en faire absorber tout le coût par les producteurs.

Nous croyons savoir que le ministre aura des entretiens à Calgary, plus tard, aujourd'hui. Il a le tour de convoquer des réunions. Il le fait depuis qu'il a hérité du portefeuille de l'Agriculture. Il tient des tables rondes ici et des discussions là, mais il ne fait rien d'autre. Je crois l'avoir un peu choqué, l'autre jour, lorsque je l'ai traité de piètre juriste. Cela nous frustre beaucoup, dans les Prairies, de voir qu'il ne fait rien d'autre que parler. Il n'agit pas ni ne fait preuve d'aucun leadership véritable.

En fait, ce matin, à «Newsworld», il a dit ceci: «Ne blâmons personne. Parlons de cette question, mais sans blâmer personne.» Je sais pourquoi le ministre ne veut pas blâmer quiconque. C'est parce que, dans une large mesure, ce sont lui et le gouvernement qui sont à blâmer. Il ne voulait pas avoir à se pointer du doigt. C'est irresponsable et cela témoigne d'un manque de leadership.

Les agriculteurs des Prairies sont consternés par le fait que, depuis son élection il y a trois ans, le gouvernement actuel a refusé de prendre des mesures responsables afin d'améliorer l'un des pires systèmes de transport du grain de l'ère moderne.

Ce n'est pas parce que le ministre ne peut pas agir rapidement s'il le voulait. Lorsqu'on a constaté une faille au sujet des douanes et du transport du grain outre-frontière dans les dispositions législatives sur la commercialisation du grain, le ministre a rectifié la situation dans les minutes qui ont suivi, au moyen d'un décret du conseil. Il a agi avec une rapidité étonnante. Il a dû demander à ses collaborateurs de faire des pirouettes pour accomplir cela aussi vite. En fait, je pense qu'il avait prévu le coup. Il a pensé qu'il allait être débouté par les tribunaux, alors il a pris ses dispositions et, en deux temps trois mouvements, il a apporté les changements nécessaires.

Lorsqu'il a fallu apporter des modifications aux règlements concernant la Commission canadienne du blé, au système de transport, à la répartition des wagons, la vente des wagons-trémie n'ayant mené à rien, lorsqu'il a fallu donner le feu vert à nos producteurs qui souhaitent vendre leurs produits aux États-Unis et lorsqu'il a fallu les défendre—il a laissé les Américains imposer des quotas sur les ventes de blé dur—le ministre n'a rien fait de positif ni de constructif. Cela va lui retomber dessus. Il est à blâmer, mais il refuse d'accepter le blâme. C'est une attitude irresponsable et indigne de la part du ministre canadien de l'Agriculture.

Notre système de transport devrait prévoir des mesures incitatives et des pénalités. Si quelqu'un s'acquitte bien de son travail, il devrait être récompensé et réaliser des bénéfices. Cependant, s'il ne répond pas aux attentes et si la compagnie ferroviaire n'a pas suffisamment. . .

Le vice-président: Le temps du député est écoulé.

M. Stan Keyes (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, le député parle du gouvernement et, plus particulièrement, du ministre de l'Agriculture, comme s'il voulait dire que tout est la faute de dernier.

Encore une fois, le Parti réformiste préfère les discours creux aux faits. Le fait est que le CN et le CP sont maintenant des sociétés privées. Le fait est que l'hiver a été plus rigoureux dans l'Ouest canadien et qu'il a nui au transport ferroviaire. Le député ne tient pas compte des faits.

Pour citer le ministre de l'Agriculture: «Le gouvernement s'intéresse aux solutions.» Le député du Parti réformiste a l'occasion, aujourd'hui, de présenter des solutions à la Chambre.

• (1210)

Il vient de l'Ouest. Il sait à quel point cela est important pour l'Ouest. Au lieu de faire cela, il se lance dans la politique partisane. Il nous faut des solutions dès maintenant. C'est ce que cherche le ministre de l'Agriculture. Il est sur le terrain. Il s'est entretenu directement avec les intervenants de l'industrie, du transport du grain et du secteur ferroviaire.

Les crédits

Il tente de coordonner les trois secteurs pour aboutir à une solution, sans blâmer personne, sans chercher à savoir qui a tort et qui a raison, qui a été inefficace ou négligeant. Cela ne donne rien. Ce sont des solutions qu'il nous faut.

Le député peut-il nous proposer des solutions, au lieu de nous servir ses discours creux?

M. Hermanson: Monsieur le Président, je ne crois pas que le député était à la Chambre et m'écoutait lorsque j'ai fait mon discours. J'ai mentionné quelques solutions de remplacement constructives présentées par le Parti réformiste. . .

M. Keyes: J'invoque le Règlement.

Le vice-président: Le secrétaire parlementaire invoque le Règlement. La durée du rappel au Règlement ne sera pas déduite du temps accordé au député pour répondre.

M. Keyes: Monsieur le Président, j'ai été un peu déçu que vous n'interveniez pas lorsque le député a souligné que je n'étais pas à la Chambre au moment de son discours. J'étais derrière le rideau en train de communiquer avec mes collègues. Il y a des postes de télévision derrière le rideau. Je sais très bien tout ce que le député a dit.

M. Hermanson: Monsieur le Président, si le député écoutait, il saurait que ce que j'ai dit. Sa réponse donnait l'impression qu'il n'était pas à la Chambre. Je n'ai pas dit qu'il était absent. Cela montre bien à quel point il est chatouilleux sur le sujet.

S'il écoutait, peu importe s'il se trouvait à son fauteuil ou caché derrière le rideau, il saurait que le Parti réformiste a présenté des suggestions très élaborées. . .

Une voix: J'invoque le Règlement.

Le vice-président: Cela non plus ne sera pas soustrait du temps accordé au député pour répondre. Le secrétaire parlementaire. J'espère que ce n'est pas sur le même sujet.

M. Keyes: Non, monsieur le Président. Le député a dit que je me cachais derrière le rideau. Je veux corriger le compte rendu. Je ne me cachais pas derrière le rideau.

M. Hermanson: Pendant que le député était bien en vue derrière le rideau, je faisais des remarques claires au sujet des solutions constructives proposées par le Parti réformiste pour régler nos graves problèmes de transport.

Le député sait certainement, puisqu'il siège au Comité des transports, que le CN et le CP sont réglementés par des lois fédérales. Il dit que le gouvernement n'a aucun contrôle sur les sociétés privées, mais il sait que ce n'est pas vrai. Il sait que c'est faux parce que, récemment, la Chambre a adopté le projet de loi C-14, qui avait été présenté par son gouvernement et qui apportait des changements au système de transport.

Des amendements ont été suggérés. Les syndicats du blé des Prairies ont suggéré des amendements. La Western Grain Elevator

Association a suggéré des amendements. Toutes les sociétés céréalières et tous les groupes agricoles ont dit que cette mesure législative ne réglerait pas nos problèmes de transport. Le Parti réformiste a fait ressortir le fait que cette mesure législative ne prévoyait pas de récompenses pour l'efficacité ni de sanctions pour l'inefficacité. Les libéraux ont fait la sourde oreille à ces suggestions.

Nous avons proposé des changements précis aux lois sur le travail pour que l'on puisse recourir à l'arbitrage des propositions finales pour régler les conflits qui touchent la manutention du grain dans les ports de la côte ouest. Une commission d'enquête a été établie. Nous avons présenté un mémoire à ce comité et fait des recommandations précises. Le député ne l'a même pas lu. Il ne sait même pas que nous avons fait ces recommandations.

Nous avons suggéré des solutions de rechange pour la commercialisation, d'autres façons de commercialiser le grain des Prairies, à part le système de vente à comptoir unique de la Commission canadienne du blé, afin d'améliorer la commercialisation du grain des Prairies sur la côte ouest, de donner aux agriculteurs de nouvelles possibilités pour la vente de leur grain et de favoriser la concurrence dans notre système de manutention du grain.

Nous avons fait toutes ces recommandations, mais personne n'y a porté attention. Le député n'a même pas entendu ce que nous avons dit. Pourtant, il a l'audace de dire à la Chambre que nous n'avons pas proposé de solutions de rechange constructives. Il se trompe et je voudrais bien qu'il présente des excuses à la Chambre et qu'il admette qu'il n'a rien écouté de ce que nous avons dit.

L'hon. Ralph E. Goodale (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre part à ce débat. Je dois dire cependant, après avoir écouté le député de Kindersley—Lloydminster, que la Chambre a subi encore une fois la diatribe typiquement négative, partisane et superficielle des réformistes.

Dans les quelques instants dont je dispose, je vais parler de la partie de la motion de l'opposition qui concerne le transport du grain. Mais auparavant, je voudrais parler brièvement de la question des routes dont la motion fait également état, plus précisément dans ma province, la Saskatchewan.

• (1215)

Je tiens tout d'abord à signaler que les auteurs de la motion présentée par le Parti réformiste sont des maîtres de l'incohérence. Ils sont à la fois pour et contre tous les aspects de toutes les questions et ils finiront par se faire vraiment mal s'ils persistent à se livrer à cette gymnastique.

Ils veulent éliminer le déficit du jour au lendemain, mais dès qu'ils perçoivent le moindre avantage partisan à accroître les dépenses, ils prônent cette solution.

Ils revendiquent pour les provinces une autonomie complète dans des champs de compétence exclusivement provinciale en vertu de la Constitution, mais par ailleurs ils veulent que le gouvernement

Les crédits

fédéral joue un rôle accru dans les routes et les autoroutes, par exemple, qui sont la responsabilité exclusive des provinces.

D'une part, les réformistes réclament une déréglementation accrue et moins d'intervention de l'État dans les transports, mais d'autre part ils demandent au gouvernement d'intervenir directement dès que le coup de baguette magique du secteur privé ne donne pas les résultats attendus.

Forts de l'incohérence qui les caractérise, les réformistes tournent bride dans toutes les directions à la fois. Cela explique dans une certaine mesure le problème de crédibilité qui afflige présentement le Parti réformiste dans l'Ouest. Il perd toute crédibilité à vouloir défendre tous les aspects de toutes les questions à la fois.

J'en viens maintenant à la question du réseau routier en Saskatchewan. Dans ce cas, la responsabilité juridique et constitutionnelle est très claire. C'est un domaine de compétence exclusivement provinciale.

Mais c'est très clair également que, en Saskatchewan, aucun gouvernement provincial n'a vraiment prêté attention au réseau routier provincial au cours des 25 dernières années—ni le gouvernement Blakeney, ni le gouvernement Devine, pas plus que le gouvernement Romanow. Année après année, on a laissé les routes se détériorer. Il faut remonter à l'administration libérale de Ross Thatcher, dans les années 60, pour trouver un gouvernement de Saskatchewan qui accorde de l'importance aux transports. Rien d'étonnant à ce que les routes et autoroutes de la province soient aujourd'hui en mauvais état.

Dernièrement, on a remarqué une légère amélioration, mais on sait pourquoi. Qui a permis cette amélioration? Par exemple, des travaux de réfection ont été faits sur les routes nos 1, 7, 11, 16 et 39, en Saskatchewan.

Comment a-t-on pu effectuer ces travaux? Grâce au programme stratégique d'amélioration des routes du gouvernement du Canada. Le fédéral a investi 35 millions de dollars sur une période de cinq ans pour la Saskatchewan. La province est censée doubler la somme, de sorte que 70 millions de dollars devraient avoir été investis entre 1993 et 1998. Sans ce programme fédéral de stimulation, les travaux n'auraient pas été faits. Ou bien les députés du Parti réformiste ne le savent pas, ou bien ils n'ont pas fait leurs devoirs.

Il y a aussi le programme de travaux d'infrastructure du Canada, qui a été créé en 1994. En Saskatchewan, nous avons mis de côté 10 millions de dollars pour les municipalités en vue des routes rurales. Les municipalités elles-mêmes ont versé 20 millions, pour un total de 30 millions. Ainsi, au cours des dernières années, des milles et des milles de cette infrastructure rurale essentielle, quadrillant la Saskatchewan de long en large, ont été construits ou reconstruits. En passant, la province n'a rien payé pour cet élément du programme de travaux d'infrastructures du Canada. C'est une entreprise de coopération exclusive entre le gouvernement du Canada et les municipalités.

Tout récemment, dans notre province, nous avons établi le programme d'infrastructure agricole du Canada, au moyen du fonds d'aide à l'adaptation, après l'abolition des subventions au transport des marchandises. La part de la Saskatchewan à ce programme réalisé dans l'ensemble des Prairies représente environ 85 millions de dollars. Vingt millions de dollars ont été investis en 1996. Vingt et un millions ont été investis en 1997. Une somme supplémentaire de 44 millions de dollars va être investie au cours des deux prochaines années. Tout cet argent va aller au réseau routier de la Saskatchewan et vient entièrement du gouvernement du Canada. Encore une fois, le Parti réformiste n'est pas au courant ou ne veut simplement pas reconnaître les faits.

• (1220)

Pour en revenir au grain, ces trois dernières années, nous avons pris des mesures sur plusieurs fronts afin de nous attaquer au vieux problème de l'inefficacité du système de manutention et de transport du grain. Par exemple, nous avons éliminé le détour panoramique passant par Thunder Bay; des années durant, on a subventionné le transport du grain des Prairies des centaines de milles dans la mauvaise direction. Cette incohérence a été éliminée.

Nous avons vu à l'abandon méthodique de certains embranchements ferroviaires très coûteux et peu achalandés. C'est une question controversée dans les Prairies, mais une analyse détaillée a démontré que même si l'on tient compte des coûts de camionnage et des coûts de stockage, il revient moins cher pour tous les intéressés d'éliminer ces embranchements.

Nous avons encouragé la conversion de certains embranchements en chemins de fer secondaires, qui en fait pourraient fonctionner de façon plus efficace que s'ils continuaient de faire partie du réseau principal, plus coûteux.

Nous avons prévu dans la loi le partage équitable des économies de coûts réalisées au titre du transport du grain entre les différentes compagnies ferroviaires, les sociétés céréalières et les agriculteurs. À mesure que le système devient plus efficace, que des économies de coûts sont réalisées, ce sont toutes les parties qui en profitent et non pas seulement les chemins de fer. Les agriculteurs et les sociétés céréalières se partageront également les bénéfices.

Contrairement aux déclarations démesurées du Parti réformiste, nous avons présenté un projet de loi pour prévenir les arrêts de travail dans les ports afin que le transport des grains se poursuive, même durant les négociations lors des conflits de travail.

Je suis heureux de pouvoir dire à la Chambre que j'ai reçu des dizaines et des dizaines de lettres d'agriculteurs et d'organisations agricoles de tout l'ouest du Canada, qui nous félicitaient pour ce projet de loi d'avant-garde présenté par mon collègue, le ministre du Travail, qui propose la modification de la partie I du Code canadien du travail. Lorsque, dans les jours qui viennent, la Chambre procédera au débat sur ce projet de loi, j'espère que les députés de tous les partis à la Chambre appuieront ces modifications car les agriculteurs sont d'accord avec le contenu du projet de loi.

Les crédits

Nous avons favorisé la création d'un groupe de réflexion sur l'attribution des wagons, qui représenterait les sociétés céréalières, les chemins de fer, la Commission canadienne du blé et les agriculteurs et qui établirait les principes directeurs quant à l'attribution du matériel roulant pour le transport du grain dans l'ouest du Canada. En fait, et encore une fois cela est tout à fait contraire aux déclarations exagérées du Parti réformiste, le groupe de réflexion sur l'attribution des wagons fonctionne très bien depuis déjà plusieurs mois. Les parties participant aux travaux du groupe croient qu'il remplit vraiment son mandat.

Toutes ces mesures amélioreront l'efficacité globale et éviteront les coûts inutiles dans la manutention et le transport des grains. Cependant de graves problèmes peuvent toujours se produire et il en survient.

Le dernier retard sérieux dans le transport des grains s'est produit après l'hiver de 1993-1994. Au début du printemps cette année-là, la congestion était assez sérieuse. Ce problème était attribuable à de nombreuses causes. À l'automne de 1993, il y a eu une récolte très complexe dans les Prairies. Il en est résulté un mélange complexe de différents volumes de différents grains ou récoltes, qu'il fallait expédier. Cela a créé une situation difficile sur le plan logistique.

À cette époque, il y avait pénurie de matériel roulant. Les wagons trémies, que l'on loue habituellement aux États-Unis, n'étaient pas disponibles en raison de la demande au sud de la frontière. Il y a eu des perturbations dues au temps. Il y a eu des conflits de travail. À bien des endroits dans le système de manutention et de transport des grains il y avait un manque de coordination à l'hiver 1993-1994 et au printemps 1994.

• (1225)

Pour résoudre le problème, car nous nous intéressons davantage aux solutions qu'aux discours, nous avons convoqué les intervenants le 16 mai 1994: les chemins de fer, les sociétés céréalières, la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains, les autorités portuaires, les syndicats, les organisations agricoles et d'autres. Nous nous sommes réunis pour trouver de meilleurs moyens d'assurer l'acheminement des grains. Après cette conversation sérieuse et consciencieuse, où tout le monde a contribué à la recherche de solutions, il a suffi de trois semaines pour que le système montre des signes tangibles d'amélioration. À la fin de la saison, nous avons plus que rattrapé le retard, nous étions en avance.

Après cette réunion du 16 mai 1994, le système a bien fonctionné pendant environ deux ans, soit jusqu'à l'hiver 1996-1997. Nous sommes de nouveau aux prises avec un grave problème. Cette fois-ci, il est quelque peu différent de ce nous avons vécu en 1994, et la cause semble en être double.

Il est clair que nous n'avons pas vu d'hiver aussi rigoureux depuis longtemps, probablement depuis plus de dix ans. Dans certaines régions des Rocheuses que le grain doit traverser, de mémoire d'homme, il n'est jamais tombé autant de neige. Nous

sommes tous au courant des températures qui se sont abattues sur l'Ouest ces deux ou trois derniers mois. Comme tout le monde, les chemins de fer ont dû faire face à des conditions climatiques hors de l'ordinaire.

Comme je l'ai déjà dit à maintes reprises, tant ici qu'ailleurs, quand on vit au Canada, il faut s'attendre à ce genre de temps en hiver. On sait qu'en janvier il peut faire très froid et que la neige peut être très abondante, mais il faut admettre que cette année, janvier a été particulièrement rigoureux. Il n'en reste pas moins que cela ne suffit pas à expliquer la situation.

Un autre facteur complique les choses, à savoir le manque de locomotives, particulièrement à un moment où les conditions atmosphériques et la température glaciale réduisent l'efficacité des locomotives; il en faut donc un plus grand nombre pour transporter le même volume de grain que lorsqu'il fait plus chaud.

C'est ce qui explique les difficultés que connaît le système en ce moment. Au lieu d'avoir recours aux arguments alambiqués qui semblent fasciner les réformistes, ce que j'ai essayé de faire une fois de plus, c'est rassembler les intervenants clés pour nous attaquer aux causes du problème. Ce soir, à Calgary, je vais rencontrer des représentants de la Commission canadienne du blé, de la Commission canadienne des grains, des entreprises céréalières, des chemins de fer, du groupe chargé de la politique sur l'attribution des wagons, ainsi que d'autres intervenants qui ont une responsabilité particulière et logistique à l'égard du fonctionnement de notre système de manutention et de transport du grain.

Quand je vais m'adresser à ces dirigeants de l'industrie céréalière, ce soir, à Calgary, je m'empresserai d'abord de les remercier de s'être libérés, dans un délai relativement court, pour assister à ce débat sur un enjeu très sérieux. Je leur rappellerai qu'il s'agit effectivement d'une affaire très grave. Je leur dirai que j'aborde ce débat animé avec une conscience aiguë de mes obligations fiduciaires et du sens de mes responsabilités que, je l'espère, ils voudront tous partager, à l'égard de ceux qui, pour la plupart, ne seront pas dans cette salle, mais pour qui le thème qui sera abordé représente des enjeux personnels et financiers de taille. Je veux parler, bien sûr, des céréaliculteurs de l'Ouest et de leurs clients dans le monde.

Dans une très large mesure, les retards enregistrés dans le mouvement des grains cet hiver ne constituent qu'un problème d'ordre commercial de courte durée qui sera réglé au moment opportun. Les sociétés céréalières finiront par percevoir les frais de manutention qui leur sont dus, puisque les produits seront tôt ou tard acheminés vers leurs installations. Les sociétés ferroviaires finiront par recouvrer les tarifs à verser au titre du transport des marchandises. Les politiques, les fonctionnaires et les autres continueront d'être rémunérés.

Mais pour les agriculteurs, la situation n'est pas aussi simple. Ils sont les derniers à être payés. Les frais de manutention passent avant eux. Les frais de transport des marchandises passent avant eux. Tous les autres frais passent avant eux. Une fois que tout le monde a été payé, l'agriculteur touche ce qui reste.

Les crédits

• (1230)

Le fardeau s'alourdit encore quand les bateaux doivent attendre dans les ports et que les frais de surestaries s'accumulent et l'agriculteur doit payer davantage. Le fardeau s'alourdit davantage quand les acheteurs ne peuvent pas courir le risque d'avoir à subir d'autres retards. Quand les Japonais se mettent en quête d'autres fournisseurs, c'est toujours l'agriculteur qui écope. Et je ne parle pas de cette année. Il faut des années pour restaurer une réputation. Lorsque je rencontrerai nos clients à Tokyo le mois prochain, j'aurai du mal à les rassurer au sujet de la fiabilité de notre réseau de transport du grain.

Je le répète, le coût devient plus élevé lorsque des ventes possibles sont reportées à une date ultérieure, alors que le marché sera à la baisse. Le prix à ce moment-là sera inférieur, surtout à cause du programme américain de subventions aux exportations qui va fausser les marchés mondiaux par des subventions artificielles. Là encore, l'agriculteur paiera davantage.

Je sais que je n'apprendrai rien aux gens qui se trouveront à Calgary, ce soir, pour entendre mon discours. Ces gens sont, après tout, les dirigeants de l'industrie céréalière canadienne dans l'Ouest. Cependant, je veux leur dire que, si nous sommes confrontés aux problèmes qui affligent actuellement notre système de transport et de manutention du grain, nous devrions tous garder à l'esprit que c'est nul autre que l'agriculteur qui est le plus touché par tout cela. Nous n'avons pas de temps à gaspiller à nous trouver des excuses ou à nous blâmer les uns les autres. Il s'agit seulement de trouver des solutions.

Je vais demander aux gens qui se trouvent à la réunion de ce soir de me dire exactement où nous en sommes par rapport à où nous devrions en être, à ce stade-ci de la saison du transport, et de me préciser aussi où nous devrions nous situer de semaine en semaine et de mois en mois pour le reste de la campagne agricole. En d'autres termes, nous devons définir la nature et l'ampleur de ce qui doit être réalisé dans les jours, les semaines et les mois à venir.

Ensuite, il faut définir les étapes que tous et chacun, le gouvernement, le secteur privé, les compagnies céréalières et les chemins de fer, doivent prendre chaque semaine et chaque mois pour que nous puissions nous en tirer. Dans l'intérêt des agriculteurs et de la population, il faut sortir de cette discussion de ce soir, et des autres discussions qui auront lieu dans les jours à venir, avec un plan réalisable pour remédier aux lacunes actuelles et avec l'engagement absolu de mettre en oeuvre ce plan sans faute.

Lorsque les gens du secteur céréalière ont été confrontés dans le passé à des situations difficiles, ils ont habituellement mis de côté certaines autres divergences sur d'autres questions, centré leur attention sur le problème et trouvé des solutions créatives et productives qui ont donné les résultats escomptés. J'espère qu'on ne trouvera ce type d'attitude ce soir et que les agriculteurs pourront enfin voir la situation s'améliorer.

M. Elwin Hermanson (Kindersley—Lloydminster, Réf.): Monsieur le Président, j'ai de longues observations à faire sur les remarques du ministre, mais je n'en ferai qu'une seule et je poserai

une question, afin de donner l'occasion à d'autres de poser des questions.

Le ministre a fait allusion aux infrastructures. Malgré toutes les louanges qu'il a faites, ce programme n'a pas créé un seul emploi permanent en Saskatchewan. Par comparaison aux autres provinces, c'est la Saskatchewan qui est perdante. Dans le cadre du programme des infrastructures, une famille de quatre membres a reçu 80 \$ de moins que la moyenne n'importe où au Canada.

Si l'on tient compte de la participation des contribuables à ce programme, on doit admettre que la Saskatchewan a donné de l'argent à d'autres parties du Canada. Nous avons plutôt exporté des emplois et des possibilités, au lieu de bénéficier du programme.

Le discours du ministre était en grande partie vide de sens. Pendant quelque deux minutes, il a pourtant mis le doigt sur le problème lorsqu'il a parlé de l'absence de responsabilité dans notre système, du fait que les sociétés céréalières réalisent des profits sur la manutention de leur produit, que les sociétés ferroviaires font leurs profits sur les tarifs qu'elles exigent pour le transport et que les politiciens seront payés—le ministre et moi recevrons nos chèques de paie—, peu importe la manière dont les céréales se rendront jusqu'à la côte ouest. Cela explique l'absence de responsabilité face aux faiblesses de notre système de transports.

• (1235)

L'illustration la plus frappante de ces faiblesses, à l'heure actuelle, est celle des 46 navires qui attendent dans la baie English, mais qui perçoivent chaque jour des frais de surestaries s'élevant à 10 000 \$ par navire. L'attente se poursuit. Le nombre de navires augmente. Une trentaine la semaine dernière, une quarantaine en ce moment. Si nous tardons à régler cette question, il y aura plus de 50 navires, ce qui peut représenter plus d'un demi-million de dollars par jour de coûts pour les agriculteurs des Prairies. C'est carrément inacceptable.

Dans son discours, le ministre a reconnu que les agriculteurs n'étaient pas à blâmer. Comment va-t-il imposer l'obligation de rendre compte dans les transports? Qui devrait payer les frais de surestaries? Les sociétés ferroviaires ont échoué en partie à cause des politiques fiscales de son gouvernement et parce qu'elles manquaient de locomotives. Vont-elles payer une partie des frais de surestaries? Les sociétés céréalières qui ont mal chargé leurs terminaux, bloquant ainsi le système, vont-elles payer une partie des frais de surestaries? Espérons que le ministre ne s'en lavera pas les mains en disant: «Nous allons laisser payer les agriculteurs, comme ils l'ont toujours fait. Pauvres nigauds, ils n'ont pas le choix. Laissons-les assumer cela. Contentons-nous de les rouler et de prononcer de beaux discours pendant qu'ils acquittent la facture.»

M. Goodale: Monsieur le Président, la question du député comportait deux éléments distincts. Pour commencer, il a parlé d'infrastructures.

Comme il le sait sans doute, le programme fédéral de travaux d'infrastructure, tel que conçu présentement, même exception faite de la récente reconduction dont on a parlé, devrait permettre d'investir des fonds fédéraux de l'ordre de 58 millions de dollars en Saskatchewan. Grâce à l'effet de levier de ces fonds, les investissements ont plus que triplé. En effet, si l'on inclut l'apport de la

province, des municipalités et du secteur privé, le montant total investi dans le programme en Saskatchewan dépasse les 200 millions de dollars.

Le programme a généré plus de 3 000 emplois dans la province, dont certains sont permanents et à long terme. Entre 1 200 et 1 500 projets très valables ont été entrepris.

Le député rabaisse la valeur du programme en Saskatchewan. J'espère qu'il aura le courage d'aller sur le campus de l'Université de Regina expliquer ses critiques aux professeurs, au personnel et aux étudiants qui bénéficient sur le campus d'un nouvel immeuble consacré aux beaux-arts et à vocation multiple grâce au programme fédéral d'infrastructure.

J'espère qu'il ira expliquer aux gens qui bénéficieront du nouveau pont autoroutier Lewvan à Regina qu'il est contre ce genre d'importante infrastructure publique que l'on construit pour améliorer la situation du transport dans les environs de Regina.

J'espère qu'il ira expliquer aux habitants de Saskatoon qu'il est contre l'infrastructure qui a apporté une importante contribution au développement de nos installations de recherche en technologie de pointe à l'Université de la Saskatchewan.

Le député, qui hurle de sa place comme d'habitude, devrait savoir que, en Saskatchewan, une partie du programme d'infrastructures a servi pour les écoles et les établissements de santé, selon une formule sur laquelle se sont entendus le gouvernement du Canada, celui de la Saskatchewan et les municipalités.

Ce programme a remporté un énorme succès dans la province. Le Parti réformiste pourra brailler tout son saoul, il ne pourra jamais déprécier le programme aux yeux des municipalités et des nombreux habitants de la Saskatchewan qui y ont participé et en ont profité.

À propos de la deuxième partie de la question du député, la nouvelle Loi sur les transports au Canada a certaines dispositions sur la responsabilité. Il importe de signaler que le système comporte maintenant des mesures incitatives pour que les services soient assurés dans les délais et selon les exigences prévues.

Il y aurait un important débat à tenir, et le plus tôt sera le mieux, sur les autres normes d'exécution et garanties de responsabilité que nous pourrions prévoir dans notre système pour veiller à ce que ceux qui ont l'obligation d'assurer des services selon certaines normes paient l'amende que doit logiquement entraîner un manquement à ces obligations.

• (1240)

Il n'est pas juste, dans notre système, que ceux qui ont parfaitement joué leur rôle finissent par écoper. Le système s'est structuré au fil du temps, comme je l'ai expliqué dans mes observations, de

Les crédits

telles manières que l'agriculteur se retrouve en bout de ligne et doit se contenter de ce qui reste, une fois que tout le monde s'est servi.

Il faut que tous les acteurs situés en amont dans le système assument leurs responsabilités avec le plus d'efficacité possible pour que l'agriculteur reçoive le maximum et que rien ne se perde en coûts inutiles qui auraient pu être évités.

Lorsqu'il faut assumer un coût qui aurait pu être évité, il faut selon moi que la personne responsable paie la note.

[Français]

M. Jean-Guy Chrétien (Frontenac, BQ): Monsieur le Président, dans la foulée de l'abolition de la LTGO, de même que l'abolition de la subvention, par le gouvernement fédéral, pour le transport des fourragères dans l'est du Canada, le gouvernement avait prévu 77 millions sur une période de dix ans, afin de permettre une certaine adaptation dans les régions de l'est du Canada, notamment l'est du Québec et les provinces Maritimes.

Certaines rumeurs circulent à l'effet que ce fonds d'adaptation pourrait être utilisé à des fins, pas personnelles, mais qu'il s'adresserait à un petit groupe bien ciblé par des fonctionnaires, ou peut-être par le ministre de l'Agriculture lui-même. Est-ce que le ministre pourrait me rassurer à cet égard?

[Traduction]

M. Goodale: Monsieur le Président, à la suite de l'abrogation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et de l'élimination conséquente de la subvention du Nid-de-Corbeau, nous avons pris un certain nombre de mesures de transition. Nous avons notamment créé le Programme de paiement de transition du grain de l'Ouest, qui a versé en tout 1,6 milliard de dollars aux propriétaires de terres agricoles des Prairies ayant subi les répercussions de l'abolition de la subvention qui a existé pendant presque cent ans sous une forme ou une autre.

Je suis heureux d'informer le député que la somme de 1,6 milliard de dollars a déjà été versée. L'exercice est terminé, si ce n'est pour quelques cas, où il reste à tirer au clair certaines questions d'ordre juridique concernant les titres de propriété, ainsi de suite.

Je suis ravi de signaler à la Chambre que le processus de paiement a fait l'objet, comme il se doit, d'un examen par le vérificateur général. L'examen a été positif, le programme ayant été mené à bien, selon les pratiques financières appropriées.

Permettez-moi de préciser au député que nous croyons que, dans le cadre de ce programme, l'aide financière a été accordée aux personnes appropriées au bon moment et que le vérificateur général semble abonder dans le même sens que nous.

Le régime d'indemnisation comportait un deuxième volet, le Fonds d'adaptation du transport du grain de l'Ouest, doté d'un budget de 300 millions de dollars. Cette somme sera investie sur une période de deux ou trois ans. Une portion de . . .

Les crédits

Le vice-président: Le temps accordé au député est écoulé.

M. John Duncan (North Island—Powell River, Réf.): Monsieur le Président, c'est dommage que le ministre n'ait pas été un peu plus bref dans ses réponses de façon à permettre davantage de questions de la part des partis de l'opposition.

C'est un plaisir de débattre aujourd'hui de cette motion réformiste condamnant le gouvernement pour son approche partisane à l'égard des politiques fédérales en matière de transport. Dans son traitement des questions de transport, le gouvernement n'a fait preuve que de mauvaise gestion, de négligence, de politicisation et d'incompétence flagrante. De Pearson au réseau autoroutier national, en passant par Airbus et VIA, le gouvernement n'a fait que bâcler les dossiers, aux dépens surtout des contribuables et, dans certains cas, d'exploitants privés du secteur des transports.

• (1245)

Le bilan du gouvernement en matière de transport manque de vision. En ce qui concerne la politique ferroviaire, le gouvernement semble croire que l'argent peut acheter la vision et l'esprit de décision. Les solutions des années 60 et 70 ne sont pas compatibles avec les problèmes d'aujourd'hui. Il n'y a plus de source inépuisable de dollars pour renflouer et subventionner des gouffres comme VIA Rail. Les soit-disant corsaires, comme Bombardier, qui aiment innover tant et aussi longtemps que le gouvernement les subventionne, ne sont pas des solutions mais des saignées, surtout lorsqu'il s'agit de la politique ferroviaire.

Examinons d'un peu plus près le cas de VIA Rail. C'est une des entités les plus infructueuses et les plus surbureaucratées du secteur canadien des transports. Que fait le gouvernement pour améliorer la situation? Il subventionne VIA Rail au rythme de 200 millions de dollars par année et paye ses cadres des centaines de milliers de dollars pour l'enfoncer encore davantage.

Il n'y a qu'une façon de tirer VIA de ce pétrin. Il ne fait aucun doute qu'en privatisant VIA, on réduirait les coûts, on redonnerait de la vitalité à la société et à ses employés et on pourrait récupérer les nombreux services-passagers qui ont été abandonnés ou qui risquent d'être supprimés. Nul n'est besoin d'être visionnaire pour réduire les dépenses et réaliser des profits, mais, dans le cas de VIA Rail, il faut vraiment le faire exprès pour réduire les dépenses et continuer malgré tout à accuser des pertes.

Si VIA était privatisé, les routes secondaires pourraient redevenir viables. La complaisance et l'endettement caractérisent la propriété publique de VIA. La société ne fait montre d'aucune stratégie de commercialisation, d'aucun plan d'entreprise ni d'aucune vision dans son exploitation actuelle.

En 1989, VIA Rail a pris une décision éclairée. La société a vendu un service ferroviaire-passagers qu'il avait abandonné à la Great Canadian Railtour Co. Cette cession a été suivie de la création d'un nouveau service, le Montagnard des Rocheuses de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. VIA n'a pu rentabiliser ce tronçon. En

fait, elle a perdu des millions de dollars et croyait que le secteur privé ne ferait pas mieux qu'elle.

Or, il y a du nouveau. La Great Canadian Railtour Co. a fait des bénéfices et a même augmenté le service sur cette ligne de 30 p. 100 par année en moyenne depuis qu'elle a pris la relève. VIA Rail, qui ne rate jamais une occasion de perdre de l'argent, de bousiller ou d'enfreindre un accord, a décidé de concurrencer directement ce service ferroviaire-passagers qui est si bien exploité. VIA n'a pas réussi à faire des bénéfices pendant des années, mais le gouvernement fédéral est sur le point de lui permettre d'asséner ce coup bas.

Comment le ministre des Transports peut-il justifier le fait de permettre à une société d'État, qui est financée par les pauvres contribuables à hauteur de 600 000 \$ par jour, de concurrencer une société privée non subventionnée qui paye des impôts? C'est un autre exemple d'une stratégie injuste et irrationnelle conçue par le ministre des Transports et les cerveaux de VIA.

Je me demande à combien la perte projetée est évaluée et à combien s'élèvera la subvention pour renflouer cette entreprise issue d'une mauvaise décision. Le ministre n'admettra pas qu'une erreur a été commise et continue de prétendre qu'on peut tout régler à coups de subventions. Encore une fois, il confond mouvement avec progrès.

La société Rocky Mountaineer Railtours prévoyait d'accroître sa capacité cette année pour répondre à la demande pour ce service exceptionnel. Le ministre peut-il nous dire quelle société privée bien dirigée voudrait faire affaire de nouveau avec lui et son gouvernement si les dirigeants sans imagination et à courte vue de VIA peuvent commettre cet acte de trahison?

Voici quelques conseils au ministre pour remettre sa politique ferroviaire sur la bonne voie. Le gouvernement ne peut tout simplement pas abandonner ses intérêts dans l'industrie du transport sans reconnaître à quel point la législation sur les transports doit être modifiée pour répondre aux besoins des années 90. La loi actuelle pénalise sévèrement, quoique de façon non officielle, l'industrie du rail par la structure fiscale en vigueur. Il incombe au gouvernement de reformuler la politique ferroviaire, d'éliminer les anomalies et d'établir la stratégie pour permettre aux investisseurs d'entrer dans le secteur avec des paramètres clairs. Pour encourager et appuyer ce nouveau régime, le Parti réformiste propose les mesures suivantes.

• (1250)

Premièrement, nous encouragerions, par des réformes fiscales et des prêts à faible taux d'intérêt, l'établissement d'exploitants de lignes secondaires dans les régions de notre pays où les grandes sociétés ferroviaires ne sont plus viables ni disposées à investir le capital nécessaire pour recréer une industrie du transport ferroviaire viable.

Deuxièmement, nous négocierions une réforme de la structure de la taxe foncière et de celle sur les carburants pour les exploitants de lignes ferroviaires principales et secondaires, afin de rendre leurs coûts comparables à ceux de leurs homologues américains.

Les crédits

Troisièmement, nous reconnaitrions officiellement, par le biais d'une réforme fiscale fédérale, les avantages que le transport ferroviaire présente sur le plan de l'environnement et des infrastructures, par rapport à d'autres modes de transport comme le camionnage sur de longues distances.

Enfin, il faut revoir de manière exhaustive et équitable toute la structure fiscale à laquelle est assujettie l'industrie canadienne du camionnage, de manière à ce que ses coûts soient comparables à ceux des compagnies ferroviaires.

Actuellement, le gouvernement retire d'une main ce qu'il donne de l'autre. Depuis qu'il a été porté au pouvoir en 1993, le gouvernement a mal fait son travail. Son manque de vision ou d'orientation claire le paralyse. Les gouvernements devraient établir des lignes directrices et ne plus intervenir. Actuellement, la situation déplaît à tout le monde, et l'industrie ferroviaire en souffre.

Je voudrais parler de notre réseau autoroutier national, autre exemple d'une politique cahoteuse. Le rapport que le gouvernement a publié récemment sur la remise en état de nos routes ne propose pas de solution aux problèmes de financement à long terme qui menacent la sécurité et l'intégrité de nos autoroutes canadiennes. Les lacunes du rapport entrent dans trois catégories: utilisation d'une portion fixe des recettes fiscales fédérales pour le renouvellement des routes; nouvelles sources de financement pour la construction et la remise en état de routes; partenariats entre l'État et le secteur privé pour mener à bien le renouvellement.

En comité, une nette majorité des témoins entendus appuyaient l'idée d'utiliser une portion fixe des recettes. Le comité est censé rapporter ce qu'il entend. Il ne l'a pas fait. Il ne l'a pas fait au moment de l'étude de la Loi sur les transports, ni au moment du rapport sur la stratégie maritime nationale ni au moment du rapport sur le réseau routier. Le comité ne fait que ce que le ministre lui commande de faire.

Le rapport du comité—ou, devrais-je dire, le rapport du ministre—est trompeur et embrouille la situation, car il prétend que les partenariats État-secteur privé et les péages fantômes sont des sources de financement de remplacement. Le fait est que ces systèmes ne pourraient constituer des sources de financement majeures qu'à la condition que le gouvernement prévoie réparer les routes du pays en imposant des péages à l'ensemble des conducteurs canadiens.

Le rapport n'apporte tout simplement pas de solution à la détérioration de notre réseau routier. D'où viendra l'argent? On dit dans le rapport qu'il faut essayer d'obtenir la participation du secteur privé. Est-ce un engagement ou une platitude? Le Parti réformiste a de véritables inquiétudes devant tout ce qui peut sortir du comité des transports et a donc été contraint de produire un rapport minoritaire sur le renouvellement du réseau routier.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous exprimons trois grandes préoccupations dans notre rapport minoritaire, la première étant la taxe spéciale. Le gouvernement fédéral touche présentement cinq milliards de dollars par année en taxes sur le carburant et consacre 300 millions de dollars à l'infrastructure routière. Selon toute

logique, c'est là une honte nationale. Deuxièmement, le rapport majoritaire est trompeur sur les sources de financement de remplacement. L'idée des péages fantômes comme moyen de financement ne règle pas la question de la provenance de l'argent. Finalement, le Parti réformiste a de sérieuses inquiétudes lorsque le gouvernement entre en concurrence avec le secteur privé. J'ai parlé de l'affaire du Montagnard des Rocheuses.

Le vice-président: Je suis désolé, le temps alloué au député est écoulé.

M. Stan Keyes (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une question à poser au député.

Il a parlé de VIA et de la Great Canadian Railtour Company. Ma question portera sur ces deux sociétés.

• (1255)

Il a mentionné que VIA perdait encore de l'argent malgré les réductions qu'elle a faites. Je suppose qu'elle perd de l'argent puisque le gouvernement fédéral doit la subventionner. Mais brosons donc un tableau complet de la situation pour les Canadiens. VIA Rail était habituée de fonctionner avec une subvention de plus de 300 millions de dollars par année, mais notre gouvernement a réduit cette subvention non pas à 200 millions de dollars comme le député l'a dit dans son discours, mais bien à 170 millions de dollars.

VIA a donc dû rationaliser ses activités et devenir plus efficiente afin de maximiser son rendement. Avec une subvention de seulement 170 millions de dollars, elle a réussi à maintenir pratiquement le même niveau de service qu'à l'époque où elle recevait 300 millions de dollars, il y a deux ou trois ans. Comme cette subvention sera encore réduite, VIA est en train de montrer que, oui, elle peut établir des bases commerciales solides.

Contrairement à certains gouvernements provinciaux qui font carrément tout disparaître sans se poser de question, notre gouvernement comprend qu'on a besoin de VIA Rail, qu'on a besoin du service que cette société fournit aux Canadiens d'un océan à l'autre. Il ne veut pas compromettre ce bon service de transport ferroviaire des voyageurs dont les Canadiens ont besoin et sur lequel ils doivent pouvoir compter. VIA Rail essaie donc de voir à ce que ce service soit maintenu.

Pour ce qui est de la Great Canadian Railtour Company, je veux assurer au député d'en face et au porte-parole du Parti réformiste en matière de transports que notre gouvernement n'a aucunement l'intention de regarder VIA, une société ferroviaire subventionnée par l'État, mettre des bâtons dans les roues à toute société privée qui essaie de faire son travail au Canada. Nous n'avons aucunement l'intention de faire cela.

Le ministre des Transports a parlé aux habitants de Kamloops, il a parlé aux membres du caucus, il a parlé à maintes reprises à Peter Armstrong, de la société. . .

Le vice-président: Je regrette d'interrompre le secrétaire parlementaire, mais nous devons accorder la moitié du temps à chacun et vos cinq minutes sont écoulées. Le député peut répondre.

Les crédits

M. Duncan: Monsieur le Président, seul un libéral peut affirmer qu'une subvention de 400 000 \$ par jour maximise le rendement.

M. Keyes: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Duncan: Je vous ai entendu dire que VIA maximisait son rendement. Elle ne reçoit qu'une subvention de 170 millions de dollars. Si nous voulons voir la Canadian Railtour Company et VIA Rail se livrer une vraie concurrence et si nous voulons des règles du jeu équitables, il faudrait que le gouvernement accepte l'idée d'accorder une subvention à la Canadian Railtour, mais j'en doute.

Le vice-président: Il reste une minute et demie. Si le secrétaire parlementaire désire répondre, je lui laisserai la moitié du temps qu'il reste.

M. Keyes: Monsieur le Président, je répondrai rapidement. Notre caucus, la municipalité de Kamloops, M. Peter Armstrong, le président de la Great Canadian Railtour Company, VIA Rail, et d'autres ont fait des démarches auprès du ministre des Transports. Le ministre est en train d'évaluer la situation de façon approfondie de manière à pouvoir prendre une décision qui soit dans l'intérêt du public, de la Great Canadian Railtour Company, une compagnie privée, et de VIA Rail qui essaie d'assainir ses finances.

Je garantis personnellement que la décision que prendra le ministre des Transports sera fondée sur des recommandations judicieuses et que ce sera la bonne.

M. Duncan: Monsieur le Président, je suis perplexe. Certes, j'ai entendu ce qu'a dit le secrétaire parlementaire. Cependant, je ne crois pas que cette décision sera prise sur la base de principes économiques plutôt que sur la base de considérations politiques. C'est le but de cet exercice. C'est l'argument à la base de mon intervention aujourd'hui.

• (1300)

M. Ted White (North Vancouver, Réf.): Monsieur le Président, c'est intéressant d'entendre autant de discussion sur le Montagnard des Rocheuses. La société qui en est propriétaire avait son siège dans ma circonscription jusqu'à tout récemment, quand elle a pris de l'expansion et a dû déménager plus près de sa base d'opération, dans le centre-ville de Vancouver. Je connais bien le Montagnard de Rocheuses, et j'ai personnellement rencontré ses propriétaires.

Je me demande combien de députés ici présents ont déjà vu ce train. Je sais que l'un des vice-présidents et que le ministre de la Justice se sont servis de leurs avantages de transport par rail gratuit pour voyager à son bord, l'an dernier. Il ont donc eu la chance d'y jeter un coup d'oeil. Je me demande combien d'autres députés d'en face se sont servis de leur laissez-passer et pensent maintenant sérieusement à mettre cette société dans le pétrin.

Cette société a établi une relation solide avec l'industrie des bateaux de croisière, et vend des voyages en train à cette industrie. C'est un très beau voyage qui permet d'admirer la Colombie-Bri-

tannique et les Rocheuses, et l'on passe la nuit dans une localité en cours de route.

Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports affirme qu'il n'y a pas de problème parce que VIA Rail ne fera que transporter les gens d'un endroit à l'autre, mais les faits montrent bien que c'est de la foutaise. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a affirmé qu'il empêchera VIA Rail d'offrir un service de voyages touristiques plutôt que de transport de passagers en Colombie-Britannique. Nous allons le prendre au mot.

Le service que VIA propose relie Jasper, en Alberta, à Vancouver. Fort bien. Mais la question est de savoir combien de personnes auront besoin d'un service de ce genre pour voyager entre Jasper et Vancouver, comme s'ils prenaient l'autocar ou l'avion? C'est une question importante, car c'est cela qui va déterminer le type d'installations et la longueur du train nécessaire. Je pense que nous pouvons admettre que tous les passagers se rendront jusqu'en bout de ligne. Donc, ce n'est certainement pas un service pour les habitants de la Colombie-Britannique qui veulent se rendre d'une localité à l'autre dans la province.

Je voudrais vous lire une publicité récemment parue qui décrit le service. Cette publicité émane de VIA Rail, donc ce sont ses propres mots. Cela devrait ramener le débat un peu plus près de ce dont nous devrions parler. Voici la publicité de VIA Rail:

Découvrez le Canada comme on devrait toujours le faire, de près et en tout confort. L'expérience vous attend en Classe Bleu d'Argent sur le train transcontinental de VIA Rail dans l'Ouest, le Canadien, magnifiquement restauré dans le style acier inoxydable des années 1930. Voilà un voyage en train qui combine les panoramas magnifiques du Canada et les plaisirs d'une première classe unique en son genre.

Est-ce que cela vous paraît être un train que l'on prend d'une petite localité à une autre?

Les passagers de la Classe Bleu d'Argent ont seuls accès à la voiture Parc avec son célèbre salon panoramique et ses autres salons. Une voiture-restaurant spectaculaire vous servira des repas à la hauteur du spectacle, vous avez le choix entre différentes cabines et il y a des douches dans chaque voiture-couchettes.

Comme je l'ai dit plus tôt, c'est de la foutaise. Ce train est mis en service pour concurrencer une société privée qui a eu du succès, qui a réussi à faire de l'argent. Prétendre malgré tout que n'importe quel train de passagers pourrait survivre, c'est de la foutaise pure et simple. VIA Rail a appris il y a des années, voire des décennies, que les gens ont cessé de prendre le train pour se rendre d'une localité à une autre.

En général, les gens prennent l'avion ou l'autocar; ils choisissent le premier dans la plupart des cas, parce que nous vivons dans un monde où tout va vite et que ce mode de transport est plus commode. Certains pourraient dire que seuls ceux qui ont peur en avion et n'aiment pas l'autocar utilisent encore le train.

Il est complètement ridicule d'affirmer que tout l'argent des contribuables qui sera consacré à VIA Rail ne servira qu'au transport de passagers d'un endroit à l'autre.

Les crédits

Le débat d'aujourd'hui porte sur toute une panoplie de questions concernant le transport. Le 26 avril 1994, j'ai pris la parole à la Chambre pour parler de l'épouvantable projet de loi C-22 qui vient toujours, comme un cauchemar, hanter le gouvernement. Ce projet de loi visait à limiter le montant du dédommagement qui serait versé à la suite de l'annulation du contrat de privatisation de l'aéroport Pearson.

Plus tôt aujourd'hui, durant le débat, le secrétaire parlementaire a essayé de nous convaincre que tout le dossier Pearson était uniquement l'affaire des conservateurs. Cependant, il y a eu d'autres intervenants, comme les Bronfman, certains libéraux bien connus et même un sénateur. Il y a eu Herb Metcalfe et Bob Wright, un solliciteur de fonds libéral.

• (1305)

Le projet de loi C-22, dont nous avons débattu il y a quelque temps, ce cauchemar persistant, proposait une disposition fort intéressante à l'article 10. Il fallait le lire attentivement pour bien comprendre. Cet article stipulait: «Sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil, le ministre—c'est bien car tout se fait en vase clos—peut, s'il le juge à-propos, conclure au nom de Sa Majesté des ententes en vue du versement des sommes qu'il estime indiquées.»

Si cette disposition ne visait pas à dédommager ou à récompenser les libéraux présents dans le dossier Pearson et à punir les conservateurs, alors quel était donc son but? C'est certainement comme ça que je vois les choses. C'est peut-être parce qu'il y a tellement de juristes sur les banquettes libérales qu'ils pensaient pouvoir arranger les choses à leur façon avec le projet de loi C-22. C'est le rêve pour un avocat de faire adopter une mesure législative empêchant toute poursuite et permettant de décider qui serait récompensé et qui ne le serait pas.

C'était une merveille ce projet de loi, mais heureusement il a fait long feu tout comme la deuxième tentative. Comme je ne cesse de le rappeler, ce cauchemar n'arrête pas de revenir hanter le gouvernement libéral. Si les libéraux avaient abordé cette question de façon intelligente et productive dès le début, Pearson en serait aujourd'hui au même point que l'aéroport international de Vancouver.

Et quel aéroport spectaculaire il est en train de devenir parce que géré par des gens qui n'ont que faire des tracasseries bureaucratiques et des institutions gouvernementales. Ils ont construit des installations magnifiques financées par un système de frais d'utilisation. Parfois les gens se plaignent d'avoir à payer 10 \$ ou 15 \$ quand ils transitent par l'aéroport. Mais lorsqu'ils voient que ces revenus servent à produire quelque chose, ils changent d'attitude. Même les détracteurs les plus ardents de ce système, lorsqu'ils utilisent l'aéroport, disent: «C'est formidable de voir où va l'argent. C'est vraiment bien. Nous aimons ce système de frais d'utilisation car nous savons à quoi servent les revenus.»

Malheureusement, l'état des autoroutes et du reste de l'infrastructure routière dans la région de Vancouver trahit le fait que rien n'a été fait depuis 50 ans. C'est à la prévoyance de nos ancêtres et du gouvernement fédéral de l'époque que nous devons la construction, à la fin des années cinquante et au début des années soixante, d'une autoroute reliant Vancouver à Abbotsford. Au début, personne ne l'empruntait.

J'ai un ami qui, à l'époque, habitait dans la région de North Vancouver et qui avait un chalet aux États-Unis. Il m'a parlé de la première fois que des gens ont emprunté cette autoroute lorsqu'elle a été ouverte. On se demandait qui l'utiliserait jamais et quand Vancouver serait une ville suffisamment grosse pour que cette autoroute soit utile. Or, 45 ans plus tard, elle ne répond absolument plus à la demande.

À cause de l'incapacité des gouvernements des dernières décennies d'essayer de contrôler leurs dépenses, du fait qu'ils ont consacré de plus en plus d'argent au service de la dette et qu'ils ont réduit les sommes affectées au transport et aux projets d'infrastructure, nous avons maintenant, à Vancouver, une autoroute qui a 45 ans et dont on devrait au moins doubler sinon tripler probablement la taille pour répondre aux besoins futurs de la région.

Certains députés vont prétendre que le gouvernement provincial a sa part de responsabilités, mais la plupart du temps, dans le cas de ces autoroutes importantes qui font partie du réseau routier canadien, le gouvernement fédéral a son mot à dire. Les députés savent que c'est le cas. Il serait bon pour l'ouest du pays que pour une fois, au lieu qu'on vienne constamment nous prendre de l'argent dans nos poches, on nous en redonne un petit peu pour qu'on puisse l'investir dans nos principales infrastructures.

Il n'est pas question d'un projet d'infrastructures marqué au coin du favoritisme comme le programme de 6 milliards de dollars du gouvernement fédéral. C'était ridicule. L'utilisation qu'on a faite de cet argent était ridicule. Imaginez, on a ajouté de nouveaux sièges aux superdômes. Beaucoup de députés réformistes sont intervenus à la Chambre pour critiquer les dépenses faites dans leur circonscription. Je l'ai fait moi-même, car on s'est servi de cet argent à des fins partisans. On ne l'a pas utilisé pour créer des emplois ni pour des infrastructures utiles qui auraient fait une différence, qui nous auraient assuré un meilleur avenir et qui nous auraient redonné espoir.

Je peux comprendre que. . .

• (1310)

Le vice-président: Je regrette d'informer le député que son temps de parole est écoulé.

M. Stan Keyes (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais rappeler au député que le programme d'infrastructure du Canada a été mis en

Les crédits

oeuvre de concert avec les provinces et les municipalités. Les décisions d'effectuer des dépenses à cet égard n'ont pas été prises par le gouvernement fédéral et n'étaient pas teintées de favoritisme. Elles ont été prises par les municipalités. Le programme a été dirigé par les municipalités. Ce sont elles qui ont déterminé où l'argent serait dépensé. Elles ont obtenu des gouvernements ontarien et fédéral, ou, dans le cas du député, des gouvernements de la Colombie-Britannique et fédéral, les fonds dont elles avaient besoin.

Le député ne devrait pas parler de fonds accordés par le gouvernement par favoritisme. C'est ridicule.

J'ai trouvé fort divertissants et très intéressants les propos du député au sujet de l'aéroport Pearson. Il mentionne que des libéraux ont participé à l'accord de l'aéroport Pearson. Il a parfaitement raison. Nous admettons que tel est le cas, mais c'est le gouvernement actuel qui défend le contribuable canadien en disant: Peu importe si c'est un libéral ou un conservateur qui faisait partie de la Pearson Development Corporation. Il s'agit là de la société qui a été formée parce que Paxport, l'accord tramé par les conservateurs et l'agent de financement de Brian Mulroney, n'a pas fonctionné.

Peu importe s'il y a des libéraux ou des conservateurs à la Pearson Development Corporation, ils n'ont toujours droit qu'à l'argent qu'ils ont consacré au projet. Ils ont droit à 30 millions, 40 millions ou 50 millions de dollars, mais pas aux 600 millions que le député soutient qu'ils devraient recevoir.

Quelle est la position du député? Défend-il le contribuable canadien en disant que le consortium n'a droit qu'au montant qu'il a dépensé ou dit-il qu'il a droit à 600 millions de dollars? Nous disons que nous protégeons le contribuable canadien. Que dit le député?

M. White (North Vancouver, Réf.): Monsieur le Président, quelques observations s'imposent.

Tout d'abord, en dépit de tout ce qu'il a dit, le secrétaire parlementaire devrait reconnaître que le vérificateur général, celui qui chargé de scruter l'infrastructure même du gouvernement, a affirmé que le programme d'infrastructures était un fiasco pour ce qui concerne la création d'emplois. Il a mis en garde le gouvernement contre ce genre d'initiative lorsqu'il s'agit de créer des emplois. Aux yeux du vérificateur général, il était on ne peut plus clair que cela ne consistait qu'à saupoudrer des fonds sur des projets parrainés par des libéraux. Les preuves abondent un peu partout au pays.

Dans l'affaire de l'aéroport Pearson, tout ce à quoi les intéressés avaient droit, c'était de se faire entendre par un tribunal. Ils avaient droit d'aller devant un tribunal pour qu'il décide qui avait tort et qu'il détermine le montant de l'indemnisation. C'est tout à fait indécent, c'est un très fâcheux précédent, de la part d'un gouvernement, que d'adopter une mesure législative qui vise à dicter d'avance l'issue de l'affaire et à protéger le gouvernement contre toute poursuite. C'est absolument révoltant.

Franchement, je n'ai que faire des assurances du secrétaire parlementaire quand il déclare que le ministre des Transports va prendre la décision la plus sage. Je n'ai que faire de ces garanties personnelles, car je ne crois pas que la décision s'appuiera sur les raisons qui s'imposent. Elle sera fondée sur des motifs d'ordre politique.

Je suis triste à la pensée que le Montagnard des Rocheuses coure le risque d'être sacrifié sur l'autel des intérêts de l'idéologie politique chère aux gens d'en face et qui est néfaste à l'entreprise privée de chez nous.

M. Dennis J. Mills (Broadview—Greenwood, Lib.): Monsieur le Président, je trouve parfaitement injuste que le député ne reconnaisse pas les grands efforts que le gouvernement du Canada a déployés, notamment dans la région de Vancouver.

C'est au leadership du gouvernement du Canada que l'on doit toute l'infrastructure du port de Vancouver. Le gouvernement a aidé à réaliser toutes sortes de travaux d'infrastructure. La grande route dont le député a parlé n'a peut-être pas été utilisée comme elle aurait dû l'être à l'époque, mais le gouvernement du Canada est plus présent à Vancouver que dans la majorité des villes canadiennes. Je trouve regrettable que le député ne le reconnaisse pas.

• (1315)

M. White (North Vancouver): Monsieur le Président, le député n'a pas donné le moindre exemple, de sorte que je vais en citer un excellent pour appuyer ma version des faits.

Le port de Vancouver a servi de vache à lait au gouvernement. Il a tiré tellement de dividendes de la société portuaire que nous ne pouvons plus nous permettre de construire de nouvelles installations pour les passagers. C'est une vache dont la tête se trouve à Vancouver et les pis, en Ontario, ici à Ottawa. C'est scandaleux.

M. Andy Mitchell (Parry Sound—Muskoka, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir aujourd'hui dans le débat de la motion présentée en cette journée de l'opposition, afin de parler plus particulièrement du transport routier.

Le bilan que notre gouvernement a à présenter et le genre de mesures que nous proposons et que nous tenons à mettre en oeuvre montrent clairement que cette motion condamnant le gouvernement est complètement inopportune, rate la cible et ne reflète pas exactement la réalité de ce qui se fait aujourd'hui.

J'avoue bien franchement que la question du transport est importante pour moi et pour ma circonscription. Parry Sound—Muskoka, qui fait partie d'un des plus beaux coins de la planète, dépend en grande partie du tourisme. En effet, la vaste majorité des touristes qui se rendent dans notre coin de pays le font par le réseau routier.

Nous dépendons tellement de cette industrie dans ma circonscription que près d'un emploi sur deux est relié au tourisme. Chaque

Les crédits

million de dollars de dépenses nouvelles dans le secteur du tourisme que nous attirons dans ma circonscription grâce surtout, je le répète, au réseau routier, permet de créer des emplois équivalent à 39 années-personnes. Toute cette question de transport routier revêt donc beaucoup d'importance à mes yeux, en tant que député de Parry Sound—Muskoka.

J'ai également eu l'occasion, en compagnie d'autres députés de tous les partis à la Chambre, de participer à une étude sur le développement rural en tant que président du comité des ressources naturelles. Nous avons pu parler avec des Canadiens de tous les coins du pays des besoins de leurs localités et de la nécessité d'améliorer le climat économique existant dans les régions rurales.

Presque chacun des témoins que nous avons entendus a évoqué la question de l'infrastructure des transports, et notamment celle du réseau autoroutier. On évoquait cette question non pas seulement en relation avec le tourisme, comme nous l'avons entendu de la part des habitants de ma circonscription de même que de ceux de partout au Canada, mais aussi parce qu'il est important de transporter nos ressources naturelles depuis le lieu de la récolte ou de l'extraction dans les régions rurales jusqu'à nos marchés et parce que le réseau autoroutier constitue un moyen important d'assurer ce transport.

Il est également important d'avoir un réseau autoroutier en bon état pour que nous puissions donner de la valeur ajoutée à nos ressources naturelles dans les régions rurales et les acheminer vers ces marchés de façon efficace.

Le comité des ressources naturelles a donc examiné cette question dans son étude sur le développement rural. Il affirme clairement que la question des transports est importante. Cette question tient donc à cœur au gouvernement qui s'en préoccupe au point d'avoir chargé un comité de la Chambre de l'étudier. Les membres du Comité des transports qui ont déposé hier leur rapport sur toute la question du transport routier au Canada méritent des félicitations pour leur travail, leur rapport et les recommandations qu'ils ont formulées pour moderniser notre réseau.

Pour tous les Canadiens, et pas seulement pour les ruraux, le réseau routier est indispensable. Dans une proportion de 95 p. 100, les transports interurbains se font par la route. Les trois quarts des marchandises sont acheminées par les transports routiers. Dans nos échanges avec les États-Unis, notre plus important partenaire, c'est par la route que transitent 60 p. 100 de nos exportations et 80 p. 100 de nos importations. Le réseau routier est donc crucial pour les ruraux et l'ensemble des Canadiens.

Il faut avant tout chose examiner la situation actuelle. Le fait est que les transports routiers relèvent avant tout, mais non exclusivement, des provinces.

• (1320)

En octobre dernier, le ministre des Transports a rencontré ses homologues des provinces et des territoires à l'Île-du-Prince-Édouard. Il a abordé la question de la politique nationale sur les routes. Il a obtenu un appui très ferme de ses homologues qui

s'entendent avec lui sur la nécessité d'aller de l'avant, mais sans perdre de vue le fait que la responsabilité première en matière de transport routier revient aux provinces. Le gouvernement fédéral doit jouer un rôle dans l'élaboration de la politique sur le réseau routier.

Depuis 1919, le gouvernement fédéral a toujours appuyé le réseau routier. Le meilleur exemple, on le trouve évidemment dans la période de 1949 à 1971. Pendant cette période, une série d'accords fédéraux-provinciaux a permis de construire la transcanadienne. La route nationale, comme le chemin de fer au siècle précédent, reliait désormais toutes les régions du pays d'un océan à l'autre.

Cet engagement à l'égard du transport routier et cette participation constante ne se démentent pas aujourd'hui. Au cours de l'exercice de 1996-1997, le gouvernement fédéral consacre près de 300 millions de dollars à des accords fédéraux-provinciaux portant sur la construction et l'entretien de routes. Il dépense aussi une centaine de millions de dollars pour les routes et les ponts dont il est directement responsable.

Il faut améliorer notre réseau routier. Voilà pourquoi le gouvernement a demandé au Comité des ressources naturelles, par l'intermédiaire de son étude sur le développement rural, et, encore plus directement, au Comité des transports, de trouver des façons de faire, les bonnes mesures à prendre et la stratégie qui s'impose pour améliorer notre réseau routier national.

Comme le fait ressortir clairement le rapport sur les transports, il faut agir, et vite. Notre réseau prend de l'âge. Il est censé durer 30 ans et il a déjà 14 ans environ. Il coûte de plus en plus cher à entretenir. Plus il vieillit, plus les gouvernements de tous ordres doivent consacrer de ressources financières à son entretien.

Le réseau est de plus en plus congestionné dans tous nos grands centres urbains. À Toronto, où je me rends souvent en voiture, la congestion est omniprésente. On n'a pas suffisamment investi dans notre réseau autoroutier national.

Où s'en va notre pays? Vers quoi nous dirigeons-nous en tant que Canadiens? Vers quoi se dirigent les gouvernements de tous ordres? Une des choses les plus importantes qu'il nous faut et une des choses que propose le Comité des transports, c'est une politique routière nationale. Il nous faut un cadre. Il nous faut un schéma directeur. Les gouvernements ont besoin d'une carte routière stratégique pour assurer une infrastructure routière convenable.

Le comité a présenté un certain nombre de propositions, y compris un certain nombre d'éléments qui me semblent pertinents. Il a parlé de la nécessité d'une aide financière fédérale à long terme. Il a dit qu'il fallait créer des partenariats entre les secteurs public et privé et entre les différents ordres de gouvernement, à savoir les gouvernements fédéral et provinciaux. Il estime qu'il faut explorer et développer de nouvelles technologies et de meilleures pratiques pour construire et entretenir notre infrastructure routière. Il croit nécessaire de développer des modèles financiers nouveaux pour trouver les ressources financières qu'il faudra pour investir massivement dans la réfection et l'entretien de l'infrastructure routière.

Les crédits

● (1325)

Le gouvernement a clairement indiqué ce qu'il entend faire dans certains de ces domaines. Il s'est engagé à consacrer près de 300 millions de dollars au réseau routier du Canada et il a raison de le faire. Nous devrions continuer de prendre tout au moins des engagements financiers envers notre réseau routier national.

Certains députés ont brièvement abordé la question, mais il convient de rappeler qu'un programme de rénovation des infrastructures se doit d'appuyer le secteur des transports. D'ailleurs, dans le cadre du programme que le gouvernement a annoncé immédiatement après les dernières élections, en 1993, une bonne partie des fonds ont été consacrés dans plusieurs provinces à d'importants projets liés au domaine des transports.

Contrairement à ce qu'un député a voulu laisser entendre un peu plus tôt, le programme se fondait sur les priorités locales. C'est au niveau local qu'on décidait à quels domaines ou à quels types d'infrastructure des transports l'argent devait être consacré—si, bien sûr, on décidait de rénover le réseau de transport. La décision n'était pas prise par les bureaucrates d'Ottawa, par les députés qui siègent à la Chambre des communes ou encore par les diverses assemblées législatives ou leurs bureaucrates. Non, la décision était prise par les conseils municipaux, les autorités locales qui comprennent et connaissent leurs priorités. Nous devrions toujours avoir un programme de rénovation des infrastructures et qu'une partie des fonds devraient être affectés au domaine des transports.

Je voudrais maintenant vous donner le point de vue d'un député représentant une circonscription rurale. Il convient de noter que, dans les régions rurales, nous avons à relever des défis quelque peu différents des obstacles que doivent surmonter les habitants des régions urbaines, et notre réseau de transport illustre bien ce propos. Il est évident que nous avons des caractéristiques géographiques qui nous sont propres. Notre territoire couvre une bien plus grande superficie. Dans nos régions rurales, la densité démographique est telle que, pour communiquer entre elles, les nombreuses petites municipalités sont extrêmement tributaires d'un système de transport autoroutier. Pour pouvoir acheminer économiquement nos ressources naturelles vers les marchés, nous devons tenir compte, lorsque nous engageons des fonds fédéraux, par le biais du programme d'infrastructure ou autrement, du fait que les besoins du Canada rural sont particulièrement grands. Le gouvernement doit tenir compte de cela lorsqu'il affecte ses ressources.

Nous devons examiner les solutions qui s'offrent à nous sur le plan du financement et nous devons être innovateurs. Le troisième parti a parfois du mal à comprendre l'idée d'un gouvernement novateur, qui examine de nouvelles solutions et se tourne vers l'avenir au lieu de regarder en arrière.

Il existe en fait un certain nombre de solutions novatrices pour attirer les investissements dans l'infrastructure autoroutière. Elles peuvent mettre à contribution différents segments de la population. Nous pourrions amener le secteur privé à investir dans notre pro-

gramme d'infrastructure et dans les autoroutes. Cet investissement peut être récupéré de diverses façons. Les gouvernements peuvent le rembourser à même les deniers publics, sur plusieurs années, en tenant compte de l'amortissement. On peut aussi décider de mettre le public à contribution par le biais de frais d'utilisateurs.

Ce qui importe surtout, c'est que nous soyons novateurs dans notre façon d'aborder le financement de ce type d'infrastructure. Je félicite le Comité des transports d'avoir expliqué cela très clairement. Nous devons être novateurs et nous devons trouver des solutions novatrices par rapport à la création d'une infrastructure autoroutière.

La motion à l'étude propose de condamner le gouvernement. C'est de la foutaise, car le gouvernement ne devrait pas être condamné.

● (1330)

Il faudrait au contraire le féliciter parce que, depuis trois ans et demi, grâce à sa gestion éclairée de l'économie canadienne et au travail qu'il a accompli en gérant les finances du Canada, le gouvernement a réussi à créer, dans notre pays, un climat financier propice qui lui offre des solutions qu'il n'aurait pas pu exploiter s'il avait agi moins prudemment.

Il convient d'examiner un peu ce qui s'est produit. Premièrement, lorsque le gouvernement a été porté au pouvoir, le déficit atteignait environ 42 milliards de dollars. Il s'élèvera bientôt à un peu plus de 17 milliards de dollars. Nous le saurons sous peu lorsque le ministre des Finances présentera son budget.

Le gouvernement nous présentera très bientôt un budget équilibré. Cela nous permettra, en tant que gouvernement, de prendre un engagement financier à long terme en faveur d'un réseau de transport routier sans augmenter la dette. Le gouvernement sera en mesure de prendre cet engagement à long terme sans devoir accroître les charges du gouvernement. Grâce à notre bonne gestion financière et à la réduction du déficit, le gouvernement pourra travailler à l'élaboration, entre autres choses, d'une politique nationale des transports routiers.

Grâce à nos politiques économiques, qui se sont traduites par les plus faibles taux d'intérêt depuis 40 ans dans notre pays, nous avons créé un climat propice aux investissements du secteur privé dans des domaines comme le transport routier. Voilà un des résultats de notre politique économique. Nous avons créé le climat, qui est caractérisé par des taux d'intérêt bas, qui incitera le secteur privé à faire les investissements qu'il veut être capable de faire.

Ces politiques économiques se sont traduites par le plus faible taux d'inflation qui s'est maintenu pour bien plus qu'une génération. Cela permet tant aux pouvoirs publics qu'au secteur privé de prévoir des investissements à long terme avec une certitude quant aux coûts futurs. Voilà ce qu'un climat stable sur le plan de l'inflation nous permet de faire. Il nous permet de travailler de concert avec le secteur privé pour élaborer une politique qui pourrait avoir pour résultat une amélioration de l'infrastructure routière.

Les crédits

Passons à un autre domaine. Le gouvernement a créé un climat grâce auquel le commerce s'est accru substantiellement depuis notre arrivée au pouvoir, soit de 28 p. 100 environ. Aujourd'hui, environ 42 p. 100 de la valeur de tous les biens et services produits au Canada est liée au commerce. Compte tenu du volume de notre production, de nos marchés et de nos besoins, nous sommes prêts à accueillir les investissements et les infrastructures.

Le député a dit qu'il ne voulait pas investir dans une route où il n'y aurait pas de circulation. Cependant, nous sommes une nation commerçante et avec le volume de nos échanges, les investissements dans les infrastructures de transport sont économiquement logiques.

Pour résumer, je dirai que, dans un premier temps, le gouvernement a adopté certains programmes très bien ciblés qui ont favorisé l'infrastructure routière. Cela est important à savoir.

Deuxièmement, le gouvernement qu'il y a encore beaucoup à faire. Nous devons améliorer l'infrastructure routière et le gouvernement prend des mesures en ce sens. Le Comité des ressources naturelles et le Comité des transports en témoignent. Nous cherchons des solutions. Le ministre des Transports a rencontré ses homologues des provinces et des territoires pour tenter de trouver le meilleur moyen de progresser.

Finalement, en instaurant une saine gestion financière au Canada, en créant un climat propice à de faibles taux d'intérêt et à un taux d'inflation stable, le gouvernement a réuni les conditions voulues pour attirer des investissements dans notre infrastructure routière.

M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt le discours du député, particulièrement la dernière partie, qui portait sur la politique financière. La seule chose qui est encore plus incroyable que les affirmations scandaleuses qu'il a faites au nom des libéraux, c'est le fait qu'il semble vraiment croire tout ce qu'il a dit.

Il a parlé de comment le gouvernement libéral voulait trouver des façons novatrices d'obtenir de nouveaux fonds pour le réseau routier. Il a parlé de puiser dans les coffres de l'État, qui sont remplis par les contribuables, ou de percevoir ces fonds directement auprès des contribuables. Les libéraux sont vraiment imbattables pour ce qui est de trouver des façons novatrices de soutirer de l'argent aux contribuables.

• (1335)

Les libéraux ne semblent pas reconnaître ou accepter qu'il n'y a qu'un seul contribuable. Quand ils parlent de faire des paiements, peu importe où ils vont chercher l'argent, cet argent vient des contribuables. Le député a dit que ce sont les utilisateurs qui devraient payer pour ce réseau routier et non le gouvernement. D'une façon ou d'une autre, ce sont les contribuables qui vont payer la note.

Parlons de l'utilisateur. Le député a dit dans son discours que les autoroutes relevaient principalement des provinces. Je suis d'accord avec lui sur ce point.

J'ai deux questions à poser au député. Premièrement, comment réagit-il à l'idée de confier aux gouvernements provinciaux l'entière responsabilité des autoroutes? Le gouvernement fédéral se retire complètement de ce secteur. Cependant, n'oublions pas que le gouvernement fédéral perçoit auprès des contribuables qui conduisent un véhicule une taxe fédérale sur l'essence de 10c. le litre, qui, à l'origine, était une taxe pour les autoroutes. Cette taxe rapporte au gouvernement 5 milliards de dollars par année. Toutefois, le gouvernement ne réinvestit qu'environ 5 p. 100 de ce montant dans tout le pays.

Et le principe de l'utilisateur-payeur? Au Canada, l'utilisateur paie 2 000 p. 100 de ce que le gouvernement fédéral investit dans l'infrastructure routière nationale. Pourquoi alors ne pas confier l'entière responsabilité du réseau routier aux gouvernements provinciaux? Il faudrait d'abord leur dire que s'ils acceptent cette responsabilité, nous supporterons la moitié des coûts, ce qui est généreux. Le gouvernement fédéral pourra ainsi continuer de puiser 2,5 milliards de dollars par année dans les poches des automobilistes canadiens sans rien avoir à réinvestir. Toutefois, il céderait les autres cinq cents aux provinces, qui auraient cependant l'obligation explicite de dépenser l'argent dans leur propre infrastructure routière.

Si le gouvernement est prêt à le faire, je crois que les provinces sont disposées à accepter. La Colombie-Britannique dépense un milliard de dollars en taxes fédérales sur l'essence et le gouvernement fédéral dépense 200 millions dans l'ensemble du Canada. S'il veut appliquer le principe de l'utilisateur-payeur, c'est parfait, mais il faudra d'abord rendre compte de la façon dont est dépensé ce que l'utilisateur-payeur paie déjà.

Deuxièmement, le député a parlé du transport routier en Ontario, sa province, et de son importance pour sa région.

Parlons du transport par autobus dans la province. Lorsque les représentants de VIA Rail ont comparu devant le Comité des transports, je leur ai demandé comment ils pouvaient expliquer que cette société ait décidé de réduire de moitié les tarifs de son service-passagers, qui sont déjà grandement subventionnés. Ils m'ont répondu que VIA Rail voulait accroître sa clientèle et son chiffre d'affaires et qu'elle avait donc réduit ses tarifs de moitié pour arracher des clients aux compagnies de transport par autobus. Ces compagnies de transport qui ne sont pas subventionnées sont des entreprises privées qui paient des impôts et tentent de survivre en transportant des voyageurs vers la région du député. Il a lui-même dit que l'économie de sa région compte beaucoup sur cette industrie. Comment peut-il accepter que VIA Rail réduise de moitié des tarifs très subventionnés, pour enlever des clients à des compagnies privées?

M. Mitchell: Monsieur le Président, le député soulève un certain nombre de points. Très franchement, les députés d'en face parlent en termes généraux d'une chose dont j'ai déjà eu l'occasion de

Les crédits

parler à la Chambre et dont je vais saisir l'occasion de parler encore une fois. Ils ne comprennent pas la nature du Canada, la nature de la Confédération, ils ne comprennent pas comment cela fonctionne. Le député rit lorsque que je parle du Canada et de la Confédération. Cela montre bien ce qu'il en pense.

Cette nation est un partenariat de provinces et de Canadiens. Il a parlé de la taxe sur l'essence que doivent payer les Britanno-Colombiens. La contribution de la Colombie-Britannique au Canada est importante. D'autres régions du Canada n'ont peut-être pas, quelle que soit la raison, la possibilité de faire une aussi grande contribution.

• (1340)

Cela veut-il dire pour autant que cette partie du Canada doit avoir proportionnellement plus de services? Cela veut-il dire pour autant que les régions moins favorisées de ce pays sont vouées à ne recevoir aucune aide de la part des régions du pays qui sont plus fortunées? Est-ce là le type de système qu'il veut? Je suppose que ce l'est, car quand on entend les gens de son parti, il est clair qu'il ne comprennent pas le tissu même du Canada et la nation même du Canada.

Il suggère que nous payions 5 millions de dollars de taxe sur l'essence, puis que nous renvoyions l'argent et ne l'utilisions que pour ça. Si nous faisons ça, que va-t-il arriver aux services publics que nous assurons en tant que gouvernement et sur lesquels nous ne percevons rien? Cela veut-il dire que nous n'aurons pas de système de soins de santé public parce qu'il n'y a pas de recettes? Demandez-t-il à ce que le système de soins de santé public soit éliminé?

M. Mills (Broadview—Greenwood): Andy, avez-vous entendu ce qu'il vient de dire? Il veut augmenter l'impôt sur le revenu.

M. Mitchell: Oh, je vois, il veut augmenter les impôts. C'est intéressant venant du Parti réformiste. J'ai l'impression que c'est un peu à l'encontre de leur nouveau départ, de leur départ à zéro, ou ce qu'il est cette semaine, je ne suis pas sûr.

L'important, c'est de ne pas dire que les recettes doivent nécessairement être consacrées à certaines dépenses. Que va-t-il se passer? Allons-nous prendre cet argent et le répartir par province? Une province qui fait une plus grande contribution a-t-elle droit à plus que les autres provinces?

Nous sommes une nation. Nous sommes une nation d'un bout à l'autre du pays. Nous sommes tous des Canadiens, d'un bout à l'autre du pays. Nous subvenons à nos besoins sur une base nationale. Je suis très inquiet quand, jour après jour, les députés du troisième parti sèment les graines d'un provincialisme de clocher à la Chambre et essaient de semer les graines du mécontentement d'une région à l'autre. C'est de ce genre de choses dont nous parlons. C'est à ce genre de choses que vont conduire leur politique.

Nous voulons un système de transports national. Nous voulons une politique de transport routier nationale. C'est le gouvernement

libéral qui, grâce à sa bonne gestion financière, va permettre aux divers gouvernements et au secteur privé d'arriver à cela.

M. Murray Calder (Wellington—Grey—Dufferin—Simcoe, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discussions sur la politique nationale des transports. Je suis tout à fait d'accord avec cette politique.

Nos collègues du troisième parti régional nous ont présenté leur idée d'un nouveau départ. Je pense que c'est la cinquième ou sixième fois qu'ils signalent un nouveau départ à cet égard, mais cette fois, ils parlent de remettre 2 000 \$ d'impôt aux familles. Toutefois, un d'entre eux vient juste de dire qu'il allait hausser les impôts.

M. Morrison: Foutaise.

M. Gouk: menteur.

M. Calder: Vous venez de le dire. Quoi qu'il en dise, je l'ai clairement entendu faire cette affirmation.

M. Gouk: J'invoque le Règlement.

Le vice-président: La parole est au député de Kootenay-Ouest—Revelstoke pour un rappel au Règlement.

M. Gouk: Monsieur le Président, le député. . .

M. Morrison: Foutaise totale.

M. Gouk: Un moment, un moment. Monsieur le Président, le député laisse entendre qu'il cite ce que j'ai dit dans une question à un autre député. J'avais simplement dit: «Il vous reste les recettes de l'impôt sur le revenu.» On essaie de me faire dire des choses que je n'ai pas dites.

Le vice-président: Merci d'avoir précisé ce point. La vérité, c'est que ces dernières questions et observations ont été passablement désordonnées. Le député de Parry Sound—Muskoka a environ 25 secondes pour répondre.

M. Mitchell: Monsieur le Président, je profite de l'occasion pour dire simplement que nous avons, en tant que nation, un défi à relever en ce qui concerne notre réseau de transport routier. Le gouvernement libéral essaie de trouver comment le relever. Il faudra travailler en collaboration avec les autres gouvernements, et surtout avec les gouvernements provinciaux, mais aussi avec le secteur privé.

• (1345)

Le gouvernement a fait du bon travail. Il a solidifié les bases économiques, ce qui nous permettra d'investir dans l'infrastructure.

[Français]

M. Paul Mercier (Blainville—Deux-Montagnes, BQ): Monsieur le Président, nous avons devant nous aujourd'hui une motion du Parti réformiste, dont je vous lis la première phrase: «Que la Chambre condamne les politiques adoptées par le gouvernement en matière de transport.» Dois-je vous dire que je souscris avec enthousiasme à cette motion? Dans le seul domaine aéroportuaire,

Les crédits

l'actualité nous rapporte deux démonstrations éclatantes de cette nécessité de condamner le gouvernement en matière de transport.

Je ne prends que le domaine aéroportuaire. Il y a le dossier Pearson dont je ne parlerai que pour simplement dire que la décision du gouvernement libéral à ce sujet nous vaut, à nous autres contribuables, une poursuite de plus de 600 millions.

Mais ce dont je parlerai le plus, c'est de cet autre dossier ferroviaire qui a éclaté hier à nouveau et qui a trait à la décision prise par ADM de transférer tous les vols internationaux à Dorval, et de commencer à Dorval, vraiment sans autorisation, les travaux nécessaires à ces transferts.

Comme vous le savez, hier, le juge Viau, en Cour supérieure, à Montréal, a renversé cette décision et a accompagné sa décision de considérations accablantes et pour ADM et pour le gouvernement fédéral. Ce jugement de quelque 260 pages abonde en perles dont je n'en relèverai que trois.

La première, je la cite pour en donner la substance: «Le juge ordonne à ADM d'agir dans l'intérêt public.» Voilà donc une créature du gouvernement fédéral qui se fait reprocher de ne pas avoir agi dans l'intérêt public. Je me demande si nous sommes suffisamment conscients de ce qu'il y a de scandaleux dans cette accusation. Qu'on me permette à ce sujet de rappeler le proverbe bien connu «tel père, tel fils». Et ADM est le rejeton du fédéral.

Deuxième petite perle: «Le juge accuse ADM de manipulation des résultats d'une étude.» Voilà de nouveau, et il faut insister là-dessus, ADM est une créature du fédéral et cet organisme est accusé de tripoter les résultats d'une étude dans son intérêt ou dans celui des lobbys qui l'appuient et que je ne citerai pas ici.

Troisième perle: «ADM est accusé d'abus de pouvoir.» Cette créature du gouvernement est accusée d'abus de pouvoir, parce que ADM a décidé un changement radical de vocation des deux aéroports, alors qu'en tant que locateur, le gouvernement avait le droit d'exiger d'être consulté et que son autorisation soit obtenue pour toute modification de cette mission.

Je tiens, avec fierté, à souligner que notre parti, le Bloc québécois, a dénoncé, dès le début, ces pratiques et demandé qu'il y soit mis fin par le gouvernement fédéral qui a la haute responsabilité du transport aérien. Il n'appartient pas à notre parti de se prononcer soit pour Mirabel soit pour Dorval.

Il lui appartient, par contre, de dénoncer les agissements d'ADM et du gouvernement dans ce dossier, et, en particulier, l'arrogance avec laquelle ADM, c'est-à-dire sept personnes, sans consultation réelle de qui que ce soit, dit le juge, et même pas de SOPRAM qui est l'organisme consultatif placé à ses côtés pour être consulté, donc, sans avoir consulté personne, ces sept personnes décident de l'avenir d'une région et de l'avenir de l'aéroportuaire dans la grande région de Montréal.

Nous avons également demandé, toujours sans succès, que les études sur lesquelles ADM se fonde soient rendues publiques. Nous ne l'avons pas obtenu. Nous avons fait appel à la Loi de l'accès à l'information.

• (1350)

Nous avons été déboutés, parce que cette créature du gouvernement, de ce fait-là, n'a pas à se soumettre à cette loi. Les études nous ont été refusées et nous nous trouvons devant une situation où cette décision capitale pour les régions, personne n'a le droit de savoir sur quoi elle se fonde.

Je vais conclure rapidement. En tant que souverainiste, je ne devrais pas rouspéter, je devrais plutôt dire merci à ADM et à Ottawa d'avoir fourni aux Québécois une preuve de plus que, dans le cadre fédéral, nous ne pouvons pas espérer une gestion à l'abri des lobbys. Nous ne pouvons pas espérer une gestion raisonnable, nous ne pouvons pas espérer une gestion dans l'intérêt public de ces questions de transport qui nous intéressent aujourd'hui. Nous ne pouvons que vraiment espérer que, dans le cadre d'un Québec souverain, ce pays soit géré de façon raisonnable et honnête.

M. Antoine Dubé (Lévis, BQ): Monsieur le Président, j'aimerais demander à mon collègue davantage de précisions sur les conséquences que cela aura sur l'aéroport de Mirabel. Dans quelle impasse se trouvent maintenant les deux aéroports? Est-ce qu'il pourrait expliquer davantage la situation, parce qu'il faut qu'on ait des nouvelles à ce sujet?

M. Mercier: Monsieur le Président, on ne peut pas préjuger de la question de savoir si ADM ira ou non en appel. On ne peut pas non plus préjuger de ce que va faire Ottawa, à qui le juge demande, et même exige, de prendre certaines dispositions, parmi les cinq conditions qu'il énonce, pour que la décision d'ADM puisse être appliquée.

Je dirai simplement ceci: c'est que des millions ont été dépensés jusqu'à présent, rien qu'en frais juridiques par les deux partis, millions qui auraient été épargnés si on avait suivi la recommandation du Bloc québécois de tenir des consultations publiques devant lesquelles les argumentations auraient été présentées, les études auraient été déposées, et à bien moindre frais. Ce dossier aurait pu être débattu en public et non pas en cachette.

Nous ne savons pas maintenant si la saga va continuer, si on va continuer à dépenser des millions en appel d'ADM, quelle va être la position que prendra le gouvernement face aux recommandations du juge. De sorte que pour répondre à mon honorable collègue, je ne peux, à ce stade-ci, rien dire de ce qui va se passer. Cela dépend de la décision d'ADM et de celle du gouvernement fédéral.

M. Antoine Dubé (Lévis, BQ): Monsieur le Président, j'ai l'impression que je vais devoir continuer après la période des questions orales.

Il y a quatre éléments dont je veux parler dans le cadre de ce débat qui porte sur le transport, une motion déposée par le Parti réformiste qui essaie de démontrer l'insatisfaction face aux politiques de transport du gouvernement fédéral.

Parmi les sujets mentionnés, il y a d'abord l'aéroport Pearson. Je pense que c'est un sujet dont on a tous parlé, du moins, plusieurs députés en Chambre en ont traité. Je veux ajouter ma voix à ceux qui trouvent pour le moins inquiétante, pour ne pas dire scandaleuse, la

Article 31 du Règlement

façon dont on s'y prend pour sauver les meubles, pour réparer les pots cassés.

Rappelons les faits. L'actuel premier ministre libéral, lorsqu'il était dans l'opposition et durant la campagne électorale, avait annoncé qu'il renverserait la décision de l'ancien gouvernement conservateur de privatiser l'aéroport Pearson de Toronto en disant que ce serait beaucoup trop cher. On parlait de 600 millions de dollars.

Voilà qu'on a vu récemment, dans les journaux, que juste au niveau de la compensation, il s'agirait maintenant d'une centaine de millions de dollars. Pour réparer des pots cassés, pour tenter de respecter une promesse, on trouve que cent millions de dollars, c'est trop élevé.

• (1355)

Beaucoup de citoyens parlent de plus en plus d'un deuxième sujet, celui des infrastructures routières. Beaucoup de citoyens ont demandé à leurs députés en cette Chambre de déposer des pétitions, et je vais probablement en déposer moi aussi. Ils veulent qu'on consacre plus d'argent à l'amélioration ou à la réparation du réseau routier au Canada.

À ce sujet, on a déploré le fait que le Québec n'ait pas sa part. Entre 1952 et 1986, seulement 16,5 p. 100 des dépenses fédérales pour les routes ont été accordées au Québec, alors que nous représentons plus de 24 p. 100 de la population, comme vous le savez.

De 1986 à 1988, les dépenses ont diminué à 13 p. 100. En 1991-1992, l'année où cela a été le plus bas, elles ont baissé à 4,2 p. 100. Par la suite, cela a remonté un peu, mais ça n'a jamais dépassé 12 p. 100. Donc, la moitié de l'argent que le gouvernement fédéral devrait dépenser dans le domaine routier au Québec n'est pas dépensé.

Il y a deux autres sujets, mais je pense que je devrai continuer après la période des questions orales.

Le Président: Absolument, mon cher collègue. Vous aurez la parole après la période des questions orales. Vous disposerez encore de sept minutes, si vous désirez les utiliser.

Comme il est environ 14 heures, nous allons commencer les déclarations des députés.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

L'ASSEMBLÉE PUBLIQUE PRÉBUDGÉTAIRE

M. Maurizio Bevilacqua (York-Nord, Lib.): Monsieur le Président, il y a quelques semaines, les habitants de York-Nord participaient à notre assemblée publique prébudgétaire annuelle pour discuter de la situation économique actuelle du pays et pour envisager la meilleure façon de procéder.

Les participants ont demandé au gouvernement de continuer à consacrer ses efforts à la réduction du déficit et à la création d'un

environnement économique favorable à la création d'emplois. Par ailleurs, ils ont exhorté le gouvernement à s'abstenir d'accorder des diminutions d'impôts coûteuses tant que le budget n'était pas équilibré.

Les discussions ont surtout porté sur la façon de consolider les acquis. Les participants ont reconnu que plus de 770 000 emplois ont été créés et que la lutte contre le déficit était presque gagnée. Nous devons bâtir sur nos réalisations et nous assurer que l'économie demeure forte. Investir dans la jeunesse, la technologie et les PME étaient pour les participants des priorités de premier ordre. Pour les PME, ils ont demandé la simplification des formalités administratives et l'amélioration de l'accès à l'information et aux capitaux.

Les habitants de York-Nord prennent leur rôle au sérieux en ce qui concerne l'élaboration du budget. Ils ont vu leurs idées et leurs suggestions devenir politiques gouvernementales. Ils continuent à faire leur marque.

* * *

[Français]

LA FÉDÉRATION DES TRAVAILLEURS DU QUÉBEC

M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ): Monsieur le Président, à la veille du 40^e anniversaire de la FTQ, je tiens à rendre hommage à cette centrale syndicale dans laquelle j'ai oeuvré pendant 19 ans. La FTQ est née de la fusion de la Fédération provinciale du travail du Québec et de la Fédération des unions industrielles du Québec, le 16 février 1957.

Mais la FTQ a bien plus de 40 ans. Ses origines remontent à la fin du siècle dernier. Influencée par le syndicalisme européen et nord-américain, elle est ainsi l'héritière de la riche histoire du mouvement ouvrier international.

Aujourd'hui, elle représente 480 000 personnes dans tous les secteurs et toutes les régions du Québec. En plus de défendre avec acharnement les intérêts de tous les salariés, la FTQ a épousé la cause souverainiste. Elle se bat aussi pour que ses membres puissent travailler et vivre en français.

L'apport exceptionnel de la FTQ à la société québécoise est reconnu par tous. Au nom du Bloc québécois, je lui souhaite un excellent 40^e anniversaire.

* * *

[Traduction]

LES EMPLOIS POUR LES JEUNES

M. Ian McClelland (Edmonton-Sud-Ouest, Réf.): Monsieur le Président, hier, le gouvernement a annoncé une stratégie d'emploi pour les jeunes. Elle cache peut-être des objectifs politiques ou non, mais je crois qu'on peut affirmer sans se tromper qu'il existe un lien direct entre l'employabilité, la possibilité de conserver un emploi et le nombre d'années de scolarité.

À mon avis, le gouvernement agit hypocritement en réduisant le financement de l'enseignement postsecondaire et en consacrant des

fonds à une stratégie d'emploi qui, aux yeux de bien des gens, n'est clairement qu'une stratégie électorale.

Il existe un lien direct entre les années de scolarité et la possibilité pour les jeunes de se trouver du travail. Par exemple, six mois après la fin de leurs études, seulement 3,5 p. 100 des diplômés de la promotion de 1990 de l'université de l'Alberta étaient encore à la recherche d'un emploi.

Si les jeunes Canadiens veulent pénétrer le marché du travail, ils doivent poursuivre leurs études.

* * *

LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

M. Len Taylor (The Battlefords—Meadow Lake, NDP): Monsieur le Président, les producteurs des Prairies qui réfléchissent encore à la façon de voter lors du référendum sur la Commission canadienne du blé devraient lire la récente étude de la firme Schmitz, Gray, Schmitz et Storey, qui montre que la CCB empoche plus d'argent qu'elle n'en recevrait dans le contexte d'un marché ouvert.

L'étude révèle que le monopole exercé par la Commission canadienne du blé, grâce à son guichet unique de vente, lui permet d'exiger des prix plus élevés pour l'orge de brasserie et l'orge fourragère. Les quatre économistes agricoles qui ont réalisé l'étude ont évalué la différence de prix à 72 millions de dollars par année en moyenne pour la décennie de 1984-1985 à 1994-1995.

Étant donné les informations de ce genre, il est facile de prévoir le résultat de la consultation des producteurs. Le pouvoir de la Commission canadienne du blé procure un avantage considérable non seulement aux agriculteurs individuels, mais à tout le pays. Nous devrions tous faire de notre mieux pour appuyer la Commission canadienne du blé et voir à ce qu'elle jouisse d'un avenir durable et prospère.

* * *

LE Puits N° 1 DE LEDUC

Mme Marlene Cowling (Dauphin—Swan River, Lib.): Monsieur le Président, c'est aujourd'hui le 50^e anniversaire d'un événement important de l'histoire canadienne. Le 13 février 1947, Imperial Oil mettait en production le puits n° 1 de Leduc. À l'époque, l'Alberta était une province agricole qui manquait de ressources naturelles. Le pétrole était importé des États-Unis.

Imperial Oil a persévéré pendant des décennies d'exploration coûteuse et improductive. La société a foré cent trente-trois puits sans succès avant la découverte de Leduc, au sud d'Edmonton. Ce puits a marqué un tournant pour l'industrie pétrolière canadienne. Il a rapidement donné naissance à un secteur pétrolier innovateur et compétitif qui est devenu une source importante de revenus, d'emplois et d'exportations.

Pour l'ouest du Canada, la découverte de Leduc peut être considérée comme l'événement économique le plus important de l'après-guerre.

Article 31 du Règlement

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Andy Scott (Fredericton—York—Sunbury, Lib.): Monsieur le Président, ces derniers jours nous avons beaucoup entendu parler de l'anomalie des petites semaines du programme d'assurance-emploi. C'est un problème sérieux qui doit être résolu. Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue les avantages qu'ont apportés les réformes du gouvernement.

Le passage des semaines aux heures permet de comptabiliser tout le travail. C'est particulièrement intéressant pour les industries saisonnières. La protection des bas revenus signifie que les Canadiens gagnant moins de 26 000 \$ par année peuvent recevoir un revenu de remplacement pouvant atteindre 80 p. 100 de leur salaire. Les gens peuvent avoir accès à des mesures actives de l'assurance-emploi pendant une durée de cinq ans, même si leurs prestations sont épuisées. Même le diviseur est un encouragement au travail plus humain que le simple fait de rendre les prestations plus difficiles à obtenir.

Même si l'application du programme exige des retouches urgentes, les réformes fondamentales représentent une politiques progressiste et innovatrice qui mérite tout notre appui.

* * *

[Français]

LA SEMAINE NATIONALE DU CIVISME

Mme Eleni Bakopanos (Saint-Denis, Lib.): Monsieur le Président, cette semaine, les Canadiens et Canadiennes célébreront la Semaine nationale du civisme. La célébration est plus spéciale cette année parce que c'est le 50^e anniversaire de la citoyenneté canadienne.

[Traduction]

Dans le cadre de cet événement important, je souhaite partager avec mes collègues à la Chambre ma vision de ce que signifie être Canadien.

Être Canadien, c'est être fier de ce que nous sommes et surmonter ce qui nous distingue pour bâtir un avenir meilleur. Cela signifie également faire partie d'un groupe plus important qui tire sa force de sa dualité linguistique et de sa diversité culturelle.

[Français]

Que l'on soit Canadien de naissance ou par choix, nous sommes tous libres de penser, d'agir et de choisir selon notre conscience. Cette base sur laquelle reposent les valeurs canadiennes est porteuse d'avenir. Être Canadien, c'est plus qu'un statut, c'est un atout.

* * *

[Traduction]

LE TRANSPORT DU GRAIN

M. Allan Kerpan (Moose Jaw—Lake Centre, Réf.): Monsieur le Président, nous y revoilà. Aux dernières nouvelles, il y avait quelque 46 navires qui attendaient d'être chargés de grain dans les ports de la côte ouest. Chaque fois que cela se produit, la Commission canadienne du blé rejette le blâme sur les chemins de fer, ces derniers s'en prennent aux compagnies céréalères et le ministre de

Article 31 du Règlement

l'Agriculture ne trouve personne à blâmer. Pendant ce temps, ce sont les agriculteurs, les véritables victimes, qui paient la note. Cette fois-ci, elle s'élève à 65 millions de dollars.

Les agriculteurs en ont assez de voir tous les intervenants se pointer du doigt. Ils se fichent de savoir qui est à blâmer. Ils veulent plutôt qu'on règle les problèmes qui touchent leur vie quotidienne.

Le ministre doit commencer à comprendre que ces interruptions du transport des céréales doivent cesser. Il n'y a que des perdants dans ces situations. Je me demande souvent combien de temps il faudrait au gouvernement pour agir si les chèques de paye des députés, par exemple, étaient retardés pendant plusieurs mois parce que quelqu'un aurait décidé de fermer le bureau du contrôleur durant l'hiver.

• (1405)

Les contribuables du pays nous paient pour trouver des solutions réelles à des problèmes bien réels. Pourtant, nous restons ici à ne rien faire alors que les agriculteurs font les frais des luttes entre les principaux intervenants. Le gouvernement devrait avoir honte. Je pense que nous avons besoin d'un nouveau départ.

* * *

LE BUDGET

M. Jag Bhaduria (Markham—Whitchurch—Stouffville, Lib. dém.): Monsieur le Président, mardi prochain, le ministre des Finances déposera son budget et les chômeurs canadiens, qui sont légion, verront enfin s'il y avait du vrai dans ses propos. Pour l'heure, j'aimerais soumettre au ministre des Finances quelques recommandations de nature à créer des emplois intéressants pour les chômeurs canadiens dont le nombre dépasse les deux millions.

Le ministre des Finances devrait songer à décréter un gel d'un an des taux d'intérêt actuellement en vigueur, qui ont pour effet de créer des emplois. Le ministre des Finances devrait songer à accorder une déduction fiscale de 4 000 \$ pour chaque nouvel employé qu'embauche une petite entreprise. La taxe la plus détestée, la TPS, devrait être réduite à 5 p. 100 immédiatement, puis de 1 p. 100 par an, jusqu'à son élimination complète dans cinq ans.

Les chômeurs canadiens applaudiraient à ces initiatives. J'ose espérer que le ministre des Finances envisagera sérieusement de donner suite à mes propositions.

* * *

L'INDUSTRIE SUCRIÈRE

M. Ray Speaker (Lethbridge, Réf.): Monsieur le Président, l'ALENA et l'Organisation mondiale du commerce étaient censés entraîner la libéralisation du commerce avec les États-Unis. Or, pour notre industrie sucrière, c'est le contraire qui s'est produit.

En 1995, les Américains ont contourné l'esprit de l'OMC et ont imposé des droits élevés sur les exportations canadiennes de sucre. L'accès aux marchés américains a été réduit de plus de 60 p. 100.

C'est ainsi que la firme Rogers Sugar a dû fermer son usine de Winnipeg, entraînant la perte de 82 emplois.

Mais ce n'est pas la seule subvention au sucre à subsister en cette ère de libre-échange. Le programme de réexportation de produits contenant du sucre, auquel les États-Unis sont convenus de mettre fin aux termes de l'ALENA, est toujours en vigueur un an après la date fixée, soit en janvier 1996. Des consultations spéciales ont eu lieu mais vain, ce qui prouve que les Américains ne mettront pas fin au programme tant qu'on ne leur forcera pas la main.

J'exhorte le gouvernement à tenir la promesse qu'il a faite de demander la constitution d'un groupe de règlement des différends dans le cadre de l'ALENA et d'obliger les États-Unis à mettre fin à leur programme de réexportation dans les plus brefs délais.

* * *

[Français]

LA SOCIÉTÉ RADIO-CANADA

M. Pierre de Savoye (Portneuf, BQ): Monsieur le Président, cette semaine, pour la énième fois, le gouvernement récrivait le livre rouge. En effet, après avoir affirmé que le gouvernement avait rempli sa promesse concernant la TPS, après avoir affirmé qu'il avait rempli ses promesses référendaires sur la société distincte par l'adoption d'une motion bidon, le gouvernement récidive.

Voilà que, cette semaine, la ministre du Patrimoine annonçait, sans rire et pour la troisième fois, que Radio-Canada aurait un financement stable pour cinq ans après que le gouvernement lui aura retiré 379 millions de dollars.

La nouvelle a été accueillie avec scepticisme par tous. En effet, comment croire cette promesse faite par la ministre à la veille d'une campagne électorale? Mais la réponse la plus cinglante est venue du président-directeur général de Radio-Canada lui-même, M. Perrin Beatty, qui déclarait, et je le traduis: «La garantie n'existe que lorsqu'on a le chèque entre les mains.»

* * *

[Traduction]

LA SOMALIE

M. John Richardson (Perth—Wellington—Waterloo, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour raconter à la Chambre une histoire où se confondent honneur, distinction et héroïsme, une histoire que beaucoup ne connaissent peut-être pas. Elle relate les actions des casques bleus canadiens qui se sont distingués en Somalie.

Dans des environnements peu familiers et dangereux, exposés aux tirs de mortier, d'artillerie et d'armes légères, nos soldats canadiens ont admirablement rempli leurs fonctions. Ils ont assuré la protection d'un secteur d'environ 30 000 kilomètres carrés, ont accompagné des convois humanitaires, ont effectué des opérations de déminage et ont détruit de vastes quantités d'armes.

Le corps médical a ouvert des cliniques externes, formé du personnel hospitalier et réparé du matériel. Les soldats ont réparé de la machinerie, rafistolé la prison locale et assisté le personnel de

l'hôpital de l'International Medical Corps. Ils ont également construit des ponts et des écoles et ont remis à neuf des routes et des pistes d'atterrissage, tandis que, au-dessus de leurs têtes, nos avions de transport Hercules soutenaient les énormes efforts de secours humanitaire.

Voilà l'autre facette de l'histoire sur la Somalie. C'est la raison pour laquelle le gouvernement du Canada crée une médaille en l'honneur de ceux qui ont servi en Somalie. Ils l'ont fait avec distinction et méritent de porter cette médaille avec fierté.

* * *

[Français]

LE CANCER DU SEIN

Mme Marlene Catterall (Ottawa-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, chaque année, au Canada, des milliers de femmes meurent du cancer du sein et le taux de mortalité n'a pas diminué. Cette maladie n'est pas seulement une question médicale ou scientifique; vaincre le cancer du sein nécessite la participation de toute la communauté mondiale.

• (1410)

[Traduction]

En juillet, Kingston, en Ontario, sera l'hôtesse de la première conférence mondiale sur le cancer du sein. Tous les députés, hommes et femmes, sont invités cet après-midi, après la période de questions, à rencontrer les organisateurs de la conférence pour assister à une séance d'information qui aura lieu dans la salle 238-S.

La conférence visera à déterminer quelles mesures sont prises ou non et quelles mesures s'imposent pour vaincre le cancer du sein, qui tue un grand nombre de femmes.

* * *

LE PROGRAMME EXPÉRIENCE CANADA

M. John Murphy (Annapolis Valley—Hants, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de me lever aujourd'hui pour féliciter M. Brian Loughhead, de Windsor Junction, dans ma circonscription, Annapolis Valley—Hants. Brian est présent à la tribune.

Brian vient de terminer un stage de travail dans le cadre d'Expérience Canada, ce programme de perfectionnement professionnel qui aide les jeunes à négocier la transition de l'école au monde du travail. Établi sous l'égide du Conseil pour l'unité canadienne, le programme permet à des jeunes de vivre une expérience de travail à l'extérieur de leur province ou de leur territoire.

À la fin de son stage, Brian a décroché un contrat de travail par l'intermédiaire du programme. Son succès est un modèle pour les jeunes qui sont actuellement chômeurs ou travailleurs sous-employés.

J'invite tous les députés à se joindre à moi pour féliciter Brian de sa réussite. En collaborant, nous continuerons à faire grandir l'espoir et à créer des débouchés pour nous jeunes.

Article 31 du Règlement

[Français]

LA CIRCONSCRIPTION DE SAINT-JEAN

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, les électeurs et électrices de Saint-Jean jettent un regard très sévère sur les contre-performances du gouvernement libéral.

En effet, dans un sondage de la maison Objectif, pour le compte du journal *Le Canada français*, on y apprend que 71,4 p. 100 des électeurs et des électrices de Saint-Jean sont peu ou pas du tout satisfaits du chef du gouvernement fédéral.

À la lecture de ce sondage, on décèle que la déception est si grande qu'elle gagne même les sympathisants libéraux. En effet, plus du tiers d'entre eux se disent insatisfaits du gouvernement libéral.

Je veux rappeler que la circonscription de Saint-Jean a toujours été considérée comme une circonscription baromètre de l'opinion publique québécoise en matière politique.

Ce sondage consacre le constat d'échec des politiques de ce gouvernement libéral, autant à Saint-Jean qu'au Québec, et contredit de façon très claire les discours triomphalistes du premier ministre et de ses ténors libéraux du Québec.

* * *

[Traduction]

LE PREMIER MINISTRE

M. Monte Solberg (Medicine Hat, Réf.): Monsieur le Président, le premier ministre a décidé aujourd'hui qu'il livrerait ce que ses partisans ont appelé son message sur l'état du pays.

Avons-nous entendu ce discours à la Chambre, au Parlement, où les députés de l'opposition auraient pu en prendre connaissance et lui demander des comptes? A-t-il prononcé son discours à une tribune publique où des gens ordinaires auraient pu lui poser des questions, ou encore à une assemblée publique organisée par Radio-Canada? Non, cet homme, qui vit dans une bulle, nous a parlé de la salle de bal d'un hôtel, remplie de membres du cabinet du premier ministre et de l'élite d'Ottawa.

Qu'y avait-il pour les Canadiens dans ce discours? L'homme, qui vit dans une bulle, a-t-il parlé de l'intégrité ou de la responsabilité, de la Somalie, des avions Airbus, de Krever ou de la promesse brisée concernant la TPS? Qu'est-il arrivé du financement de 3,5 milliards de dollars qu'il a retiré à l'assurance-maladie tout en promettant de le maintenir? A-t-il parlé du 1,5 milliard de chômeurs, des 600 000 jeunes chômeurs, des 35 hausses d'impôts et des 25 milliards de dollars de nouvel argent que son gouvernement a puisé dans les poches des contribuables?

Non. L'homme, qui vit dans une bulle, a été fidèle à son habitude. Il a prononcé bien des paroles vides de sens, montrant encore une fois que le premier ministre ne sait rien des véritables inquiétudes du monde ordinaire.

Questions orales

[Français]

ÉQUIPE CANADA

M. Nick Discepola (Vaudreuil, Lib.): Monsieur le Président, nous n'avons pas fini d'entendre parler des retombées positives des différentes tournées d'Équipe Canada. Cette initiative sans précédent de notre premier ministre aura permis d'accroître radicalement le chiffre d'affaires du commerce extérieur canadien.

Aujourd'hui, j'aimerais vous présenter un autre membre de la dernière Équipe Canada qui est revenu de Thaïlande avec en poche des ententes concernant la conclusion de contrats dans le domaine du génie des ponts et l'application de la norme ISO 1400. Ces ententes, évaluées à 8 millions de dollars, ont été prises par la firme Desseau de Laval, au Québec. Cette grande entreprise canadienne de génie emploie actuellement plus de 800 personnes.

Au cours de ses quatre missions, Équipe Canada a aidé de très nombreuses entreprises du Québec à créer et à maintenir des emplois pour tous les gens du Québec. La firme Desseau de Laval est une de celles-là et nous sommes fiers de souligner son succès.

Bravo à la firme Desseau, bravo à l'Équipe Canada, bravo au premier ministre.

* * *

[Traduction]

LA TAXE DE VENTE HARMONISÉE

M. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, le Conseil économique des provinces de l'Atlantique affirme que la taxe de vente harmonisée favorisera le commerce et la création d'emplois.

• (1415)

Selon son nouveau rapport, la TVH aidera les entreprises à économiser plus de 584 millions de dollars par an. Les entreprises n'auront plus à acquitter la taxe de vente sur les articles qu'elles achètent pour fabriquer leurs produits ou construire leurs usines. Les entreprises de construction, par exemple, jouiront d'un avantage par rapport aux autres entreprises de l'Ontario qui continueront d'acquitter la taxe de vente.

Le rapport dit aussi que même une légère modification du climat d'investissement stimulera vraisemblablement la création d'emplois et la productivité.

Le Canada atlantique est une région formidable pour faire des affaires. La TVH n'est qu'une amélioration de plus.

QUESTIONS ORALES

[Français]

LE GOUVERNEMENT CANADIEN

M. Michel Gauthier (chef de l'opposition, BQ): Monsieur le Président, on savait, à écouter le premier ministre, que ça sentait les

élections, mais pas au point de ne pas avoir la moitié du Conseil des ministres devant nous.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. D'habitude, nous ne faisons pas mention de l'absence ou de la présence de qui que ce soit.

M. Gauthier: Monsieur le Président, le premier ministre a fait, en fin d'avant-midi, un portrait rose bonbon de la réalité canadienne. Le premier ministre, de toute évidence, a testé ses lignes électorales. Il tient un discours optimiste.

Des voix: Bravo!

M. Gauthier: Un discours optimiste, mais tellement loin de la réalité.

Des voix: Bravo!

M. Loubier: Qu'est-ce qu'on va faire avec ça, monsieur le Président? Ça n'a pas de bon sens!

Le Président: La question, s'il vous plaît.

M. Gauthier: Oui, j'en viens à ma question. On verra si l'optimiste tiendra de l'autre côté. Le premier ministre a été silencieux dans le dossier de la Somalie, il n'a pas glissé un mot du scandale Airbus, il n'a pas parlé de l'aéroport Pearson, il n'a pas parlé de la promesse non tenue de la TPS, et il n'a pas dit un mot sur l'armée canadienne.

Ma question s'adresse à celui de mes collègues d'en face qui peut répondre au nom du gouvernement. Pourquoi le premier ministre du Canada est-il aussi silencieux quand il s'agit des dossiers qui touchent à la moralité de son gouvernement?

[Traduction]

L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, il est vraiment touchant de constater que le chef du parti séparatiste s'inquiète de l'avenir des Forces canadiennes.

Quoi qu'il en soit, sa liste de plaintes injustifiées font ressortir un fait très important: il ne trouve rien à redire à ce que le gouvernement a fait pour remettre l'économie sur pied, faire baisser les taux d'intérêt et créer des centaines de milliers d'emplois.

[Français]

M. Michel Gauthier (chef de l'opposition, BQ): Monsieur le Président, si c'est un test que le premier ministre veut faire, il est mieux de répondre lui-même aux questions pendant la campagne électorale.

En 1993, le livre rouge déplorait 1,6 million de chômeurs au Canada, des millions d'assistés sociaux, un million d'enfants pauvres et des faillites en grand nombre. Trois ans et demi après l'arrivée au pouvoir de ce gouvernement: 1,5 million de chômeurs, 3 millions d'assistés sociaux, 1,5 million d'enfants pauvres et 86 000 faillites au Canada, un record de tous les temps.

Ma question s'adresse à celui du gouvernement qui osera répondre. Quand on parle des vrais problèmes, de quoi ce gouvernement a-t-il raison d'être fier?

Questions orales

[Traduction]

L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, la meilleure réponse que je puisse faire à mon collègue, c'est une citation du discours que le premier ministre a prononcé devant le Board of Trade ce matin. Il a dit que, selon les conjoncturistes du secteur privé, nous assisterons à une véritable relance de l'économie en 1997 et 1998. Ils affirment que nous devancerons la plupart des pays industrialisés en terme de croissance économique. Ils affirment que l'économie créera 300 000 emplois additionnels par an au cours des deux prochaines années, ce qui s'ajoute aux 700 000 emplois créés depuis que nous formons le gouvernement.

• (1420)

Et encore cette phrase: «Je sais que ces chiffres ne sont d'aucun réconfort pour ceux et celles qui n'ont pas de travail. Mais je tiens à ce qu'ils comprennent, ainsi que tous les Canadiens, ce que nous faisons pour combattre le chômage. Et comment je crois que nos interventions vont créer une économie renforcée et plus d'emplois pour tous les Canadiens.

[Français]

M. Michel Gauthier (chef de l'opposition, BQ): Monsieur le Président, ça fait trois ans et demi que les Canadiens entendent ce vieux discours. C'est un discours usé dans la bouche des représentants du gouvernement.

Le premier ministre du Canada. . .

Une voix: On va s'ennuyer de toi.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Le chef de l'opposition a la parole.

M. Gauthier: Monsieur le Président, du côté du gouvernement, certains présumant qu'ils vont s'ennuyer de moi. Qu'ils viennent me battre dans Roberval s'ils en sont capables. Qu'ils présentent n'importe qui. . .

Des voix: Bravo!

M. Gauthier: Même le ministre de la Défense.

Plus sérieusement et beaucoup plus tristement, le premier ministre, dans son discours-fleuve, a donné comme preuve du bon fonctionnement du système fédéral canadien l'entente sur la main-d'oeuvre, les infrastructures, les programmes jeunesse, le droit de veto et la société distincte.

Des voix: Bravo!

M. Gauthier: Oui, monsieur le Président, leur aveuglement les conduit à applaudir, mais voyons ce qu'il en est. La main-d'oeuvre: rien n'est réglé avec le Québec. Les infrastructures. . .

Des voix: Question!

Le Président: Je demande au chef de l'opposition de bien vouloir poser sa question.

M. Gauthier: Monsieur le Président, j'en viens à ma question parce que, autant dans les programmes jeunesse que dans le droit de

veto ou la société distincte, c'est zéro, en majuscules, pour les réponses au Québec.

Comment le premier ministre, comment le gouvernement peut-il donner ces dossiers en exemple du bon fonctionnement du fédéralisme canadien sans rire?

L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de confiance qu'on peut répondre aux interrogations du chef de l'opposition, parce que je pense que les milieux, à travers le Canada, ont bien senti l'effort de renouvellement que nous avons pris, au Conseil des ministres, où nous avons une approche intégrée avec les provinces au profit des enfants; nous avons pris comme priorité une prestation nationale intégrée pour les enfants.

On me parle de la main-d'oeuvre. Je voudrais expliquer à nos collègues d'en face que le gouvernement du Canada a mis sur la place publique, mon prédécesseur l'avait fait le 30 mai dernier, une offre de transfert de cette responsabilité à la faveur des provinces. Nous avons déjà signé, ce qui démontre très bien notre bonne foi, des accords avec deux provinces, l'Alberta et le Nouveau-Brunswick, et nous continuons de négocier d'une façon très active avec le gouvernement du Québec.

Je peux assurer le chef de l'opposition officielle que plusieurs des discours sont en bonne voie de résolution.

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Monsieur le Président, ce midi, le premier ministre, qui a honte, qui se cache, s'est vanté d'avoir mis de l'ordre dans les finances publiques fédérales en réduisant le déficit. Il s'est aussi montré plein de compassion pour les sans-emploi et les enfants pauvres.

Ma question s'adresse au premier ministre ou à celui qui peut répondre à sa place: Le premier ministre reconnaît-il que cette réduction du déficit est principalement le fruit de l'augmentation des impôts et des taxes de 18 milliards depuis 1994, du vol du surplus à la caisse de l'assurance-chômage de cinq milliards, des coupures honteuses de 4,5 milliards dans les programmes sociaux?

Autrement dit, ce sont les provinces, les chômeurs et les pauvres qui ont financé la belle performance du gouvernement.

• (1425)

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, nos réalisations sont visibles pour tous. Dans les forums internationaux, que ce soit le Fonds monétaire ou l'OCDE, tous les rapports indiquent que la performance du Canada, au point de vue économique, a été la meilleure de tous les pays industrialisés.

Les journaux français parlent du miracle canadien; les investisseurs japonais sont maintenant prêts à investir à des taux d'intérêt qui sont 5 p. 100 plus bas qu'auparavant. Nous avons remis la fiscalité en ordre; nous avons récupéré notre responsabilité fiscale; nous avons créé 700 000 emplois; nous avons diminué le taux d'inflation à 1,5 p. 100 et, en 1996, nous aurons un surplus de notre balance courante.

Voici les réalisations du gouvernement contre lesquelles l'opposition ne peut rien faire.

Questions orales

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Monsieur le Président, ce miracle canadien dont il parle, cela veut dire 500 000 enfants pauvres de plus depuis qu'ils sont au pouvoir.

Le représentant du gouvernement va-t-il reconnaître que son gouvernement, en coupant les programmes sociaux de 4,5 milliards, cela a eu des effets dévastateurs sur l'accroissement de la pauvreté? Autrement dit, la belle compassion dont a fait montre le premier ministre, ce midi, c'est l'aveu de sa culpabilité. C'est lui le coupable!

M. Young: C'est un cri du coeur.

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, l'opposition est tellement renversée de la vérité, qu'elle ne considère même plus poser des questions.

Mais sans même que le député ait posé une question, je pense qu'il est clair, lorsqu'on regarde nos dépenses de programmes, qu'elles ont diminué de 120 milliards à 103 milliards l'an prochain, ce qui veut dire que la grande majorité de nos dépenses se sont faites dans nos ministères. Nous nous sommes imposé plus de coupures que nous avons coupé n'importe quel transfert. En fait, le gouvernement s'est imposé des coupures de 22 p. 100 de façon à rétablir sa responsabilité fiscale.

Et je dois dire que s'il n'y avait pas eu les séparatistes de l'autre côté, le résultat aurait été bien meilleur.

* * *

[Traduction]

L'ENQUÊTE SUR LA SOMALIE

M. Bob Mills (Red Deer, Réf.): Monsieur le Président, hier, les commissaires de la commission d'enquête sur les événements de Somalie ont accusé le gouvernement d'ingérence politique dans une enquête sur le camouflage d'un meurtre.

Les commissaires Létourneau et Desbarats ont déclaré très clairement que le gouvernement savait très bien que, s'il mettait fin à l'enquête, les Canadiens ne connaîtraient jamais la vérité sur le camouflage survenu aux plus hauts échelons de la hiérarchie.

Je voudrais poser au premier ministre la question à laquelle le gouvernement a refusé de répondre hier. Pourquoi les libéraux ne veulent-ils pas que la commission d'enquête fasse toute la lumière sur le camouflage d'un meurtre aux plus hauts échelons de la hiérarchie?

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, le député est totalement irresponsable. Personne au Canada ne croit qu'il y a eu ou qu'il y a maintenant au Canada camouflage d'un meurtre.

Le gouvernement a déclaré, et, en tant que ministre, j'ai reconnu qu'il y avait eu de nombreuses erreurs dans la façon dont l'institu-

tion militaire avait réagi aux événements tout à fait intolérables survenus en Somalie et qui se sont soldés par la mort de citoyens somaliens. Cela ne fait aucun doute.

Comme je l'ai dit, et le député le sait, tous les Canadiens qui veulent vraiment comprendre ce qui s'est passé en Somalie savent qui a appuyé sur la gâchette. Tout le monde au Canada sait exactement ce qui s'est passé en Somalie dans la mesure où on peut le savoir après deux ans de travaux de la commission, après les enquêtes militaires, les procès devant la cour martiale et tout le reste.

Le député essaie de saisir ce qu'il croit être une excellente occasion pour son parti, mais son chef n'est pas du tout d'accord avec lui puisque, en septembre 1996, ici même à la Chambre des communes, il a demandé au premier ministre l'assurance que l'enquête sur les événements de Somalie serait terminée avant les élections. Il n'a absolument rien dit sur la vérité ou sur les faits. Il voulait simplement que la commission termine ses travaux.

● (1430)

M. Bob Mills (Red Deer, Réf.): Monsieur le Président, le ministre a déclaré à la Chambre que l'enquête durera peut-être encore au XXI^e siècle, peut-être encore huit ans. Les commissaires ont déclaré qu'elle serait terminée et que le rapport serait sur le bureau du ministre à la fin de décembre 1997. Le ministre a laissé entendre à la Chambre qu'elle pourrait durer indéfiniment.

Le ministre peut essayer autant qu'il voudra de faire diversion, cela ne sert à rien. Pour la première fois dans l'histoire du Canada, un gouvernement met fin aux travaux d'une commission d'enquête indépendante et il le fait au moment crucial où la commission se rapproche de certains de ses amis.

Qu'est-ce que le gouvernement essaie de cacher par ce camouflage aux plus hauts échelons?

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, en raison du respect que j'ai pour la Chambre et parce que je sais que les réponses doivent être brèves, je ne relèverai pas tous les renseignements irresponsables et tout à fait faux que le député a mis dans sa question.

Je m'arrêterai très brièvement à un aspect de la question. Le député a déclaré que les commissaires lui auraient dit ou auraient dit à quelqu'un d'autre que leur travail serait terminé à la fin de décembre de cette année. C'est ce que j'ai entendu dire au député.

Je vous cite une lettre qu'a envoyée la Commission d'enquête sur le déploiement en Somalie au Conseil privé. Je cite un document que la commission a envoyée directement au Conseil privé: «Premier scénario: le scénario le plus souhaitable ou optimal.» Il y a ensuite trop de détails pour que je prenne le temps de la Chambre à les lire, aussi je vais droit à la conclusion: «Selon le scénario le plus souhaitable ou optimal, les audiences seraient terminées en mai 1998 et il faudrait ensuite de quatre à six mois pour produire le rapport final.»

Questions orales

Tôt ou tard, le député devra faire des efforts pour bien se documenter.

M. Bob Mills (Red Deer, Réf.): Monsieur le Président, il est évident que nous aimerions tous que ce document soit déposé pour pouvoir y jeter un coup d'oeil. Je m'en remets à ce que les commissaires ont dit publiquement lors de leur conférence de presse d'hier.

Mais la véritable question, c'est que le gouvernement était de toute évidence heureux lorsque seuls ceux qui sont au bas de l'échelle se faisaient prendre. Dès l'instant où on a commencé à s'intéresser aux échelons supérieurs, le gouvernement a mis fin à l'enquête. C'est la première fois dans l'histoire du Canada que cela se fait. Le gouvernement et le premier ministre en sont les responsables.

Pourquoi le premier ministre met-il fin aux travaux de la commission avant qu'elle se soit intéressée aux plus hauts échelons? Le premier ministre ne voit-il donc rien? Qu'est-ce que le gouvernement essaie de cacher en interrompant les travaux de la commission?

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, le député parle souvent de ceux qui sont au bas de l'échelle, d'aller au fond des choses. De toute évidence, ce qu'il connaît le mieux comme fond, c'est le fond du baril.

Le député a parlé du moment où la commission lui a dit qu'elle pourrait présenter son rapport. Je peux lui affirmer qu'il y a un autre point de vue sur le moment où la commission pourrait présenter son rapport.

Je pourrais aussi rendre service au député et lui éviter de se mettre dans l'embarras au sujet d'une autre allégation qu'il a faite. Peut-être pourrais-je suggérer au député de vérifier ses renseignements avant de répéter qu'aucun gouvernement au Canada n'a jusqu'à maintenant mis fin à une enquête.

* * *

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre du Développement des ressources humaines.

Le premier ministre s'est vanté de l'adoption de la Loi sur l'assurance-emploi. C'est curieux. En effet, moins de cinq semaines après la mise en vigueur des dispositions majeures de la nouvelle Loi sur l'assurance-emploi, le ministre responsable du Développement des ressources humaines reconnaît déjà qu'il doit corriger ce qu'il appelle, avec sa méconnaissance proverbiale des dossiers, des imperfections. Pourtant, l'opposition officielle n'a cessé de dénoncer le caractère aberrant de certaines dispositions du régime.

• (1435)

Parmi les imperfections qu'il a à résoudre, le ministre s'occupera-t-il du cas de Rita qui, après avoir travaillé 12 semaines de 35 heures au salaire minimum, ne recevra qu'un maigre 35 \$ par semaine à titre d'assurance-chômage, car, avec la nouvelle loi, seul le revenu gagné pendant les 26 dernières semaines est pris en compte?

Le ministre réalise-t-il que selon. . .

Le Président: Je m'excuse d'interrompre l'honorable députée. Le ministre du Développement des ressources humaines a la parole.

L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, la députée de l'opposition dit que nous avons reconnu qu'il y avait des imperfections dans le système. Notre gouvernement reconnaît, et le premier ministre en a parlé, ce matin, et notre gouvernement a eu le courage de faire une réforme globale, une réforme de l'ensemble du système d'assurance-chômage, dont sont épris les gens d'en face, mais qui ne correspondait absolument plus aux besoins des gens sur le marché du travail contemporain.

Alors, ce que nous révisons, et ce que le gouvernement a toujours dit, mes deux prédécesseurs au ministère du Développement des ressources humaines l'ont dit et je l'ai dit depuis que je suis ministre du Développement des ressources humaines, c'est que nous allons superviser de près la transition vers le nouveau système d'assurance-emploi et que s'il y avait ici et là des ajustements à faire, nous étions disposés à les faire pour un meilleur service des Canadiens.

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, la vie du monde, c'est fait de 35 \$ au lieu de 121 \$. J'ai une autre question du même type pour le premier ministre.

Qu'est-ce que le ministre répond à Benoît qui, après avoir travaillé 450 heures en 10 semaines en 1996, est admissible à l'assurance-emploi, parce que les mesures transitoires que le ministre a découvertes en cours de route pénalisent les travailleurs qui se sont conformés, en 1996, aux conditions de la loi?

Le ministre est-il prêt à assouplir les mesures transitoires pour que toutes les personnes qui ont travaillé plus de 35 heures en 1996 ne soient pas pénalisées, comme elles le sont maintenant?

L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, cette personne qui a travaillé en 1996, dans les 26 dernières semaines, le gouvernement a tranché en sa faveur dans les mesures de transition. À l'époque, il n'y avait pas de système, chez les employeurs, pour savoir si le nombre d'heures avaient été complétées et nous prenons pour acquis que toute semaine qui aura été comptabilisée, même si elle n'était pas de 35 heures, aura les 35 heures. Donc, nous nous rendons à la faveur du client, pour lui donner le bénéfice du doute. Donc, la personne passera de 22 à 35 heures.

La personne qui, d'autre part, aura fait 50 heures, l'opposition réclame en sa faveur quelque chose qui n'existait pas dans l'ancien

Questions orales

système, parce que ces heures-là n'étaient pas assurées dans l'ancien système. On n'en assurait que 35 heures.

* * *

[Traduction]

L'ENQUÊTE SUR L'AFFAIRE SOMALIENNE

M. Jack Frazer (Saanich—Les Îles-du-Golfe, Réf.): Monsieur le Président, la décision du ministre de la Défense de mettre un terme à l'enquête sur la Somalie aura pour effet que la commission ne pourra faire la lumière sur les accusations de camouflage aux échelons supérieurs du ministère de la Défense.

Cela veut dire que le ministre laisse les militaires des grades inférieurs prendre tout le blâme pendant que les hauts gradés, les hauts fonctionnaires et peut-être même les politiques s'en tirent indemnes.

Pourquoi le ministre refuse-t-il de demander des comptes aux responsables des échelons supérieurs pour avoir tenté de camoufler les événements relatifs au décès d'un jeune Somalien et aux tortures qui lui ont été infligées.

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, le député, comme je l'ai souvent dit à la Chambre, a eu une longue et remarquable carrière dans les forces armées.

Je voudrais simplement dire, par votre entremise, monsieur le Président, au député qui vient de poser la question, que, comme cela a été le cas hier au comité, les députés ne doivent pas, que ce soit dans cette enceinte ou ailleurs, ternir la réputation des hommes et des femmes qui servent aux échelons supérieurs des forces canadiennes.

• (1440)

Tous reconnaissent que des erreurs ont été commises et que de très hauts gradés des Forces canadiennes en ont payé un prix très élevé. Il y a eu des changements appréciables aux échelons supérieurs des Forces canadiennes et du ministère de la Défense nationale.

Le député et certains de ses collègues qui ont servi dans les forces armées comprendront sûrement que l'on ne peut continuer à dénigrer les hommes et les femmes qui ont juré de servir leur pays et les forces armées et qui l'ont fait d'une manière des plus honorables et remarquables non seulement au Canada, mais partout dans le monde.

Je ne doute pas que le député, ayant lui-même servi son pays de manière remarquable, éprouve encore un peu de respect. . .

Le Président: Je vous demande à tous de faire preuve d'un peu de retenue. Je sais que nous ressentons tous une certaine pression. Je demande donc aux députés de s'en tenir, dans leurs questions, à des problèmes de responsabilité administrative et de ne pas s'attaquer

personnellement les uns les autres. C'est la meilleure façon de procéder, et je les exhorte à en rester là.

M. Jack Frazer (Saanich—Les Îles-du-Golfe, Réf.): Monsieur le Président, j'ai une certaine connaissance de la façon dont les militaires réagissent quand ils sont victimes d'une injustice flagrante.

La réponse du ministre ne change rien au fait que Shidane Arone a été battu, torturé et tué. Puis il y a la tentative de camouflage au quartier général de la Défense nationale. En mettant un terme à l'enquête, le gouvernement tente de camoufler le camouflage. Pourquoi le ministre veut-il soustraire les officiers supérieurs, les hauts fonctionnaires et les politiques à l'enquête? De quoi a-t-il peur?

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, pour être absolument honnête, ce dont j'ai peur, c'est que le député et ses collègues continueront ce manège tout à fait inacceptable pendant deux ou trois ans encore.

Ils laissent entendre que tous les membres des forces armées font du camouflage, de la mauvaise gestion et qu'ils se livrent au genre d'activités auxquelles ils ne cessent de faire allusion sans jamais tenir compte du fait que la vaste majorité des membres des forces canadiennes, à tous les échelons, font bien et honorablement leur travail.

Si le député croit vraiment que les Forces canadiennes méritent notre appui, il devrait être parmi les premiers à le dire et à le reconnaître. Il va dans les bases, je le sais. J'espère que ses collègues et lui vont continuer d'aller rencontrer les membres des Forces canadiennes, quel que soit leur rang. J'espère qu'ils essaient de savoir ce qui se passe vraiment au lieu de continuer d'essayer d'exploiter la situation à des fins politiques, auquel cas, je le dis au député, leur tentative est vouée à l'échec.

* * *

[Français]

LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA SOMALIE

M. Pierre Brien (Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de la Défense nationale.

Hier, nous avons assisté à une première dans l'histoire canadienne. Le président d'une commission d'enquête a accusé le gouvernement d'ingérence politique et a clairement indiqué qu'il ne peut pas entendre tous les témoins, comme le lui suggère trompeusement le gouvernement. Le ministre ne peut plus donner de réponses vides de sens, trompe-l'oeil et seulement électoralistes.

Comment le ministre de la Défense peut-il encore nier que la véritable raison qui motive son gouvernement à mettre un terme aux travaux de la Commission est qu'elle en était rendue à questionner les hauts fonctionnaires et les très haut gradés de l'armée sur leur participation dans cette affaire de camouflage?

Questions orales

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, je ne peux pas présumer, comme le fait mon honorable collègue, que la Commission était à la veille de questionner qui que ce soit, parce que la Commission a toujours décidé qui elle allait convoquer comme témoin et de la façon dont elle allait procéder.

• (1445)

J'ai fait allusion à un document qui a été envoyé au Conseil privé par la Commission d'enquête, dans lequel on y dit que, dans le scénario préféré des commissaires, l'enquête sur la Somalie aurait continué jusqu'à la fin de mai 1998 et que le rapport n'aurait pas été terminé avant la fin de l'année 1998 ou presque.

Ce serait de la pure spéculation de ma part d'essayer de deviner qui allait être convoqué par la Commission d'enquête sur la Somalie, étant donné qu'après deux ans, elle avait entendu plus de 100 témoins et, apparemment, n'avait pas jugé bon de faire comparaître ceux que mon honorable collègue pense qu'on aurait dû convoquer.

M. Pierre Brien (Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, la réponse du ministre frôle la démagogie. Il sait très bien que si la Commission n'a pas pu entendre tous les témoins, c'est à cause des longueurs, des problèmes créés par son ministère et par les très haut gradés de l'armée qui n'ont jamais collaboré à cette enquête, qui ont tout fait pour lui nuire et qui n'ont jamais accordé le soutien nécessaire.

Lui qui est un homme d'expérience, il sait pertinemment que plus l'on monte dans la hiérarchie, plus on se rapproche du gouvernement. Doit-on comprendre que si le gouvernement est intervenu de façon sans précédent pour interrompre les travaux, c'est que le premier ministre et le ministre sentaient très bien que les commissaires s'approchaient dangereusement de leur gouvernement?

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, comme cela se produit souvent à la Chambre, je donnerai certainement le bénéfice du doute à mon honorable collègue. D'ailleurs, ce n'est pas la première fois qu'on met un terme aux travaux d'une commission, mais je sais qu'il faut du temps pour aller fouiller et aller voir comment ça se passe.

Tel que je le disais plus tôt à mon honorable collègue, ce n'est pas la première fois, mais on va laisser passer ça, parce que je sais que l'honorable député ne ferait pas une déclaration erronée de mauvaise foi. Il le fait, parce qu'il ne sait pas mieux.

Mais qu'en est-il de cette question en particulier? Rien n'a empêché les membres de la Commission d'établir leur programme. S'il y a eu des délais pour fournir l'information, rien n'empêchait la Commission de demander que certains témoins se présentent pour qu'elle puisse les interroger.

Il ne faut pas oublier qu'il y a eu trois prolongements de mandat de la Commission d'enquête sur la Somalie. Lors du dernier prolongement, on a demandé au gouvernement de déposer le rapport avant la fin du mois de juin. À trois reprises, on a dit oui. Lorsqu'on dit

que c'est le temps de terminer le travail, l'honorable député dit que c'est de l'ingérence politique. Lorsqu'on dit oui, c'est correct; mais lorsqu'on dit non, c'est de l'ingérence politique.

[Traduction]

M. Jack Ramsay (Crowfoot, Réf.): Monsieur le Président, hier, le ministre de la Défense a dit que les membres de la commission d'enquête sur la Somalie n'avaient qu'à ne pas accepter le travail s'ils ne croyaient pas pouvoir l'accomplir. Et pourtant, c'est son gouvernement qui a permis que des documents soient détruits, qu'on mente à la police militaire. . .

Le Président: Si je ne m'abuse, le député a employé le verbe «mentir». Je lui demande de se rétracter.

M. Ramsay: Monsieur le Président, je retire ce verbe.

Le Président: Je demande au député poser sa question.

M. Ramsay: Oui, monsieur le Président. C'est sous la surveillance du gouvernement que ces incidents ont eu lieu, que l'on a détruit des documents, que l'on a induit la police militaire en erreur. Ma question s'adresse au ministre de la Défense nationale. Me dira-t-il ce que les libéraux essaient de cacher?

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, je puis assurer à mon collègue que si j'essayais de leur cacher quelque chose, à lui et à ses collègues, ce me serait beaucoup plus facile que de cacher une aiguille dans une botte de foin, car ils seraient incapables de trouver quoi que ce soit de bien, même s'ils l'avaient sous leur propre nez.

Le député dit que la prétendue destruction a eu lieu sous la surveillance du gouvernement. La destruction qui aurait prétendument eu lieu, selon l'ancien premier ministre, s'est produite lorsqu'elle était elle-même ministre de la Défense nationale.

• (1450)

Les incidents en Somalie et la plupart des événements auxquels le député fait allusion se sont produits du temps du gouvernement précédent. Mais nous n'allons pas prétexter cela pour ne rien faire. Le député croit peut-être que je passe mon temps à la Chambre et comme ministre de la Défense nationale à protéger des membres d'un gouvernement antérieur ou des gens qui sont passés à d'autres fonctions.

Ce que le gouvernement s'efforce de faire, c'est de régler un problème parmi tant d'autres qui ont surgi du temps du gouvernement précédent. Nous n'y arrivons pas parfaitement, j'en conviens. Mais il y a une marge entre ce que nous faisons et le manque de compréhension des événements et des faits dont le député et ses collègues font si odieusement preuve ici tous les jours ou presque.

M. Jack Ramsay (Crowfoot, Réf.): Monsieur le Président, mettre fin à l'enquête à ce moment-ci, c'est comme mettre fin à un procès avant que toute la preuve ne soit exposée et demander au juge de rendre son verdict.

Questions orales

Les membres de la commission d'enquête sur la Somalie ont déclaré publiquement qu'ils avaient terminé 90 p. 100 environ de leur travail et qu'il ne leur en restait plus que 10 p. 100. Quel que soit le pourcentage, il leur reste à examiner les tentatives faites pour étouffer et camoufler l'affaire du meurtre du jeune Somalien. Les libéraux ont mis un terme à l'enquête au moment même où elle allait toucher à leurs amis, aux bureaucrates et aux ministres.

Avec seulement 10 p. 100 du travail à finir, qui le ministre de la Défense essaie-t-il de protéger?

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, je suppose qu'il va nous falloir faire un dessin au député et à ses collègues pour qu'ils comprennent ce qui se passe.

Deux fois cet après-midi, au cours de la période des questions, j'ai fait allusion à un document fourni par les commissaires eux-mêmes, l'automne dernier, en 1996. . .

M. Ramsay: Déposez-le!

M. Young: Je n'ai pas encore fait mon dessin. Je ne le déposerai pas tant que je ne serai pas sûr qu'ils peuvent le comprendre.

Selon ce document, le scénario le plus souhaitable ou le scénario optimal est que les audiences se terminent en mai 1998, et qu'une période de quatre à six mois soit ensuite réservée à la rédaction du rapport final.

Cela veut dire deux ans. Même le député peut compter. Il y a 12 mois dans un an, ou 52 semaines, et ainsi de suite. Il comprendra probablement, même en fonction du document fourni par les commissaires eux-mêmes, qu'il ne reste pas à ceux-ci 10 p. 100 du travail à accomplir, mais qu'ils en ont à peine accompli la moitié. Voilà ce que le député ne comprend pas.

Pour nous, un document historique serait sans intérêt. Nous voulons pouvoir régler les vrais problèmes et relever les vrais défis que posent les Forces armées canadiennes aujourd'hui, et non en l'an 2000.

[Français]

M. Jean H. Leroux (Shefford, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement s'est toujours défendu en disant que les événements et les révélations mises à jour par la Commission d'enquête sur la Somalie s'étaient déroulés sous le régime des conservateurs. Cependant, plus les travaux de la Commission avancent, plus elle s'intéresse au rôle qu'ont joué dernièrement les hauts fonctionnaires et officiers supérieurs de l'armée canadienne dans ce dossier. Et c'est ça qui agace les libéraux.

Parce que l'on sait que la Commission voulait faire toute la lumière sur le camouflage au cours des années 1995-1996, doit-on comprendre que le ministre de la Défense a mis fin à l'enquête sur la Somalie parce qu'elle s'intéressait maintenant à ce qui s'est passé sous le gouvernement libéral?

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Non, monsieur le Président. La raison qui a motivé le gouvernement à en arriver à cette décision est qu'après trois prolongations de mandat, le temps était venu de demander à la Commission d'enquête de présenter ses recommandations et ses conclusions.

C'est parce qu'on pensait qu'une commission qui avait été établie au mois de mars 1995, qui avait comme premier mandat de terminer ses travaux à la fin de décembre 1995, qui avait été prolongée une deuxième fois et maintenant une troisième fois devait, à un moment donné, conclure ses activités.

C'était très important pour les forces canadiennes et pour le Canada en général d'assurer que ce qu'on a appris en Somalie, les résultats de ce qui s'est passé avant qu'on aille en Somalie, les incidents qui se sont produits là et le travail qui a été fait après, pour lequel tout le monde s'accorde à dire qu'ils n'étaient pas acceptables, qu'on apprenne de ces leçons en faisant quelque chose prochainement qui modifiera le comportement des forces canadiennes et aussi la façon dont la bureaucratie réagit dans de telles circonstances.

• (1455)

Si l'honorable député est intéressé par une enquête qui peut se poursuivre pendant quatre, cinq ou six ans, du point de vue historique, cela peut être intéressant, mais du côté pratique, cela vaut très, très peu.

M. Jean H. Leroux (Shefford, BQ): Monsieur le Président, ce qu'on a toujours demandé au gouvernement, ce sont des délais raisonnables.

L'enquête sur la Somalie sera qualifiée, dans l'histoire, de «l'enquête inachevée». On voulait, par cette enquête, faire toute la lumière pour rebâtir les forces canadiennes. Or, on va manquer notre coup.

Comment le premier ministre peut-il parler de l'intégrité de son gouvernement, quand ce même gouvernement met fin aux travaux de la Commission d'enquête sur la Somalie qui commençait à s'intéresser de trop près pour eux aux agissements de son gouvernement?

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, j'ai toujours fait confiance au jugement et à l'équité de la population canadienne.

Je pense que la vaste majorité des gens seront d'accord avec moi que lorsqu'on parle d'intégrité, surtout ces jours-ci, on n'a pas de leçon à prendre du Bloc québécois.

* * *

[Traduction]

LE LOGEMENT

M. Pat O'Brien (London—Middlesex, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux. Le gouvernement fédéral participe à d'importantes négociations sur le logement, avec toutes les provinces.

Questions orales

La ministre peut-elle aujourd'hui donner aux électeurs de ma circonscription, London—Middlesex, et à tous les Canadiens l'assurance que le gouvernement veillera à ce que tous les droits des personnes qui vivent dans des coopératives d'habitation soient protégés avant d'accepter d'en transférer la responsabilité administrative aux provinces?

L'hon. Diane Marleau (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Absolument, monsieur le Président. Le gouvernement respectera tous ses engagements financiers et autres en matière de logement social. Nous ne nous retirons pas de ce secteur. Nous continuons de dépenser environ deux milliards de dollars par année pour le logement social.

Si l'on veut en transférer la responsabilité administrative, c'est pour mettre fin aux chevauchements et au double emploi et pour avoir ainsi plus de fonds à investir dans le logement social.

Avant de signer un accord, les provinces devront s'engager à respecter les normes nationales. Mais surtout, elle devront respecter des critères rigoureux en matière d'obligation redditionnelle, de manière à ce que les fonds continuent d'être dépensés pour ceux qui ont besoin d'un logement.

Lorsqu'il est question de coopératives d'habitation. . .

Le Président: La parole est au député de Prince George—Peace River.

* * *

L'ENQUÊTE SUR L'AFFAIRE SOMALIENNE

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Réf.): Monsieur le Président, c'est le juge Létourneau, et non pas le Parti réformiste, qui a accusé le premier ministre et le ministre de la Défense d'ingérence politique.

Il a dit qu'il ne savait pas quelles étaient les raisons politiques qui pouvaient motiver le gouvernement à mettre un terme à l'enquête et à essayer de blanchir les faits. Il y a eu un meurtre, un camouflage de l'enquête, une tentative de blanchiment et, maintenant, un camouflage du camouflage, tout cela sous le nez du gouvernement.

Qu'est-ce que le gouvernement essaie de cacher?

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, le député sait que, à la mi-septembre, le chef de son parti a demandé au premier ministre à la Chambre de garantir que la commission d'enquête déposerait son rapport avant les élections fédérales.

Il n'a pas parlé d'entendre tous les témoins. Il n'a pas parlé d'aller au fond des choses. Il n'a pas parlé de s'assurer qu'on avait passé toute l'affaire au peigne fin. Il a simplement demandé que le premier ministre du Canada garantisse que la commission d'enquête déposerait son rapport avant les prochaines élections fédérales.

Qu'est-ce qui l'a motivé à faire une telle demande?

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Réf.): Monsieur le Président, le casque du ministre de la Défense est peut-être un peu

trop serré. Nous parlons ici de preuves qui semblent indiquer qu'il y a eu camouflage d'un meurtre aux plus hauts échelons possibles.

Qu'est-ce que le gouvernement a à cacher? Pourquoi a-t-il peur que la vérité sorte?

• (1500)

L'hon. Douglas Young (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.): Monsieur le Président, si le député n'est pas au courant des incidents qui ont entraîné la mort de citoyens somaliens en Somalie, il ne suit manifestement pas l'actualité de près.

La plupart des Canadiens comprennent et déplorent les événements qui se sont produits en Somalie et qui sont à l'origine de tout ce problème. Ce qui nous préoccupe particulièrement et, je crois, ce qui préoccupe les Canadiens, c'est que, aussi intolérables que ces incidents puissent être, il y a toujours la possibilité, étant donné le climat dans lequel les organisations militaires travaillent, que des situations terribles comme celle-là se produisent.

Nous sommes conscients du fait que l'organisation n'a pas répondu de façon adéquate. C'est pourquoi, d'ici le 15 mars et d'ici la fin de mars pour ce qui est de la publication des résultats, nous aurons fait tout notre possible pour examiner le système de justice militaire et la capacité des forces canadiennes de faire enquête elles-mêmes sur leurs agissements. Ce qui importe avant tout, c'est de s'assurer que ce genre de situation ne se produise plus.

Une voix: Oh, oh!

M. Young: Je sais que le député ne s'intéresse pas aux faits, mais, à un certain moment. . .

Le Président: Le député de Saskatoon—Clark's Crossing.

* * *

LES ENFANTS VICTIMES DE LA PAUVRETÉ

M. Chris Axworthy (Saskatoon—Clark's Crossing, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre du Développement des ressources humaines et a trait au projet de prestation pour enfants.

Il sait que cette mesure mettra des fonds à la disposition des provinces dans l'espoir que ces dernières en fassent bénéficier les enfants pauvres. Il sait aussi que la pauvreté chez les enfants a empiré sous le gouvernement actuel et que le ministre des Finances a d'ailleurs qualifié ce phénomène de honte nationale.

Le ministre n'a aucune garantie de la part des provinces qu'elles utiliseront cet argent pour soulager la pauvreté chez les enfants, et il n'en a pas demandé non plus.

Pourquoi le ministre ne fait-il pas en sorte que la prestation pour enfants fasse l'objet d'un véritable programme national assorti de normes nationales, de sorte que les enfants pauvres au Canada, peu importe la province où ils vivent et peu importe qu'elle se préoccupe ou non des enfants, bénéficient réellement des prestations en question?

Les crédits

L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de sa question très intéressante et extrêmement importante. Je reconnais que notre gouvernement se préoccupe énormément de remédier à la situation des enfants des familles à faible revenu.

Je tiens à assurer à la Chambre que nous allons faire comprendre très clairement qu'il s'agit d'un projet national. Nous allons travailler en collaboration avec les provinces, et le gouvernement du Canada aura une plate-forme. Les provinces ont pris l'engagement de réinvestir les sommes libérées de la nouvelle plate-forme fédérale dans les services destinés aux enfants des familles à faible revenu partout au Canada. Nous allons renégocier avec elles pour mettre au point un cadre de réaffectation. Je suis convaincu qu'elles collaboreront très bien avec nous.

* * *

[Français]

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, j'aimerais demander au leader du gouvernement à la Chambre quel sera le menu législatif pour les jours qui viennent?

[Traduction]

L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je vais donner à la Chambre un aperçu des travaux pour la semaine prochaine ainsi que des priorités pour le mois de mars.

La journée de lundi sera réservée à l'opposition. Mardi, à 16 h 30, le ministre des Finances déposera son budget. Mercredi et jeudi seront les deux premières journées consacrées au débat sur le budget.

J'espère que la Chambre pourra passer, le vendredi 21 février, à la deuxième lecture du projet de loi portant pouvoir d'emprunt qui découlera du budget.

Je tiens aussi à informer la Chambre que le président du Conseil du Trésor a l'intention de déposer le Budget des dépenses jeudi matin.

Demain et les jours qui suivront, nous accorderons la priorité à l'étude des amendements au projet de loi C-41 sur les pensions alimentaires qui pourraient nous être soumis par le Sénat.

Nous pourrions aussi être en mesure d'étudier, avant le dépôt du budget, d'autres mesures législatives, comme le projet de loi C-17 modifiant le Code criminel, le projet de loi C-46 sur la communication de dossiers dans le cas d'infraction d'ordre sexuel, le projet de loi C-72 concernant la Commission du blé, le projet de loi C-79 modifiant la Loi sur les Indiens, le projet de loi C-66 modifiant le Code du travail et le projet de loi C-23 portant sur la sûreté nucléaire. Dès les premiers jours de mars, la Chambre sera saisie de toutes les mesures législatives susmentionnées qui n'auront pas été adoptées en février.

• (1505)

En mars, nous accorderons également la priorité au projet de loi C-27 concernant la prostitution chez les jeunes, au projet de loi C-32 modifiant la Loi sur le droit d'auteur, au projet de loi C-44 sur les ports, au projet de loi C-71 concernant les produits du tabac, au projet de loi C-49 ayant trait aux tribunaux administratifs, au projet de loi C-67 sur la concurrence, au projet de loi C-69 modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu et au projet de loi C-74 concernant l'environnement.

Nous aimerions aussi pouvoir étudier le projet de loi sur l'accord de libre-échange Canada-Chili qui a été déposé hier, le projet de loi sur les institutions financières qui sera déposé demain et le projet de loi C-62 concernant les pêches.

Nous accorderons également la priorité au projet de loi C-47 concernant les techniques de reproduction, au projet de loi C-55 traitant des délinquants présentant un risque élevé et au projet de loi C-65 sur les espèces en péril, si les comités nous les renvoient à temps.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

DEMANDE DE PRODUCTION DE DOCUMENTS

M. Ray Speaker (Lethbridge, Réf.): Monsieur le Président, mon rappel au Règlement est fondé sur la pratique et les précédents, ainsi que sur le commentaire 438 de Beauchesne. Pendant la période des questions, le ministre de la Défense nationale a cité de longs extraits d'un document que la commission d'enquête sur la Somalie a envoyé au Conseil privé.

Si je ne m'abuse, la pratique et les précédents prévoient que ce document aurait dû être déposé à la Chambre pour que les députés et l'ensemble de la population canadienne en prennent connaissance.

Le Président: Le député fait remarquer à juste titre que, conformément à notre tradition, la Chambre est en droit de s'attendre à ce qu'un document soit déposé lorsqu'il est cité directement.

Je prends note de l'observation du député et, lorsque le ministre de la Défense reviendra à la Chambre, je lui demanderai de déposer le document.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LES POLITIQUES FÉDÉRALES DE TRANSPORT

La Chambre reprend l'étude de la motion.

M. Antoine Dubé (Lévis, BQ): Monsieur le Président, comme vous le savez, nous étudions la motion présentée par le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke demandant à la Chambre de condamner les politiques adoptées par le gouvernement en matière de transport. Condamner est un peut-être un grand mot, mais on peut au moins blâmer, critiquer très sévèrement les politiques du minis-

Les crédits

tère des Transports fédéral. Je suis très satisfait, j'ai l'oreille du ministre des Transports puisque je l'ai en face de moi.

Avant la période des questions orales, j'avais abordé deux sujets et il m'en restent deux autres. Ils concernent particulièrement les gens de mon comté et le transport ferroviaire.

J'illustrerai un peu la faillite de la politique du gouvernement libéral en matière de transport à partir de cas qui sont survenus dans mon comté, et je commencerai par la perte d'emplois. Dans mon comté, il y a un centre ferroviaire important qui s'appelle Charny. D'ailleurs, le nom a été choisi pour souligner le principe d'une charnière carrefour, un carrefour ferroviaire.

● (1510)

Depuis trois ans, la privatisation et les coupures effectuées par le CN ont causé la perte de 100 emplois sur 500 en plus de causer la fermeture d'un des trois ateliers de réparation d'infrastructures de voies ferrées. Après avoir bombardé de questions le ministre des Transports, à la Chambre, qui était notamment intervenu dans les médias, on a démontré qu'il y avait eu une augmentation d'accidents ferroviaires, ayant à l'appui des statistiques fournies par le Bureau de la sécurité ferroviaire du ministère des Transports fédéral du Canada, ainsi que les propres chiffres du ministère. Le CN a donc consenti à maintenir l'atelier Joffre, mais d'une façon différente, c'est-à-dire en le vendant à une compagnie ontarienne, la CLN.

Ainsi, grâce à l'action concertée des gens du milieu, à l'intérêt suscité dans les médias et aux pressions exercées auprès du gouvernement et du CN, on a pu maintenir les emplois de 30 personnes pour réparer les voies ferrées qui sont, de plus en plus, en piteux état, faute de ressources. Et voilà qu'on coupe dans les ressources pour les entretenir.

La remise en état de la ligne de chemins de fer du Québec central, qui auraient pu partir de Québec pour joindre le sud, est un projet qui nous tient à coeur et qui tient à coeur au député de Mégantic—Compton—Stanstead. On sait que l'axe économique est de plus en plus nord-sud, mais il serait intéressant de remettre sur pied cette ligne de chemins de fer. Mais sans l'aide des gouvernements supérieurs et du gouvernement fédéral, il est difficile de refaire ce qui a été brisé.

On assiste à un démantèlement et un abandon des voies. Je voulais poser des questions au ministre, mais nous ne sommes pas à la période des questions. Dans mon comté de Lévis, il y a une gare intermodale qui a été rénovée, en 1986, au coût de 3 millions de dollars. Aujourd'hui, le CN a demandé d'abandonner la voie longeant le fleuve. Mais voilà que VIA Rail, au lieu d'emprunter cette voie, demandait de ne pas utiliser la voie abandonnée et voulait amener le train venant des Maritimes pour le faire reculer sur une longueur de trois kilomètres sur le pont de Québec puis, arrivé à la hauteur de Charny, le ferait reculer de nouveau jusqu'à la gare de Sainte-Foy. Pendant ce temps, on abandonne une gare qui, elle, est toujours en très bon état.

Je pourrais continuer. Ce sont des mesures incroyables lorsqu'on voit que VIA Rail, une société d'État, envisage de ne plus utiliser une gare dans laquelle on a dépensé 3 millions pour, éventuelle-

ment, utiliser une nouvelle gare qui coûterait, semble-t-il, 800 000 \$, peut-être plus, parce qu'on ne compte pas le terrain. Cette décision aurait dû être prise depuis deux ans, mais au moment où, le 22 février, une décision devra être prise, ce qu'on envisage, c'est-à-dire ce que VIA Rail recommande au ministre des Transports, c'est de faire ce genre de truc de passe-passe, c'est-à-dire de faire reculer le train.

Je connais des gens de Charny qui sont des experts en train et qui me disaient: «Monsieur le député, ça n'a pas de sens. Savez-vous que, jusqu'à il y a un an, pour un employé qui était pris à faire reculer un train de plus de 300 mètres, il y avait une motion de blâme, et dans certains cas, risquait la suspension?»

Et voilà que cela se ferait avec un train de passagers, pas des marchandises, sur le pont de Québec, un pont pour lequel on a réussi, de peine et de misère, à recevoir un peu d'argent du gouvernement fédéral pour les rénovations alors que c'était, et que c'est encore le symbole même de la décrépitude du fédéralisme dans la région de Québec.

● (1515)

Heureusement, après beaucoup d'efforts et d'énergie dépensés par l'opposition et par la Coalition du pont de Québec, on a enfin réussi. Mais c'est incroyable l'énergie qu'on doit mettre pour convaincre ce gouvernement de réparer ses pots cassés.

Il me manque beaucoup de temps. Dix minutes, ce n'est pas assez. J'ai deux minutes pour parler de la politique maritime. Tous les candidats libéraux avaient promis qu'il y aurait quelque chose pour le traversier des Îles-de-la-Madeleine construit par MIL Davie. Deux ans plus tard, on taponne encore avec l'idée de rafistoler le vieux traversier qui est encore en exercice.

On avait promis un sommet sur l'avenir maritime. Rien n'a été fait. Pas de politique, pas de sommet, rien. On n'a pas dépensé un sou dans la conversion du militaire au civil, parce que la MIL Davie était une entreprise qui faisait surtout les contrats de la Défense. Le fédéral n'a pas dépensé un sou dans cette entreprise, dans la construction maritime. C'est indécent, et à l'approche des élections, je ne laisserai pas le premier ministre ni ses ministres se vanter d'avoir réalisé des choses extraordinaires dans le domaine du transport. Oui, le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke a raison de blâmer ce gouvernement pour son inertie dans le domaine des transports.

M. René Laurin (Joliette, BQ): Monsieur le Président, si vous me permettez, j'aimerais demander à mon collègue qu'il nous explique davantage ce qu'il aurait aimé nous dire tout à l'heure avec plus de détails sur la façon dont le transport était administré, particulièrement dans sa ville de Québec, car au moment où il allait le faire, vous avez signalé que son temps était terminé. Je voudrais, par ma question, lui permettre de le faire en lui demandant s'il veut bien ajouter les détails qui nous manquaient.

M. Dubé: Monsieur le Président, je remercie le député de Joliette de l'intérêt qu'il porte à cette question. Je suis un peu sidéré de voir que le domaine des transports ne semble pas très populaire. C'est vrai que c'est jeudi après-midi et que beaucoup de députés sont pressés de partir. Malheureusement, il faut qu'un député de mon propre parti me pose des questions. C'est un peu dommage. Mais

Les crédits

c'est une question très importante. Je remercie le député de Joliette de le faire.

Avant que les libéraux n'arrivent au pouvoir, dans le domaine maritime, sous le régime conservateur, si on compare les dépenses pour la construction maritime entre les Maritimes et le Québec, le rapport était de 13 pour 1, 1 pour le Québec. Bien sûr, il y avait Hibernia et tout ça. Mais depuis que les libéraux sont arrivés au pouvoir, il n'y a pas eu de sou versé par le gouvernement fédéral ni par le ministère des Transports pour la construction maritime. Pas un sou.

Il y a un lien à faire avec la défense, parce que la construction maritime, c'est du transport maritime, mais c'était aussi des bateaux demandés par le ministère de la Défense. On va donner comme exemple le *Preserver*, qui est un bateau de ravitaillement. Deux chantiers sont allés en soumission: celui de Lévis et celui d'Halifax. Il y avait un écart, mais comme c'était de la réparation, c'était un écart en faveur du chantier d'Halifax.

Nous avons demandé à voir les soumissions. On a demandé au ministre, au gouvernement, sans jamais obtenir de réponse, comme d'habitude. On s'est servi de la Loi de l'accès à l'information pour se rendre compte que sur les 435 pages du soumissionnaire, 85 p. 100 des pages, un peu comme dans l'affaire de Somalie, avaient été masquées. Pas moyen de savoir le coût horaire, le salaire en question, etc. C'est important, cette question.

Lorsqu'il s'agit d'une rénovation de bateaux, on sait que ça coûte toujours au moins deux fois plus cher que prévu. Il y a des surprises. Il y a une clause qu'on appelle *open and expect*. Cette clause est variable et c'est très important de connaître le salaire, le taux horaire des heures supplémentaires et la façon dont ce sera fait. Or, là-dessus, pas moyen d'avoir de l'information.

La seule façon d'avoir l'information, évidemment, le pelletage après les élections, c'est qu'une fois toute la construction faite, le Comité des comptes publics, dirigé par le député de Beauport—Montmorency—Orléans, va pouvoir avoir accès, mais seulement quand les factures vont être rentrées, donc dans à peu près un an et demi ou deux ans.

● (1520)

Entre-temps, c'est le «blackout» total sur l'information concernant un bateau qui s'appelle le *Preserver*. En d'autres mots, rien sur la construction maritime.

Dans le domaine des transports, ajoutons les modifications à la Garde côtière. C'est un plan que le gouvernement a trouvé pour diviser les forces. La Garde côtière qui, autrefois, était sous la responsabilité du ministre des Transports relève maintenant du ministre des Pêches et des Océans.

Dans la Voie maritime du Saint-Laurent, voilà qu'on veut tarifier le déglacage, on tarifie déjà les aides à la navigation. Première étape, 20 millions de plus. Cette tarification s'applique à un bateau qui accostera dans les ports canadiens. Mais un bateau qui parcour-

rait toute la Voie maritime du Saint-Laurent, sans jamais s'arrêter dans un port canadien, et qui s'en irait aux États-Unis, ne paierait pas un sou pour l'utilisation de ces mêmes services. Pourtant, on sait que c'est déficitaire. Parce que le bateau n'arrête ni dans un port du Québec ni dans un port des Grands Lacs, il ne paiera pas un sou.

L'inertie du gouvernement dans le domaine du transport maritime est scandaleuse. Pourtant, le transport maritime est peut-être le domaine le plus économique pour le transport des marchandises. Ce qui manque actuellement au Canada, c'est une vision intégrée de tous les modes de transport, une vision nationale des transports.

L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, c'est vraiment un grand plaisir de prendre la parole dans cette Chambre et d'expliquer la politique du gouvernement dans le domaine des transports. C'est certainement nécessaire, après avoir écouté plusieurs discours. Je suis étonné de voir que les députés de l'opposition n'ont pas vraiment compris la politique des transports. Ils n'apprécient pas les détails et l'importance du transport dans la vie nationale du Canada.

[Traduction]

Aujourd'hui, beaucoup de députés de ce côté-ci de la Chambre ont expliqué avec éloquence plusieurs éléments de la position du gouvernement. Je veux rendre hommage, en particulier, à mon secrétaire parlementaire, député de Hamilton. Il a fait un travail hors pair, tant pour la législation que pour le débat d'aujourd'hui, en expliquant le raisonnement qui a justifié bon nombre des décisions sur les questions de transport. Il a vraiment fait un travail hors pair à la Chambre et au comité. Il a expliqué à fond et avec beaucoup d'éloquence les progrès de la Chambre et de l'ensemble du gouvernement, hors de la Chambre, en vue de la modernisation du réseau de transport au Canada.

Quand nous sommes arrivés au pouvoir, il y a trois ans, nous nous sommes butés à de très graves problèmes dans le domaine des transports. Nous avons un système excessif, trop réglementé et trop subventionné. C'est un système qui, malgré ses nombreux succès antérieurs, était en train de dégénérer au point où il risquait de nuire à la compétitivité économique du Canada et à son commerce international.

Grâce à un vaste programme de modernisation qui est en cours, nous constatons des répercussions très avantageuses sur le tourisme et la création d'emplois dans le secteur des transports.

Essentiellement, le gouvernement est en train de se retirer de ce secteur, ce qui lui permettra de se concentrer sur le rôle qui doit être le sien, c'est-à-dire concevoir des politiques et réglementer la sécurité. Maintenant, le gouvernement ne s'occupe plus activement de ces secteurs ni de ses détails administratifs, ce qui lui permet d'avoir plus de recul quand il étudie la situation. D'après moi, il maximise ainsi les avantages d'un système de transport modernisé pour les Canadiens. L'on constate des retombées avantageuses dans trois grands domaines et le système de transports est orienté de manière à favoriser ces domaines.

Les crédits

• (1525)

Premièrement, nous devons nous servir de notre système de transport modernisé pour accroître notre compétitivité sur le plan du commerce international. Deuxièmement, nous devons nous assurer que notre système de transport est un facteur de promotion du tourisme au Canada. Troisièmement, l'un des principaux soucis du gouvernement est, bien sûr, de se servir de notre système de transport pour accroître et renforcer nos liens avec la région Asie-Pacifique.

D'ici la fin du siècle, si je puis avoir un moment pour parler de ce dernier point, la région Asie-Pacifique pourrait bien abriter 60 p. 100 de la population mondiale, être à l'origine de 50 p. 100 de la production mondiale et représenter 40 p. 100 du commerce mondial.

Comme le premier ministre l'a dit à plusieurs reprises, la région Asie-Pacifique est importante pour le Canada, qui est lui-même une nation du Pacifique. Cela veut dire qu'il existe de réels débouchés pour le pays tout entier, mais surtout, bien sûr, pour l'ouest du Canada, en particulier pour ma province, la Colombie-Britannique. C'est notre porte d'accès à la région du Pacifique.

Nous devons faire en sorte que cette porte d'accès soit plus efficace et nous devons tirer parti au maximum des avantages que nous procure notre situation géographique pour le Canada. Tout cela et les deux autres objectifs que j'ai mentionnés plus tôt jouent en faveur de la réalisation de l'objectif primordial du gouvernement qui est la création d'emplois pour les Canadiens.

Je passerai rapidement en revue les progrès réalisés dans ces domaines. Nous avons fait d'énormes dans la modernisation de notre système de transports. Dans le secteur du transport aérien, nous commercialisons les aéroports fédéraux du Canada. En application de notre politique nationale des aéroports, annoncée en juin 1994, nous avons commencé à confier aux autorités locales l'administration des aéroports les plus importants et les plus achalandés du Canada. Cette politique a donné de bons résultats et a été adoptée par diverses collectivités de partout au pays, qui reconnaissent que le potentiel économique de leur région dépend de leur capacité à bénéficier au maximum des avantages qu'offrent leurs aéroports et à adapter ces aéroports aux besoins des collectivités et des économies locales.

Jusqu'à maintenant, 17 aéroports locaux régionaux ont été transférés à des administrations locales et 40 autres sont en cours de transfert. En vertu de cette même politique, 11 petits aéroports ont été confiés à des administrations locales et 23 autres sont en cours de transfert aux collectivités locales.

J'ai écouté attentivement les commentaires de l'opposition concernant l'aéroport Pearson et je les ai trouvés très intéressants. Grâce à la politique du gouvernement en matière aéroportuaire, l'aéroport Pearson est maintenant géré comme la plupart des grands aéroports du pays: Montréal, Vancouver, Edmonton, Calgary et les autres. Grâce à cette politique, l'aéroport Pearson est géré par une

société locale sans but lucratif, qui défend les intérêts de la région du Grand Toronto.

La société Greater Toronto Airport Authority, qui dirige maintenant l'aéroport Pearson, a récemment annoncé son intention d'investir deux milliards de dollars dans la modernisation de l'aéroport, qui deviendra ainsi le premier point d'entrée du trafic européen pour toute la région centrale de l'Amérique du Nord.

Je me réjouis de la vision de cette société et de l'énergie qu'elle consacre à la réalisation de cet objectif. Je dois souligner que cet investissement proposé est considérablement plus élevé que le montant proposé à l'origine par d'autres groupes de gestion qui sont intervenus dans le dossier de l'aéroport auparavant.

En outre, nous avons confié le système de navigation aérienne du Canada à Nav Canada, une autre société sans but lucratif. Cette transaction a amené 1,5 milliard de dollars dans les coffres fédéraux pour réduire le déficit de l'année et, bien entendu, la dette. Je devrais ajouter que Transports Canada continuera de contrôler la sécurité, qui constituera toujours une priorité de premier rang, la toute première pour Nav Canada.

Il y a deux ans, nous avons signé une entente avec les États-Unis, l'accord Ciels ouverts, qui a multiplié les possibilités pour le trafic transfrontalier. Cela s'inscrivait dans le cadre de notre nouvelle politique de libéralisation des transports aériens prévoyant que les compagnies aériennes pourraient choisir elles-mêmes les villes qu'elles veulent desservir et décider des tarifs, de la fréquence des vols et des horaires. Les avantages de l'accord Ciels ouverts sont énormes. Dans les 14 mois qui ont suivi la signature de ce dernier, le trafic avec les États-Unis a augmenté davantage qu'au cours des six années précédentes.

• (1530)

L'accord a permis l'établissement de plus d'une centaine de nouvelles liaisons entre villes américaines et villes canadiennes. Il ne s'agit pas seulement de grands aéroports, mais également de petits aéroports dans de petites localités. Des villes de 100 000 à 250 000 habitants, et même des villes moins importantes, sont reliées directement à des villes américaines, au sud de la frontière.

Vancouver et Toronto ont particulièrement bénéficié de la politique Ciels ouverts et de la libéralisation du marché des transports aériens. Des centaines de milliers, voire des millions de voyageurs canadiens en ont aussi bénéficié.

N'oublions pas que lorsque je parle d'aéroports, de compagnies aériennes, de chemins de fer, de navires, de transports en général, quelque soit le moyen ou le système, je pense avant tout aux consommateurs, aux usagers de ces systèmes. Ils sont la raison d'être de ces derniers et la raison pour laquelle il est tellement important qu'ils soient efficaces.

En ce qui concerne le transport aérien, permettez-moi de souligner une nouveauté, l'arrivée au Canada de Greyhound qui assure maintenant une liaison entre Vancouver et Ottawa. La proposition de Greyhound et de son partenaire Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd. était très novatrice. Elle a multiplié les options et fait baisser les prix pour les voyageurs canadiens pendant toute l'année.

Les crédits

En ce qui concerne les transports maritimes, je voudrais dire un mot de Marine Atlantique. Ses subventions seront progressivement réduites. Cette société, qui recevait auparavant de vastes sommes d'argent, devient plus maigre et beaucoup plus efficace, tout en continuant à fournir le même service efficace qu'elle fournissait auparavant.

Nous avons pris d'importantes mesures pour moderniser le secteur maritime. Je ferais remarquer que la Loi maritime du Canada était à l'étude ici il n'y a pas si longtemps. L'an dernier en fait. Cette loi permettra de mettre en oeuvre la nouvelle politique maritime du Canada. Cette politique, annoncée en décembre 1995, prévoit la modernisation de la gestion maritime et du régime réglementaire. Elle vise à réduire la bureaucratie et à améliorer l'efficacité dans le secteur du transport maritime.

Elle donnera aux ports du Canada le contrôle local, la prise de décision au niveau local et la participation du secteur privé. En fait, c'est une approche analogue à celle retenue pour le secteur aérien.

La politique prévoit la commercialisation de l'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent. À cette fin, Transports Canada a signé l'an dernier une déclaration d'intention avec un groupe représentant les principaux usagers de la voie maritime, affréteurs et transporteurs. L'objet est de créer une société sans but lucratif qui exploitera la voie maritime plus efficacement qu'on ne le fait actuellement. Les décisions concernant la voie maritime seront prises au niveau le plus approprié, celui des usagers, les gens les plus touchés par l'efficacité de l'exploitation et, naturellement, par les frais exigés pour l'utilisation de la voie maritime.

Parallèlement, nous sommes également en contact avec les Américains. Nous mettons sur pied un groupe binational de coordination pour les problèmes qui touchent les deux pays. J'estime que la collaboration entre le Canada et les États-Unis peut assurer une meilleure coordination de la gestion de la voie maritime, réduire le dédoublement d'installations et, en définitive, permettre aux deux pays, ainsi qu'aux utilisateurs de la voie maritime, de réaliser de substantielles économies.

La politique maritime doit être axée sur la modernisation du pilotage et la commercialisation des services de traversiers.

• (1535)

J'ai mentionné que le projet de loi était à l'étude à la Chambre. J'espère qu'il sera renvoyé à la Chambre très bientôt afin que nous puissions aller de l'avant dans ce domaine. Vu la présence de députés de l'opposition dans cette enceinte, j'ajoute que je suis reconnaissant du travail qu'ils ont accompli à l'étape du comité.

L'étape du comité s'est déroulée en deux temps: un premier examen avant le dépôt du projet de loi, puis un autre lorsqu'il leur a été renvoyé. Ils ont travaillé fort. Le tout a débouché sur un rapport unanime, preuve de l'esprit de collaboration qui régnait au sein du comité, ce qui échappe parfois aux téléspectateurs qui regardent ce qui se passe à la Chambre. En comité, mes collègues du Bloc et du

Parti réformiste ainsi que mes collègues de ce côté-ci de la Chambre travaillent vraiment à l'amélioration des mesures législatives.

Je rends hommage aux députés de l'opposition qui ont travaillé de façon constructive et efficace. Lorsque le projet de loi nous sera renvoyé, les députés seront à même de constater que leurs propositions ont été prises en compte lors de la rédaction finale du projet de loi.

Je reviens à la question du transport ferroviaire. Il nous faut coordonner l'activité portuaire avec le transport qui va au-delà de nos voies maritimes. Je veux parler entre autres du transport du grain qui se fait à la fois par chemin de fer et par eau. Une des raisons pour laquelle notre gouvernement s'emploie tant à accroître l'efficacité dans le secteur ferroviaire, c'est qu'il se préoccupe de l'incidence des coûts de transport par chemin de fer dans le cas de certains produits en vrac tels que les céréales, la potasse et bien d'autres.

La nouvelle Loi sur les transports au Canada introduite l'année dernière confère aux sociétés ferroviaires la flexibilité nécessaire pour rivaliser avec la concurrence, en réduisant une réglementation coûteuse et le fardeau administratif. La nouvelle loi fait passer de 200 à 40 le nombre des mesures ou décisions touchant les chemins de fer qui nécessitent l'approbation du gouvernement. Je ne me satisfais pas d'une telle liste, même réduite. J'aimerais que leur nombre soit encore beaucoup moindre, car pareille réduction du fardeau administratif, de la bureaucratie et des lenteurs inhérentes profiterait non seulement aux sociétés ferroviaires mais également, bien sûr, à leurs clients qui verraient du même coup les tarifs ferroviaires baisser.

Nous nous pencherons de nouveau sur la réglementation du secteur ferroviaire en 1999. C'est un rendez-vous. Je m'attends donc à ce que nous ayons un débat très utile compte tenu de l'expérience acquise depuis l'introduction de la nouvelle loi sur les transports l'année dernière.

La nouvelle loi se préoccupe moins de l'abandon de lignes de chemin de fer, notre souci de jadis, pour favoriser le développement de chemins de fer secondaires prospères. Il est peu connu que le Canada compte 31 compagnies de chemins de fer et pas simplement les deux grandes dont nous entendons parler. Beaucoup de ces 31 compagnies sont de petites entreprises établies lorsqu'un groupe local a décidé d'exploiter une ligne abandonnée par les grandes compagnies parce qu'elle n'était plus rentable à cause de leurs structures de coûts.

La compagnie des chemins de fer nationaux du Canada est maintenant une entreprise privée dynamique. Je crois qu'elle a les outils voulus pour être compétitive. La privatisation du CN était une étape très importante dans notre plan de modernisation du réseau de transport ferroviaire. Ainsi, le CP et le CN, les deux principales compagnies, sont soumises aux mêmes règles du jeu et, chose plus importante, le CN est assujéti aux lois du marché.

Cela va aider à assurer et même à garantir, selon moi, la survie de la compagnie. Le produit de la vente des actions a rapporté aux contribuables canadiens un peu plus de 2 milliards de dollars. Cela a

réduit la dette et le déficit du même coup, comme cela a été le cas avec la vente de Nav Canada.

Mes vis-à-vis ont beaucoup parlé de subventions aujourd'hui. Ils devraient vérifier le bilan du gouvernement depuis trois ans. Depuis notre arrivée au pouvoir, nous avons éliminé près de 700 millions de dollars de subventions dans le secteur des transports.

Comme mon secrétaire parlementaire, le député de Hamilton-Ouest, l'a signalé à juste titre dans sa réponse à des questions et dans son exposé à la Chambre ce matin, nous allons réduire les subventions annuelles de VIA Rail de pratiquement la moitié d'ici à l'exercice 1997-1998. Je pourrais ajouter qu'elles sont beaucoup moindres qu'il y a quelques années.

• (1540)

Quant à VIA Rail, les députés devraient savoir que j'ai examiné très attentivement la demande qu'elle a présentée pour étendre ses services dans les Rocheuses. Je suis parfaitement au courant des craintes exprimées au sujet de la possibilité que VIA Rail vienne concurrencer la société Rocky Mountain Railtours, une société privée.

J'ai écouté et j'ai lu ce que les membres du Comité permanent des transports ont dit à ce sujet. J'en ai parlé avec mon secrétaire parlementaire à de nombreuses reprises, ainsi qu'avec des membres du caucus libéral de la Colombie-Britannique et d'ailleurs au Canada. J'ajoute que j'ai reçu des centaines de lettres de toutes les régions de la Colombie-Britannique et d'ailleurs à cet égard. J'ai aussi rencontré des représentants de VIA et de la société Rocky Mountain Railtours, qui m'ont fait, dans les deux cas, d'excellents exposés et ce, à plus d'une occasion. J'ai écouté très attentivement tous les points de vue et je vais annoncer ma décision à ce sujet très bientôt.

Ce pays a été bâti grâce aux transports. Dans les 203 années qui se sont écoulées depuis qu'Alexander Mackenzie a traversé pour la première fois le continent de Montréal jusqu'au Pacifique, nous avons bâti notre pays grâce au réseau de transport.

Notre gouvernement a modifié le réseau de transport et ce, pour le mieux. Mais une chose ne changera jamais. Le ministère des Transports et moi-même, en tant que ministre, faisons passer la sécurité avant tout. Nous ne voulons pas simplement des réseaux de transport efficaces, quel que soit le mode de transport, nous ne souhaitons pas seulement des réseaux parfaitement intégrés, mais nous avons pour but, à tous les niveaux et dans toutes les régions, de garantir aux Canadiens qu'ils peuvent compter sur le réseau de transport le plus sûr possible, dans les limites du raisonnable. C'est sur ce plan que nous considérons que notre rôle est essentiel. Je peux garantir à tous les députés que la sécurité demeurera le principal objectif du ministère des Transports dans les années à venir.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis, BQ): Monsieur le Président, le ministre a eu de bons mots pour l'opposition en ce qui concerne le travail

Les crédits

en comité. Je dois dire que l'actuel ministre des Transports est toujours plein de courtoisie et de gentillesse.

Cependant, il reste une chose, c'est que les situations ne sont pas toujours très roses. Comme vous le savez, je viens du comté de Lévis. J'ai de la peine de voir qu'un chantier qui employait jusqu'à 3 000 travailleurs, une industrie prospère, le principal chantier maritime au Québec, ne construise pas de bateau parce qu'il n'en circule plus. Cela se passe ainsi à cause des politiques qui découragent la construction maritime, une flotte canadienne de bateaux, une politique de marine marchande.

Je sais que cela dépend aussi du ministre de l'Industrie, mais pourquoi n'a-t-on pas respecté la promesse contenue dans le livre rouge? Il devait y avoir un sommet sur la construction maritime au Canada dans la première année suivant l'élection du Parti libéral. Pourquoi cela ne s'est pas fait?

Pourquoi le gouvernement ne s'inspire-t-il pas de la politique américaine, du Jones Act par exemple, à l'égard de la circulation maritime? Pourquoi ne suit-il pas les politiques de déduction concernant d'autres pays, notamment les pays scandinaves, dans ce domaine? Pourquoi est-ce que le gouvernement libéral n'a pas fait plus pour la construction maritime? À ce jour, rien n'a été fait.

M. Anderson: Monsieur le Président, dans le domaine de la construction maritime, je pense que le député doit se rendre compte que plusieurs bateaux, plusieurs vaisseaux ont été construits par le gouvernement canadien pour les Forces armées canadiennes.

Après la fin de ce programme, qui concernait 12 vaisseaux, ce gouvernement a continué avec la construction de 12 autres vaisseaux plus petits que les grandes frégates construites pendant les années 1980.

• (1545)

On continue ce programme qui relève de la Défense nationale et non de Transports Canada, et on continue aussi les programmes qui relèvent du ministère de l'Industrie, afin d'avoir, au Canada, une capacité dans nos chantiers navals.

Il est vrai que nous n'avons pas le Jones Act dont il a parlé. Les Américains discutent d'ailleurs présentement de l'idée qu'il soit possible que le Jones Act ne soit plus valable, ne soit plus utile pour eux et la marine marchande.

Il s'agit d'une question très importante, et je ne pense pas qu'on puisse seulement accepter ce que les Américains ont suggéré, parce qu'ils pensent peut-être eux-mêmes que les coûts d'exportation sont un peu trop élevés à cause du Jones Act et que c'est peut-être le moment de le changer.

[Traduction]

M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir, pendant le temps qui m'est alloué, poser une question au ministre précisément au sujet de VIA.

Le ministre a dit qu'il prendra une décision sous peu. J'ose croire qu'il a dûment tenu compte des opinions qu'il a recueillies et qu'il

Les crédits

prendra la bonne décision. À mon avis, cette décision vise à empêcher VIA d'élargir son service pour concurrencer la société même qu'elle a vendue.

Le ministre a mentionné qu'il a reçu énormément d'opinions. J'ai pris connaissance d'un grand nombre d'entre elles. Sauf erreur, le seul organisme, mis à part VIA, qui a appuyé cette demande est la CCT, qui se trouve sérieusement en situation de conflit d'intérêts.

Le ministre a également mentionné qu'il comprend la position du comité. Je voudrais que le ministre sache sur quelle position le président du comité s'est entendu avec le Parti réformiste. Un message écrit par le président du Comité permanent des transports dit: «En ce qui concerne votre proposition concernant VIA et Le Montagnard des Rocheuses, je n'ai aucune objection à appuyer votre demande.»

Je lui ai répondu en présentant cette demande par écrit: «Que VIA Rail ne soit pas autorisée à élargir son service de façon à concurrencer de quelque façon que ce soit l'entreprise qu'elle a vendue à la Great Canadian Railtour Company, à savoir Le Montagnard des Rocheuses.»

Dans sa réponse concernant VIA Rail, le président écrit: «Je veux que vous sachiez que je suis en accord avec la position que vous avez présentée sur cette question, et je vous appuierai lorsqu'elle sera discutée dans le rapport final sur le transport, le commerce et le tourisme.» Je ne nommerai pas le député en question, mais le président ajoute: «En outre, je me suis entretenu avec le secrétaire parlementaire du ministre, qui a également accepté d'appuyer votre position telle que vous l'avez formulée.»

J'ai foi dans la sagesse du ministre. Je sais qu'il fera ce qu'il convient de faire. Rendre une décision en faveur de VIA serait désastreux pour Le Montagnard des Rocheuses, pour la Colombie-Britannique, pour l'industrie touristique de la province et, surtout, pour la ville de Kamloops. J'ose croire qu'il prendra la bonne décision.

M. Anderson: Monsieur le Président, c'est un après-midi très agréable. Le Bloc a eu de bonnes paroles à mon égard et voici maintenant le porte-parole du Parti réformiste qui déclare avoir confiance dans la sagesse du ministre et avoir la certitude qu'il prendra la bonne décision. Je l'assure qu'il a raison, car je prendrai la bonne décision. J'en ferai l'annonce sous peu.

Je dois néanmoins souligner que le président du comité, le député de Winnipeg-Sud qui est un travailleur dévoué, ne parle pas nécessairement au nom du ministre. Nous tenons à avoir des discussions franches aux comités, qu'il s'agisse de mon secrétaire parlementaire, du président du comité ou d'un membre du Parti libéral. Nous savons que les députés peuvent décider par eux-mêmes de ce qu'ils font et de la façon dont ils se prononcent. Bien sûr, le Parti libéral se caractérise par un esprit d'ouverture, ce ne sont pas des règles strictes qui dominent. Je serai heureux de discuter face à face avec le député, plutôt que de communiquer par des intermédiaires, et nous le ferons quand il le voudra.

M. Lee Morrison (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia, Réf.): Dans ses observations, le ministre a fait allusion au projet de loi C-14, en disant qu'il avait permis l'exploitation de chemins de fer à intérêts locaux au Canada. Nous savons que de nombreuses subdivisions qui desservent l'industrie céréalière dans l'ouest du Canada feraient d'excellents chemins de fer à intérêts locaux. Or, tout ce que je pense que le projet de loi C-14 a accompli, c'est faciliter grandement l'abandon de lignes par les sociétés ferroviaires.

• (1550)

Je ne vois pas que la mesure ait favorisé l'établissement des CFIL. Le ministre pourrait-il expliquer davantage comment ces lignes seront établies, comment le projet de loi C-14 apporte une aide à cet égard et, en particulier, comment d'éventuels acquéreurs de lignes secondaires pourront traiter de la question des droits de successeur qui, pour l'instant, constitue la principale pierre d'achoppement?

M. Anderson: Monsieur le Président, d'une façon générale, le député a soulevé une excellente question en demandant comment on a amélioré la situation.

L'amélioration est la suivante: Auparavant, en vertu des mécanismes lourds et très compliqués imposés aux sociétés ferroviaires, ces dernières devaient prouver que la ligne qu'elles songeaient à abandonner n'était pas rentable. Une fois cette preuve établie, et nous sommes d'avis que les sociétés noircissaient le tableau dans certains cas, personne n'était intéressé à acquérir la ligne secondaire.

Le nouveau système donne la possibilité à d'éventuels acquéreurs d'analyser la rentabilité d'une ligne, d'en proposer l'exploitation et de la rendre rentable.

Selon l'ancien système, on décourageait délibérément le genre d'entrepreneurship que le parti du député approuve, j'espère.

[Français]

M. Maurice Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead, BQ): Monsieur le Président, je vous remercie de me permettre de poser une question au ministre. Malheureusement, je ne peux pas afficher autant d'optimisme que lui en ce qui concerne la politique de transport de son gouvernement, particulièrement dans le domaine aéroportuaire.

J'ai un exemple très concret et je voudrais avoir la réponse du ministre concernant le transfert des aéroports, le transfert de l'aéroport de Sherbrooke dans mon comté, qui retarde depuis que le gouvernement a adopté une nouvelle politique. Essentiellement, cela ne se fait pas, puisque le milieu qui est d'accord pour prendre en main l'aéroport, qui a déjà fait des démarches en ce sens, demande que les installations soient dans un état acceptable. Pour que ce soit dans un état acceptable, on demande au gouvernement fédéral, avant d'abandonner ses responsabilités, de simplement accorder une aide d'un million de dollars pour réparer la piste.

Les crédits

Ce que je veux démontrer, et je vais terminer. . .

Le vice-président: Je regrette, mais votre temps de parole est expiré. Je dois donner autant de temps au ministre pour répondre.

M. Anderson: Monsieur le Président, c'est vrai, les pessimistes sont de l'autre côté de la Chambre et les optimistes sont ici, du côté du gouvernement.

En ce qui concerne les petits aéroports, comme Sherbrooke et d'autres, c'est ce qu'on veut, avoir l'esprit local qui est très important, l'entreprise locale, l'énergie locale des gens de la région pour gérer les aéroports. C'est très important.

En ce qui concerne l'argent, nous avons mis de côté plusieurs dizaines de millions de dollars; je pense qu'en tout, il y a environ 35 millions de dollars, pour le transfert des aéroports. Oui, il y a des fois où les gens de la région, les gens de la ville disent qu'il faudrait deux millions de dollars. Le ministère dit que c'est un peu trop, qu'il peut donner un montant moins élevé que cela.

Ce sont les négociations que nous avons pour chaque aéroport. Cela dépend de la condition de l'aéroport, cela dépend aussi de ce qu'on a dépensé dans les années précédentes. Souvent, il y a un aéroport qui est dans un très bon état, et la dernière fois qu'on y a dépensé de l'argent, c'était il y a peut-être dix ans.

Ce qu'il faut, c'est examiner de près chaque aéroport et nous devons avoir une certaine flexibilité quant à ce qu'on fait. Mais je vous assure que nous avons transféré plusieurs aéroports.

[Traduction]

Le vice-président: Le temps de parole du député est également terminé.

M. Lee Morrison (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia, Réf.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Comox-Alberni. Malheureusement, cela ne me laisse que dix minutes pour parler d'un réseau national de transport complètement dévasté. Je ne vais donc pas me donner la peine de parler du gâchis monstre de l'aéroport Pearson ni du scandale de l'administration du pilotage du Saint-Laurent. Je vais plutôt m'attarder à deux problèmes qui intéressent plus immédiatement ma circonscription, celle de Swift Current—Maple Creek—Assiniboia.

• (1555)

Le problème le plus urgent, c'est la fermeture soudaine et imprévue de la plupart de nos embranchements ferroviaires. Les deux compagnies ferroviaires ont annoncé ce mois-ci que le service serait suspendu dans presque toutes les subdivisions de l'Ouest, dont neuf dans ma circonscription, totalisant 600 milles de voie. En réalité, l'annonce arrive un peu tard. Elles ont dit qu'il n'y aurait pas de service pendant trois semaines, et ces trois semaines se terminent à la fin du mois, mais le service avait été abandonné sur plusieurs lignes trois semaines avant l'annonce. Nous avons vu bien peu de trains depuis Noël.

Les expéditions de grain vers la côte ouest sont à leur plus bas niveau en dix ans. Il y a 46 navires qui attendent leur chargement sur la côte ouest. Ils paient des frais de surestaries énormes. Certains sont là depuis un mois. Ce sont les agriculteurs, les céréaliculteurs

qui vont devoir payer tous ces frais qui totalisent déjà une quinzaine de millions de dollars.

Ce matin, le ministre de l'Agriculture a avoué qu'il était injuste que les agriculteurs doivent porter seuls ce fardeau. Malheureusement, à son habitude, il n'a proposé aucune solution au problème qu'il a décrit. Il fait toujours les choses à moitié. Il a déclaré: «Il y a effectivement un problème, et nous allons nous en occuper.» Mais lorsqu'un interlocuteur intéressé lui a demandé d'expliquer comment, il a soudain perdu sa belle éloquence.

Le ministre de l'Agriculture adore les réunions et il adore les rapports dont il peut choisir de ne pas tenir compte. Mais il est peu porté sur les mesures concrètes. Il a une autre réunion à Calgary ce soir. Parions que ce sera encore une initiative avortée.

Où est le problème? C'est probablement ce qu'ils vont essayer de voir à la réunion de ce soir. Les compagnies ferroviaires disent qu'elles sont à cours de locomotives. Si c'est vrai, c'est peut-être un peu à cause des impôts provinciaux et fédéraux usuraires et de l'exigence insensée qui veut que nos locomotives soient amorties sur 21 ans.

Mais on peut fort bien louer des locomotives. Je crois d'ailleurs savoir que CP Rail en a loué. Mais c'est à cause de leur piètre planification que les sociétés ferroviaires et la Commission canadienne du blé se trouvent dans le pétrin actuel. On ne peut pas en attribuer la faute au mauvais temps. Oui, nous avons eu un hiver rigoureux. Nous avons souvent des hivers rigoureux. Elles auraient dû se reprendre en main il y a plusieurs mois et devraient être prêtes à entrer de nouveau en action. Or, elles ont vraiment mal géré le système. Voilà pourquoi il y a 46 navires en attente de chargement dans le port de Vancouver.

Les producteurs ne perdront pas seulement les sommes payées en surestaries. Ils vont également perdre environ 50 millions de dollars à cause des marchés à la baisse sur lesquels ils entreront parce qu'ils n'auront pas été en mesure d'expédier leur grain tout de suite.

Une bonne partie de la situation est attribuable à une inefficacité chronique. Nous le savons. Cependant, les nouvelles modifications que la loi C-14 a apportées à la Loi sur les chemins de fer ne remédient pas à cette inefficacité chronique. Rien dans cette mesure ne permet de prévenir ce genre de situation. Les sociétés ferroviaires ne risquent aucune sanction ni aucune amende si elles ne se débrouillent pas pour amener le grain aux ports de mer quand les navires s'y trouvent en attente de chargement. Elles touchent leur argent peu importe quand elles réussissent à amener le grain aux ports. Elles pourraient transporter ce grain dans un an d'ici et recevoir quand même le plein tarif. Il n'y a aucune sanction, aucune amende.

• (1600)

Le ministre des Transports et le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire ont tous deux parlé des chemins de fer d'intérêt local. Il n'en existe qu'un en Saskatchewan, et c'est dans ma circonscription qu'il se trouve. Il est exploité à la manière d'une coopérative. Il fait du bon travail parce que les producteurs l'administrent eux-mêmes. Ils n'ont pas à supporter les coûts liés aux obligations du successeur héritées de l'exploitant précédent à

Les crédits

l'égard des syndicats. À cause de ces obligations du successeur, cependant, il serait difficile sinon impossible pour les petites entreprises se spécialisant dans ce domaine d'exploiter ces tronçons qui sont maintenant en danger.

Quand j'ai interrogé le ministre des Transports il y a quelques minutes à ce sujet, il a clairement esquivé la question et n'a pas répondu, de sorte que je n'ai toujours pas eu de réponse jusqu'ici. Je ne sais pas quelle est l'intention du gouvernement.

M. Hermanson: Il n'a peut-être pas de plan.

M. Morrison: Mon honorable collègue dit qu'il n'a peut-être pas d'intention, pas de plan.

Je voudrais passer à un autre problème que nous déplorons dans ma circonscription, la détérioration du réseau autoroutier national. Les députés d'en face se frappent la poitrine en parlant de notre devoir national de garder le pays uni. Or, quand nous nous mettons à parler du réseau autoroutier national, ils se cachent derrière les arguments fallacieux voulant que les routes relèvent uniquement de la compétence provinciale. C'est une diversion. La plupart des autoroutes relèvent de la compétence provinciale, mais le réseau autoroutier national est de compétence mixte fédérale-provinciale. Il a un caractère national, et je vais faire passer un dictionnaire aux députés libéraux qui ne savent pas ce que c'est qu'un réseau autoroutier national.

Dans la circonscription de Swift Current—Maple Creek—Assiniboia que j'ai l'honneur de représenter, il y a un tronçon de la magnifique route transcanadienne qui s'étend de Gull Lake à la frontière albertaine. Ce tronçon de 113 kilomètres est tortueux et accidenté. Depuis 1979, cette section de la transcanadienne, qui n'a pas encore deux voies, a fait 31 morts. Tous les ans, des gens perdent la vie sur cette petite section de la route. On dénombre déjà plus de 350 blessés.

Je vis tout près de la route transcanadienne. À moins d'y être contraint, je n'emprunte jamais ce chemin la nuit ou lorsque le temps est mauvais, car c'est trop dangereux.

Ce matin, le ministre de l'Agriculture a prétendu que la province de Saskatchewan n'a jamais demandé l'ajout d'une voie sur ce tronçon ou encore sur la section qui s'étend, si j'ai bien compris, d'Indian Head jusqu'à la frontière manitobaine. C'est absurde.

À l'automne 1994, le ministère de la Voirie de la Saskatchewan disposait de l'argent nécessaire pour payer sa part des coûts que nécessiterait l'ajout d'une voie sur cette petite section de la route située dans ma circonscription, mais le gouvernement fédéral, qui avait promis de payer sa part, a changé d'idée. Rien de nouveau.

Ensuite, le ministre de l'Agriculture a décidé que nous devrions discuter de l'état des routes en Saskatchewan, pas du réseau routier national, seulement des routes de la Saskatchewan. Il a déclaré qu'aucun projet de réfection n'avait été entrepris en Saskatchewan depuis le gouvernement libéral de Ross Thatcher, il y a 25 ans. Je me

demande si le député se souvient des cantonniers de Thatcher qui se contentaient, il y a 25 ans, de réparer les nids de poule.

Le rapport que le comité a déposé hier vient confirmer ce que les Canadiens savent déjà: l'état de la route transcanadienne laisse à désirer. Le gouvernement perçoit des milliards de dollars en taxes sur l'essence et pourtant, l'an dernier, il n'a consacré que 292 millions de dollars à l'ensemble du réseau routier national, d'un océan à l'autre. C'est trop peu. C'est inadmissible.

• (1605)

M. Gordon Kirkby (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux que le député de Swift Current—Maple Creek—Assiniboia défende les néo-démocrates de la Saskatchewan. À bien des égards, les réformistes et les néo-démocrates semblent s'entendre à merveille.

Il reproche au gouvernement fédéral de consacrer seulement 292 millions de dollars, ou peu importe, au réseau autoroutier. Je me demande où il prendrait l'argent pour faire plus, étant donné la promesse électorale des réformistes de ramener le déficit à zéro en trois ans. Où trouverait-il plus d'argent pour les autoroutes?

M. Morrison: Monsieur le Président, je suis content que le député pose la question. S'il lisait le programme «Nouveau départ», il verrait où nous supprimerions 15 milliards de dollars de dépenses gouvernementales inutiles.

Pour multiplier les 292 millions de dollars par trois, j'effectuerais deux compressions budgétaires hautement souhaitables. La première consisterait à cesser de donner de l'argent aux amis des libéraux comme Bombardier. Cela épargnerait 87 millions de dollars. La seconde consisterait à privatiser la télévision de Radio-Canada et à épargner ainsi 700 millions de dollars au moins. Comme nous avons déjà ce qu'il nous faut, je n'ai pas besoin de couvrir tous les 15 milliards de dollars.

Quant à être un défenseur des néo-démocrates, je sois dire que je suis un défenseur de ma province, contrairement au député d'en face, qui est aussi de la Saskatchewan, mais qui l'a oublié depuis qu'il fait partie du gouvernement libéral.

M. Bill Graham (Rosedale, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations du député sur les 46 navires dans le port de Vancouver qui accumulent des frais de surestarie. Nous convenons tous que c'est une situation bien regrettable.

Compte tenu du penchant du député pour les privatisations et le recours au secteur privé ainsi que de son opposition au versement de subventions pour régler ce genre de problème, que propose-t-il exactement pour permettre aux chemins de fer de transporter le grain plus rapidement, sans leur donner de subventions?

Il semble proposer que la loi impose de lourdes peines aux chemins de fer, comme s'ils n'étaient pas déjà pénalisés par le fait qu'ils n'achèment pas le grain au port. Je suis convaincu que si on

Les crédits

posait la question à des employés de chemins de fer, ils répondaient qu'ils aimeraient bien acheminer le grain parce qu'ils feraient ainsi plus d'argent.

Que propose exactement le député à titre de solution concrète à ce problème, qui ne prendrait la forme ni d'une subvention ni d'un autre genre d'intervention du gouvernement dans le secteur privé, ce à quoi il s'oppose tellement de façon générale?

M. Morrison: Monsieur le Président, je regrette, mais les chemins de fer ne paient aucune pénalité. C'est ça le problème. Ils ont un marché captif. Ils peuvent transporter le grain à leur gré, quand cela leur plaît. Ils ne vont jamais rien perdre. Si le grain n'est pas acheminé avant la campagne agricole suivante, ce qui est possible, ils vont quand même toucher le plein tarif. Les agriculteurs vont écopier non seulement en payant des frais de surestimation, mais encore en perdant une partie de leurs marchés la campagne suivante. En outre, ils vont perdre environ 50 millions de dollars de revenus.

S'il y avait des arrangements contractuels obligeant les chemins de fer à transporter le grain avant une certaine date, il n'y aurait sans doute pas de problèmes. Ce serait même un incitatif les poussant à s'exécuter plus rapidement.

C'est une industrie réglementée. On dit qu'elle est déréglementée, mais il y a un plafond de transport. C'est en fait une industrie partiellement réglementée.

• (1610)

M. Bill Gilmour (Comox—Alberni, Réf.): Monsieur le Président, pour replonger la Chambre dans le coeur du sujet, je rappelle la motion à l'étude:

Que la Chambre condamne les politiques adoptées par le gouvernement en matière de transport et, en particulier, l'annulation des accords de l'aéroport Pearson, la négligence persistante du réseau autoroutier national du Canada, les lacunes coûteuses du système de transport du grain et la subvention constante de VIA Rail aux frais des contribuables et au détriment des exploitants d'entreprises privées de transport routier et ferroviaire de voyageurs.

Mes collègues ont traité en profondeur des accords de l'aéroport Pearson. Je voudrais parler de divers aspects du réseau autoroutier national et de certaines questions concernant VIA Rail.

À mon avis, il n'est pas nécessaire de se déplacer beaucoup au Canada, quelle que soit la province où l'on vit, pour constater que le réseau autoroutier national est dans un état lamentable. Il faut régler ce problème, mais rien n'est fait.

Je voudrais prendre le temps de comparer notre réseau autoroutier à celui des Américains. Quiconque a voyagé aux États-Unis reconnaît que le réseau autoroutier américain est excellent et magnifique. Pourquoi? Si les Américains ont un excellent réseau, c'est parce qu'ils affectent les recettes provenant des taxes sur le carburant au réseau autoroutier. À mon avis, c'est une solution que nous devrions examiner parce que, au Canada, les recettes provenant des taxes sur le carburant sont versées dans un grand coffre et que les gouvernements, de par leur nature, ont tendance à aller vider ce grand coffre. Nous sommes maintenant dans un fouillis financier

considérable parce qu'aucune solution ou orientation n'est dictée au gouvernement.

Si un ou deux cents du prix du litre d'essence étaient réinvestis dans le réseau autoroutier, on satisferait les contribuables qui conduisent une voiture: les taxes qu'ils paient seraient investies dans les autoroutes qu'ils financent.

Une autre question qui nous préoccupe en Colombie-Britannique, c'est celle des traversiers. Les gens doivent payer pour prendre le traversier qui les mène de la partie continentale de la province à l'île de Vancouver. Ce sont les contribuables de la Colombie-Britannique et la province qui paient pour cela. Le hic, c'est que les gens disent que cela fait partie du réseau autoroutier national. La route n° 1 se rend jusqu'à l'île de Vancouver, mais elle ne traverse pas l'île. Elle se rend jusqu'à Victoria, mais pas jusqu'à Tofino, sur la côte ouest. Ce n'est pas vraiment une autoroute transcanadienne parce qu'elle ne va pas jusqu'à la côte ouest. On devrait prévoir des recettes pour résoudre le problème des traversiers de la Colombie-Britannique. Il faut une flotte de traversiers importante simplement parce que nous vivons dans une région maritime.

J'en aurais encore beaucoup à dire, mais je veux garder un peu de temps pour parler de VIA Rail. Mon collègue a parlé du cas du Montagnard des Rocheuses, qui a été vendu à une entreprise privée et connaît beaucoup de succès. Nous risquons maintenant de voir le gouvernement, par l'intermédiaire de VIA Rail, se placer en situation de concurrence avec ce train qu'il a lui-même vendu.

Une entreprise privée a acheté un train qu'elle exploite avec beaucoup de succès. Que fait le gouvernement? Il se sert de l'argent des contribuables pour faire concurrence à cette entreprise. Cela est tout à fait inacceptable.

Mon collègue a souligné que le président du Comité permanent des transports était d'accord avec lui pour dire que le gouvernement ne devait pas se lancer dans la concurrence. Le président du comité l'a affirmé par écrit. Cependant, il y a quelques minutes, le ministre a déclaré que le président du comité ne parlait pas en son nom. Je trouve cela plutôt singulier parce que, dès qu'un réformiste dit quelque chose, il parle pour l'ensemble des réformistes. Cependant, lorsque cela fait l'affaire du gouvernement, le député libéral qui parle ne parle qu'en son nom personnel. Nous ne l'acceptons pas.

J'espère que le ministre prendra la bonne décision. Je lui rappelle que nous sommes à la veille d'élections. Le ministre des Transports est le ministre vedette en Colombie-Britannique. S'il devait se lancer dans des élections après avoir laissé tomber sa province, il devrait certainement en payer le prix politique. Je voulais simplement lui rappeler cela.

Puisqu'il est question de VIA Rail, je dois mentionner la question du chemin de fer Esquimalt and Nanaimo, dans ma circonscription. Il faut faire un peu d'histoire ici. VIA Rail exploite ce chemin de fer dans le moment, mais le chemin de fer E et N remonte à 1883, à l'époque où la Colombie-Britannique s'apprêtait à se joindre à la confédération. Il faisait partie du chemin de fer transcanadien, qui allait jusque sur la côte ouest.

Les crédits

• (1615)

À l'origine, le chemin de fer E et N devait traverser la passe Seymour et descendre jusqu'à Victoria, sur l'île de Vancouver. Les plans ont été modifiés et cela a presque amené la Colombie-Britannique à se retirer de la confédération parce que le terminus allait être à Port Moody, sur le continent, et non à Victoria, sur l'île de Vancouver.

Des représentants de la Colombie-Britannique ont fait des démarches auprès de la Reine Victoria et lui ont dit: «C'est une question clé. Si le terminus est à Port Moody, nous songeons à nous retirer de la confédération.» La Colombie-Britannique ne s'est pas retirée, mais c'était une question clé.

Le chemin de fer E et N a été construit en 1883 par la famille Dunsmuir. Il allait de Victoria à Nanaïmo. En 1912, il a été prolongé de Nanaïmo à Courtenay. Le point tournant, c'est que le CP a acheté le chemin de fer E et N en 1905.

Une des conditions de la construction de ce chemin de fer était que le gouvernement devait céder deux millions d'acres de terres boisées. Pour vous donner une idée de ce que cela représente—et mes chiffres ne sont qu'approximatifs—ces terres couvraient une superficie d'environ 150 milles de longueur sur 30 milles de largeur. C'est énorme. C'est ce qui a été cédé au chemin de fer E et N, et, par conséquent, au CP.

Le CP, par l'intermédiaire de VIA, n'assure pas un service ferroviaire adéquat sur l'île. Les habitants de l'île disent que les possibilités sont excellentes pour le tourisme. À vrai dire, le transport des marchandises fonctionne assez bien. Pourtant, le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Britannique n'ont pas le courage politique de forcer le CP à offrir un bon service. Le CP a transféré cette responsabilité à VIA, mais c'est le CP qui a reçu une énorme concession de terre, qui était une chance fantastique. La société a vendu plus d'un milliard—et j'ai bien dit milliard et non million—de dollars de bois au cours des années. Elle a aussi vendu, par l'intermédiaire de son agence immobilière Marathon, beaucoup de terrains et elle perd de l'argent. Elle perd entre 2 et 3 millions de dollars par année. C'est pour cette raison qu'elle a eu cette concession de terre au départ. Le gouvernement doit forcer le CP, par l'intermédiaire de VIA, à offrir un service adéquat.

Le point de vue du CP est que la société a besoin d'une subvention, de plus d'argent. Le ministre parlait de la subvention à VIA. À mon avis, le chemin de fer E et N ne devrait recevoir aucune subvention puisque cette question a été réglée avec la concession de terre. La Cour suprême a dit que le chemin de fer E et N n'était pas une condition de l'adhésion de la Colombie-Britannique à la Confédération du point de vue constitutionnel. La question du chemin de fer a été réglée comme l'a dit la Cour suprême. C'était une question à part.

Il reste encore la question contractuelle, soit que le CP doit exploiter ce chemin de fer, par l'intermédiaire de VIA, et il doit le faire de façon rentable. Or, le gouvernement refuse de pousser le CP, et je me demande pourquoi.

Je voudrais laisser du temps pour les questions et observations. Toutefois, la question que mon collègue a soulevée au sujet du Montagnard des Rocheuses devient encore plus pressante à cause du

débat actuel. Le ministre doit prendre la bonne décision. Le gouvernement ne peut pas vendre une compagnie ferroviaire à une entreprise privée et permettre, quelques années plus tard, à VIA Rail de concurrencer cette même entreprise au moyen de subventions payées par les contribuables.

Par conséquent, je propose:

Qu'on modifie la motion en ajoutant immédiatement après le mot «voyageurs» ce qui suit:

«et envisage même plus précisément de permettre à VIA Rail de réintégrer le marché pour faire concurrence à l'entreprise qu'elle a vendue au secteur privé.»

Le président suppléant (M. Milliken): Nous reprenons le débat sur l'amendement.

• (1620)

M. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Leeds-Grenville.

Je suis heureux de prendre aujourd'hui la parole sur cette motion de l'opposition concernant les politiques fédérales de transports. Le gouvernement a clairement défini son rôle dans la politique nationale de 1994 sur les aéroports. Il a pris les moyens pour nous doter d'un réseau d'aéroports sûrs, efficaces, fiables et qui répondent aux besoins locaux.

Le premier objectif de la politique nationale sur les aéroports est de maintenir la très grande sécurité qu'offrent actuellement les aéroports des quatre coins du Canada. La première préoccupation de quiconque s'intéresse à l'industrie du transport aérien est la sécurité. Le gouvernement y veille en s'occupant consciencieusement de l'agrément de tous les aéroports et de l'élaboration des règlements après consultations exhaustives auprès de l'industrie. Il a aussi établi un programme d'aide financière aux aéroports pour garantir un certain capital aux petites localités qui risquent de ne pas avoir les moyens de mettre sur pied l'infrastructure indispensable à la sécurité.

Le deuxième objectif est de garantir l'efficacité du réseau d'aéroports d'un bout à l'autre du pays. Pour que les entrepreneurs canadiens puissent se tailler une niche, que les Canadiens aient les services de transports dont ils ont besoin et que nos services soient accessibles aux touristes, il faut que le réseau d'aéroports soit efficace.

Le gouvernement a atteint cet objectif en confiant le fonctionnement des grands aéroports du pays, des aéroports nationaux, à une administration aéroportuaire canadienne, en reconnaissant que l'emplacement des plus petits aéroports est une affaire d'intérêt régional et en admettant que les gouvernements locaux et régionaux sont plus en mesure de prendre les bonnes décisions concernant ces aéroports.

Le gouvernement fédéral étale ses plans et ses subventions sur cinq ans, en ce qui concerne ces aéroports, pour garantir un transfert des responsabilités sans heurts. Il a veillé à l'efficacité du processus en établissant des cibles annuelles de réduction des coûts pour tous les aéroports de Transports Canada, aussi longtemps qu'ils seront sous sa direction.

Il fallait améliorer l'efficacité du réseau, et l'application de la politique nationale sur les aéroports est en bonne voie d'atteindre son objectif, qui est de parvenir à réduire les coûts annuels d'au

moins 100 millions de dollars d'ici l'an 2000. En outre, les frais d'aéroports sont déterminés en fonction des prévisions locales, ce qui fait que l'administration de Transports Canada doit se faire suivant le principe que l'utilisateur-payeur a son mot à dire. Tout cela s'est fait sur quatre ans, de manière à laisser aux aéroports le temps de s'adapter.

[Français]

Le troisième objectif est d'obtenir des administrations auxquelles est confiée l'exploitation des aéroports qu'elles rendent compte le plus possible de leurs activités. Il existe une certaine concurrence entre aéroports, que ce soit au Canada ou pour le trafic transfrontalier avec les États-Unis, mais nous reconnaissons tous que les aéroports peuvent avoir un pouvoir monopolistique considérable.

Au Canada, nous avons choisi de ne pas réglementer les redevances aéroportuaires, mais de veiller à ce qu'on rende compte des affaires aux localités par l'entremise d'organismes qui ont cette compétence et grâce à une bonne gestion.

Mon honorable collègue, le ministre des Transports, a adopté une plus large gamme de principes rigoureux de responsabilisation pour les administrations aéroportuaires canadiennes afin d'assurer la transparence des décisions prises au moyen de nominations à des comités, d'assemblées publiques, de vérifications opérationnelles et de rapports financiers.

• (1625)

Ces changements seront inclus dans les baux en vigueur, quand ils seront modifiés: s'assurer que des administrations locales responsables aient d'abord la possibilité de prendre en charge la propriété et l'exploitation de leur aéroport régional, local et petit aéroport; appuyer le maintien de comités d'exploitation aéroportuaire formés d'utilisateurs des aéroports, comme c'était le cas aux aéroports exploités par Transports Canada, afin de voir à ce que les décisionnaires locaux reçoivent des observations concrètes des utilisateurs.

[Traduction]

Le quatrième objectif est de faire en sorte que la gestion des aéroports soit mieux adaptée aux besoins de la localité. Les décisions sont prises à Ottawa, mais, aussi bien intentionnées soient-elles, elles ne peuvent tenir compte de toutes les conditions de l'endroit. Tout gouvernement responsable se doit d'examiner la question des aéroports du point de vue des transports. Les collectivités locales peuvent aussi avoir en plus des objectifs sur le plan du tourisme ou d'autres priorités locales. Elles décideront avec les usagers de l'aéroport du niveau de service qui convient le mieux à la collectivité en question.

En outre, le gouvernement fédéral a entrepris de veiller à ce que des services d'aéroport soient assurés aux collectivités éloignées où il a une présence et où il n'y a pas d'autre moyen d'accès.

Nous veillons aussi à ce que les aéroports et l'industrie canadienne du transport aérien appliquent une politique nationale des aéro-

Les crédits

ports qui se révèle fructueuse. Les aéroports canadiens bénéficieront du nouvel accord Cile ouvert. Les résultats jusqu'ici sont les suivants.

Le nombre de services et la capacité totale de places sur le marché international ont substantiellement augmenté. La compétition s'est accrue et les compagnies canadiennes et américaines participent de façon à peu près égale à la croissance. La capacité des places a augmenté plus rapidement que le trafic, mais il fallait s'y attendre au début de la création des marchés.

Les intérêts commerciaux et touristiques du Canada et des États-Unis sont nettement mieux desservis qu'avant et l'activité plus grande permet à l'économie, dans les endroits où sont situés les aéroports et aux alentours, de se développer. L'augmentation du trafic n'est pas entièrement due à l'accord Cile ouvert avec les États-Unis. Les compagnies aériennes et les aéroports canadiens bénéficient aussi de la négociation fructueuse d'accords bilatéraux avec d'autres pays. Je veux parler d'accords nouveaux ou modifiés entre le Canada et le Japon, les Philippines, la Malaisie, la Corée et la Chine.

[Français]

On peut déjà mesurer la confiance des Canadiens dans les nouvelles méthodes de gestion des aéroports prévues dans notre politique nationale des aéroports grâce au rythme auquel les collectivités prennent en charge la gestion de leur aéroport.

Les chiffres sont éloquentes. Aujourd'hui, plus de 80 p. 100 des passagers du transport aérien au Canada passent par des aéroports qui ont été cédés à des collectivités. À la fin de 1996, le gouvernement actuel avait cédé, ou presque, 52 aéroports, y compris les aéroports nationaux de Toronto, de Winnipeg et d'Ottawa, 26 aéroports régionaux et locaux, 12 petits aéroports et 11 aéroports de l'Arctique.

D'ici à la fin de mars prochain, 75 aéroports auront été cédés, ce qui représente un vote de confiance de la part de nombreuses collectivités canadiennes. Je suis sûr que ces cessions se poursuivront de cette manière au fur et à mesure que les collectivités prendront en charge leur aéroport.

[Traduction]

Le gouvernement préfère que nos grands aéroports soient administrés par des organisations sans but lucratif. Cette approche a fait ses preuves à Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. Ces aéroports développent leur potentiel commercial en utilisant des méthodes de financement innovatrices pour les travaux d'immobilisations.

Le nouvel aéroport international et la nouvelle piste de Vancouver, les transformations et la gestion de la croissance rapide à l'aéroport de Calgary, la concentration des vols réguliers à l'aéroport international à Edmonton, les réaménagements aux deux aéroports de Montréal, tout cela témoigne de la réussite de la formule de l'administration aéroportuaire pour la gestion des grands aéroports.

Les crédits

• (1630)

Comme la députée de Halifax-Ouest, j'espère que nous assisterons à une réussite semblable, une fois terminées les négociations pour le transfert de l'aéroport international de Halifax à une administration aéroportuaire nationale.

La politique nationale sur les aéroports est l'une des grandes réussites du gouvernement fédéral. À l'approche de la fin de l'exercice financier 1996-1997, j'ai appris que nous avons dépassé les objectifs fixés en 1994, soit des économies annuelles de 100 millions de dollars au moins d'ici l'an 2000. Le système national des aéroports continue à jouer un rôle vital dans la croissance et le développement du Canada.

M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.): Monsieur le Président, j'ai pris grand plaisir à écouter le député nous dire ce qu'il pensait de la politique libérale à l'égard du programme des aéroports nationaux.

Le député a certainement déjà entendu le mot «écumer» et en connaît bien le sens; on écume pour enlever ce qui se trouve sur le dessus. En ce qui concerne le programme des aéroports nationaux qui, selon lui, fonctionne si bien dans 26 aéroports nationaux, est-il au courant que plusieurs d'entre eux sont déjà en faillite? Ils sont en faillite à cause des droits qu'ils doivent verser au gouvernement. Ces droits sont basés sur des revenus et des bénéfices anticipés, et non pas sur le chiffre d'affaires réel. Le gouvernement leur a dit: «Nous les calculerons selon les projections et les projections sont que vous allez gagner tant et qu'il vous restera un bénéfice de tant et nous le voulons.»

Au moins deux de ces aéroports, celui de Calgary et celui d'Edmonton, je crois, sont déjà en faillite. Le député a mentionné Halifax. Cet aéroport, très conscient de la situation, a engagé les mêmes conseillers financiers parce qu'ils savent que cette formule est absolument inapplicable.

En ce qui concerne les aéroports régionaux, que le député a aussi mentionnés, le gouvernement pratique une autre forme d'écumage. Je vais donner ma province, la Colombie-Britannique, comme exemple, mais le problème existe dans toutes les provinces. L'aéroport de chez moi, Castlegar, offre chaque jour six vols pour Vancouver et deux pour Calgary. C'est la même chose dans tous les aéroports de la région, Cranbrook, Penticton, Kamloops, Williams Lake et tous les autres. Le gros aéroport qui participe au programme des aéroports nationaux, l'aéroport de Vancouver, compte sur ces petits aéroports.

Dans le cas de Castlegar, le gouvernement fédéral dépensait 800 000 \$ par an pour l'exploiter, mais n'en retirait que 300 000 \$. Maintenant le gouvernement dit: «Nous avons encore besoin des vols en provenance de Castlegar parce que c'est ce qui fait marcher nos aéroports nationaux, mais nous n'allons pas leur donner un sou. Nous les aiderons s'ils ont besoin de reconstruire une piste ou un tarmac, mais pour le fonctionnement quotidien de l'aéroport, nous ne leur donnerons rien, même si ça nous coûtait plus du double de ce

que nous gagnions. Nous allons les sevrer et les obliger à se débrouiller tout seuls.»

Ce n'est pas remettre le pouvoir aux autorités locales. C'est leur remettre un fardeau financier. Le gouvernement aurait dû attribuer une portion plus importante des bénéfices des aéroports nationaux qui font des bénéfices énormes aux aéroports régionaux sur lesquels les aéroports nationaux comptent pour les approvisionner en passagers. De même, le gouvernement fédéral doit revoir sa formule pour qu'elle soit plus équitable envers les aéroports nationaux afin qu'ils puissent survivre et prendre de l'expansion et que nous ayons effectivement un système aussi bon que ce pense le député.

M. Regan: Monsieur le Président, avant d'entrer dans vif du sujet, je voudrais faire remarquer que le Parti réformiste, le parti qui réclame toujours des réductions plus rapides et plus importantes des dépenses et qui affirme que nous n'allons pas assez vite, est le même parti qui nous dit, à propos des choses qui les touchent de près: «Non, pas dans ma cour. Faites des réductions ailleurs, mais pas dans ce secteur.» J'ai entendu cela maintes et maintes fois dans cette chambre. Sur tous les sujets ils disent: «Mais ne coupez pas ici.» Si l'on en tenait toujours compte, nous ne ferions jamais une seule réduction.

En ce qui concerne les problèmes de Calgary, si toutefois elle en a, je dirais que le plus important est la congestion. La ville a trop de succès. Le trafic aérien a beaucoup augmenté et l'autorité essaie de répondre à la demande. Le gouvernement a adopté une attitude souple à cet égard.

• (1635)

Un des problèmes d'Edmonton c'est que le trafic aérien est passé de l'aéroport municipal à l'aéroport international. Cela a changé les circonstances et le gouvernement fédéral travaille avec l'autorité locale pour en tenir compte, et en particulier modifier le bail en conséquence.

Il importe d'être souple et de reconnaître que si les circonstances changent il faut modifier les baux. Il faut examiner les situations et agir en conséquence.

Je m'étonne toujours de la façon dont le Parti réformiste nous demande de dépenser davantage, sauf lorsque arrive le moment du budget.

M. Jim Jordan (Leeds—Grenville, Lib.): Monsieur le Président, je suis très heureux de traiter de la motion d'opposition aujourd'hui. Je vais parler d'un aspect de la motion, le réseau autoroutier national. La motion laisse entendre qu'il faudrait condamner le gouvernement pour sa négligence persistante du réseau autoroutier national du Canada.

Hier, le Comité permanent des transports a déposé à la Chambre un rapport renfermant plusieurs recommandations que le gouvernement fédéral devrait examiner pour renouveler notre réseau autoroutier national. C'est un hasard si nous parlions de ces recomman-

Les crédits

dations hier et que le tiers parti condamne aujourd'hui le gouvernement parce qu'il n'agit pas.

Je félicite mes collègues du Comité des transports d'avoir présenté les recommandations qui figurent dans le rapport. Je félicite en particulier le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke. Il est un membre très apprécié du Comité des transports. Il m'a été agréable de travailler à ses côtés sous la présidence du député de Winnipeg-Sud.

Lorsque le ministre des Transports s'est réuni avec ses homologues provinciaux à Charlottetown, en octobre dernier, ils ont appuyé à l'unanimité sa proposition que le gouvernement fédéral mène une étude à laquelle participeraient tous les ministres des Transports pour tenter de trouver des solutions au mauvais état du réseau autoroutier national du Canada. Sa proposition de lancer cette étude a reçu un appui énorme. L'inspiration et l'attitude des provinces nous a encouragés.

Le gouvernement fédéral prend à coeur le réseau autoroutier national. Il doit être bien entretenu et agrandi convenablement pour répondre aux besoins croissants des Canadiens. Le commerce dépend d'un bon réseau de transport. Le réseau autoroutier est également important pour l'industrie touristique canadienne.

Le gouvernement fédéral appuie depuis longtemps les provinces et les territoires dans l'agrandissement de la Transcanadienne et d'autres réseaux autoroutiers. La première contribution fédérale aux réseaux autoroutiers a eu lieu en 1919. Depuis lors, les gouvernements fédéraux qui se sont succédé n'ont jamais cessé de financer la construction et l'entretien des autoroutes.

Cela ne devrait étonner personne. Nous avons l'esprit assez ouvert pour nous rendre compte de l'importance d'un réseau autoroutier. Cette question est trop importante pour que nous disions qu'elle relève des provinces et que, par conséquent, le gouvernement ne devrait pas s'en mêler. Ce n'est pas là l'attitude que j'ai sentie au cours des années où j'ai siégé au Comité des transports. Bien sûr, ce comité se compose de députés de tous les partis.

Près de 95 p. 100 des déplacements interurbains de personnes et environ 75 p. 100 des mouvements de marchandises se font par réseaux routiers au Canada. C'est dire l'importance que ce domaine revêt pour l'ensemble des Canadiens. J'estime qu'il est trop important pour qu'il soit laissé exclusivement entre les mains des provinces.

• (1640)

Dans une très large mesure, le commerce interprovincial emprunte l'autoroute, 60 p. 100 dans le cas des exportations et 80 p. 100 dans le cas des importations pour être précis. La nécessité d'un engagement national ne fait aucun doute s'agissant d'un domaine qui occupe une telle place dans notre vie de tous les jours. Environ les deux tiers des 25 millions de touristes américains qui viennent nous visiter chaque année empruntent notre réseau routier.

Le gouvernement fédéral consacre déjà une somme d'argent importante aux routes dans le cadre de l'accord fédéral-provincial de 1996-997 qui prévoit l'affectation de 292 milliards de dollars au

développement de notre réseau routier. En outre, un montant de 100 millions de dollars est consacré chaque année aux ponts et routes qui appartiennent au gouvernement fédéral.

À quelques milles d'ici, au cours de l'année écoulée, le gouvernement a alloué 42 millions de dollars à la construction d'une autoroute qui m'intéresse au point au point puisqu'elle traverse ma circonscription. Elle relie la capitale nationale à la 401, l'autoroute la plus achalandée du Canada. Comme je ne suis ici que depuis peu, certains sont peut-être enclins à croire que c'est tout ce qui m'intéresse.

Certes, j'ai consacré beaucoup d'énergie à ce projet parce que j'en vois la nécessité. Je vois la nécessité pour le gouvernement fédéral d'intervenir dans le dossier parce qu'une bonne partie de la circulation générée sur cette autoroute est tributaire de la capitale nationale. La plupart d'entre nous seraient passablement embarrassés s'ils ne disposaient que de la vieille route. La plupart des Canadiens se sentiraient passablement embarrassés si un visiteur venu d'un autre pays devait emprunter la 16 pour venir ici; espérons que celle-ci deviendra bientôt la 416.

Le problème ne se limite pas à la congestion. La 16 accuse un bilan très peu enviable, c'est le moins qu'on puisse dire. Il y a trois semaines à peine, cette route a été la scène d'un autre accident mortel. Un père et son fils ont perdu la vie. Des dizaines de personnes ont été tuées sur cette route au cours des six dernières années. Je n'en parle pas à la légère, car j'ai été témoin d'accidents en empruntant cette route. Nous parlons très souvent de ceux qui ont été tués. Généralement, si un accident est assez grave pour qu'il y ait des morts, il y a également des blessés.

Malgré la contribution fédérale, il est clair depuis un certain temps déjà qu'un effort massif et bien centré sera nécessaire pour maintenir et améliorer le réseau routier national. L'analyse effectuée par le ministère fédéral des Transports en collaboration avec les provinces et les territoires montrait que le réseau routier du Canada vieillissait. On juge que la durée de vie moyenne d'une route est de 30 ans. Or, plus de la moitié des grandes routes du Canada approchent de l'âge limite maximum pour les routes. C'est un problème très grave.

L'infrastructure routière exige des ressources financières accrues pour l'entretenir, car le trafic sur nos routes est supérieur à ce qu'il était il y a 30 ans. C'est aussi simple que cela. L'infrastructure routière est de plus en plus congestionnée dans certaines régions du pays. Mon collègue a parlé de la situation dans certaines villes de l'Ouest et autour de ces dernières. Mon collègue réformiste est intéressé par cet aspect également. Nous savons tous que le trafic sur nos routes, à l'heure actuelle, est supérieur à ce qu'il était et, bien entendu, cela va réduire la durée de vie utile de nos routes.

Même si plusieurs premiers ministres provinciaux ont parlé des routes à la conférence dont j'ai parlé tout à l'heure, il y a encore des provinces dans lesquelles on ne considère pas que la construction de routes est un besoin économique pressant. Nous comprenons tous pourquoi, mais nous pensons encore en tant que nation que toutes les provinces devraient unir leurs efforts sous la direction du gou-

Les crédits

vernement fédéral pour procéder à la reconstruction massive de nos routes.

Quelqu'un a dit que ce n'était plus le temps qui était le principal sujet de conversation parmi les Canadiens maintenant, mais bien l'état des routes. Je crois que c'est de plus en plus le cas. Pratiquement tout le monde parle de l'état de notre réseau routier national.

• (1645)

Le député qui nous a saisis de cette motion aujourd'hui s'offusque du fait que le rapport du comité permanent a mis l'accent sur des partenariats entre les secteurs privé et public pour l'infrastructure routière. Je tiens à signaler à la Chambre que le comité a conclu que les utilisateurs et les constructeurs de routes s'entendent généralement pour dire que nous devons en arriver à un financement public et privé, dans le cadre de partenariats, si nous voulons parvenir un jour à une véritable reconstruction de notre réseau routier national.

Je ne me rappelle pas que dans le cadre de son enquête sur les liens qui existaient entre le transport, le commerce et le tourisme, le comité des transports ait décidé de faire porter ses efforts sur la nécessité fondamentale de renouveler le réseau routier national. Je pensais que c'était la seule chose sur laquelle tous les membres du comité s'entendaient. En fait, tout au long de nos discussions au cours des derniers mois, je pensais que même mon collègue du tiers parti abondait dans le même sens à cet égard.

Je sais que mon temps de parole est sur le point de se terminer, mais je tiens à dire que la façon la plus fondamentale, selon moi, de parvenir à notre objectif en ce qui concerne la croissance future du Canada consiste à entreprendre immédiatement de s'attaquer aux problèmes très pressants reliés à la détérioration de nos routes au niveau national.

Le gouvernement sait pertinemment que cela exigera des engagements financiers importants. Même s'il s'agit dans une large mesure d'une question de compétence provinciale, le gouvernement est disposé à collaborer avec les provinces et d'autres pour essayer d'apporter au réseau les améliorations dont il a un besoin immédiat. C'est une immense entreprise, mais nous devons nous pencher sur le problème, car notre économie dépend dans une large mesure d'un bon réseau de transport.

M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.): Monsieur le Président, j'apprécie les paroles du député qui vient d'intervenir. J'ai été heureux de travailler avec lui ces trois dernières années.

Permettez-moi de clarifier un point. Le député semble croire que je m'oppose au principe d'un partenariat État-secteur privé. Ce n'est pas le cas. Je crois qu'il est excellent. J'y vois toutefois deux obstacles précis.

D'une part, on dit qu'un péage fantôme, par exemple, serait un autre mode de financement. Ce n'est pas le cas. Il existe des façons

d'économiser et d'accomplir des tâches plus efficacement, et c'est là-dessus que nous devrions nous pencher. À cet égard, je félicite le comité. Toutefois, le rapport laisse entendre que c'est un autre mode de financement et ce ne l'est pas. C'est tout simplement un moyen rentable au niveau des coûts et laisser entendre autre chose serait carrément trompeur.

D'autre part, pour qu'il y ait un partenariat entre l'État et le secteur privé, il doit évidemment exister un lien de confiance entre les deux. On a cité l'exemple de l'autoroute 401, où le constructeur-exploitant a déclaré qu'il devait négocier un accord avec le gouvernement pour que ce dernier n'améliore pas selon des normes propres à une autoroute la partie parallèle à celle que l'entreprise avait remise en état. Autrement, personne n'emprunterait la partie qui ne serait pas tout à fait conforme à ces normes et l'entreprise ne récupérerait jamais son argent. En plus de la confiance, il devait donc y avoir un accord, ce qui se comprend bien.

Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports s'est lancé dans une tirade, mais après avoir reçu quelques explications, il a compris et retiré son objection.

Ma crainte porte sur un éventuel accord avec Rocky Mountaineer et VIA Rail. Si le gouvernement autorise à VIA de concurrencer directement l'entreprise à qui elle a vendu la ligne, il enverra un mauvais signal au secteur privé. Je précise que le Conseil canadien sur le partenariat État-secteur privé, organisation qui chapeaute tout ce mouvement qui cherche à favoriser la collaboration entre le secteur public et le secteur privé, a écrit au ministre ce qui suit: «De grâce, ne faites pas cela avec VIA Rail, parce que vous enverrez un mauvais signal.» Voilà ma crainte.

De plus, nous avons dit que nous devons investir davantage pour améliorer les autoroutes. Nous avons entendu de nombreux témoins réclamer l'affectation des recettes à cette fin. Le gouvernement fédéral dépense 292 millions de dollars, mais il reçoit 5 milliards de dollars de recettes sous forme de taxes sur l'essence. Certains demandent l'affectation de tout le montant des recettes, d'autres recommandent d'y affecter deux cents sur dix. Cela ne représente que 20 p. 100. Le gouvernement pourrait toujours affecter 80 p. 100 des recettes à d'autres fins. Cet argent pourrait être versé dans un fonds pour qu'il y ait un engagement ferme à établir une planification à long terme. Personne ne pourrait toucher à ce financement.

• (1650)

J'invite le député à faire des observations. Auparavant, étant donné l'importance de la question, je vous demande, monsieur le Président, de voir s'il n'y aurait pas un consentement unanime pour que la motion fasse l'objet d'un vote.

Le président suppléant (M. Milliken): La Chambre a entendu la proposition du député de Comox—Alberni, qui ferait de la motion l'objet d'un vote. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: Non.

Les crédits

Le président suppléant (M. Milliken): Malheureusement, il n'y a pas consentement unanime.

M. Jordan: Monsieur le Président, je remercie mon collègue pour sa question. Il s'impose d'établir des rapports de confiance quand on entreprend quelque chose de nouveau pour le Canada. Nous avons jeté un petit coup d'oeil à la façon de faire propre au secteur public et au secteur privé, notamment en matière de construction de routes.

Je suis heureux de constater que son parti—car je présume qu'il parle en son nom—est favorable à ce partenariat entre l'État et le secteur privé pour la construction d'autoroutes. Si j'ai mal compris, je m'en excuse.

La vision simpliste que semble avoir le Parti réformiste me dérange. Si nous percevons 2c. de taxe par litre d'essence, pourquoi ne pas réinvestir ces 2c. dans la construction de routes? Mais jusqu'où veut-on aller avec ce raisonnement?

D'où viendrait l'argent nécessaire pour les soins de santé, s'il fallait que chaque ponction soit affectée à un objet déterminé? Que pourrait-on trouver sur le marché qui puisse servir à générer des fonds spécifiquement pour la santé ou pour l'éducation? C'est ça qui cloche avec ce raisonnement. Des témoins avaient tenu le même raisonnement, quand le comité a sillonné le pays pour recueillir des témoignages. Cela me semble une façon très simpliste de procéder, mais rien ne s'y opposerait si cela se révélait un moyen efficace.

Ce qui m'embête, c'est de savoir jusqu'où cela pourrait aller avec le temps. Voulons-nous que chaque dollar perçu par le gouvernement soit affecté à un domaine précis? Le gouvernement aurait alors les mains liées. Il ne pourrait pas offrir aux Canadiens les services qu'ils réclament, faute d'argent. Le député propose-t-il que les sommes perçues soient affectées aux routes et à rien d'autre? Voilà ce qui me dérange dans la position qu'a énoncée le député.

[Français]

M. Maurice Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead, BQ): Monsieur le Président, je veux intervenir dans ce débat sur la motion du Parti réformiste qui consiste à blâmer le gouvernement libéral pour sa politique de transport, pour autant que l'on puisse parler de politique de transport.

Après avoir entendu le ministre des Transports intervenir au cours de ce débat, je tenais moi aussi à faire mon bout de chemin. J'ai d'abord voulu poser une question au ministre, et j'y reviendrai dans le cours de mon intervention, puisque malheureusement, le semblant de réponse ou la tentative de réponse qu'il m'a donnée ne m'a pas satisfait et pourra pas non plus satisfaire les intervenants de ma région qui s'intéressent au transport aéroportuaire en Estrie.

Je désire soulever deux points. D'abord, je veux parler du transport aéroportuaire, puisque le ministre semble dire que le gouvernement libéral a réglé à peu près tous les problèmes qu'on avait dans ce domaine. Mais la réalité est, à tout le moins, fort différente, surtout de ce temps-ci.

On n'a qu'à regarder ce qui se passe dans le domaine aéroportuaire, en particulier à Montréal, où on assiste à un espèce de vaudeville, c'est la seule manière de qualifier cette situation, qui fait en sorte

que l'avenir de l'activité aéroportuaire est compromise dans la région de Montréal, ce qui aura un effet néfaste pour l'ensemble du Québec.

• (1655)

Que fait le ministre des Transports pendant ce temps-là? Que fait le gouvernement libéral pendant que cette situation prévaut à Montréal, alors que les gens du milieu se disputent à savoir si on doit assurer la survie de l'aéroport de Dorval ou de celui de Mirabel? On se retrouve en cour où un juge prend une décision discutable qui fait qu'on se retrouve devant des délais dont on ne connaît pas l'importance mais qui risquent, je le répète, d'avoir des conséquences néfastes incalculables pour l'avenir de l'aéroportuaire à Montréal.

Que fait le ministre des Transports? Il s'en lave tout simplement les mains. C'est la politique du ministre des Transports et du gouvernement libéral dans le domaine aéroportuaire. En tout cas, d'après ce qu'on voit à Montréal, cela consiste à s'en laver les mains. Alors, je me demande comment le ministre peut se lever en cette Chambre et venir vanter les décisions qui ont été prises par lui-même ou par ses prédécesseurs.

Je donne un autre exemple de ce semblant ou de cette espèce de politique que le gouvernement libéral se glorifie. Son prédécesseur, l'actuel ministre de la Défense, que l'on connaît pour son brio à faire en sorte de détruire ce qui existait et d'une façon cavalière, on le sait, on le voit chaque jour au cours de la période des questions orales, par les décisions qu'il prend dans tous les domaines qu'il a touchés, on voit à quel point l'ex-ministre des Transports, l'actuel ministre de la Défense, n'avait pas plus de souci sur les conséquences réelles pour les gens qui vivent dans les domaines qui le concernent.

Je vais vous donner un exemple très précis concernant l'aéroport de Sherbrooke. On se souvient que ce gouvernement a décidé, il y a quelques années, d'abandonner ses responsabilités dans le domaine des aéroports, en particulier les aéroports régionaux et les plus petits aéroports. On le faisait pour une raison principale, pour pelleter le déficit du gouvernement fédéral au niveau des provinces et des instances régionales. Non seulement s'est-on contenté de pelleter nos responsabilités, mais on n'a pris aucun soin de s'assurer que ces équipements qu'on voulait céder et qu'on veut encore céder soient dans un état tel qu'ils puissent être récupérés par le milieu. C'est exactement ce qui se passe dans le cas de l'aéroport de Sherbrooke.

Je suis intervenu en cette Chambre, j'ai questionné l'ex-ministre des Transports, j'ai questionné le secrétaire d'État responsable du Développement régional à ce sujet et nous sommes toujours dans l'attente d'une décision qui ferait en sorte qu'avant que les autorités locales prennent en main l'aéroport de Sherbrooke, on s'assure que sa piste soit dans un état acceptable.

Quelle est la demande des autorités locales? Quel est le besoin pour faire en sorte que cette piste soit rénovée et potable? C'est une demande qui représente 1 million de dollars. On est, depuis trois ans, je le répète, dans l'attente d'une décision. C'est là le genre de politique de ce gouvernement qui consiste, on l'a vu dans d'autres

Les crédits

domaines, à pelleter ses responsabilités au niveau des provinces sans regarder les conséquences réelles de ces décisions.

Dans le cas de l'aéroport de Sherbrooke, je suis convaincu qu'on va avoir une réponse positive à la demande qui a été faite, puisque nous sommes à la veille d'une élection. Et je suis convaincu que le secrétaire d'État responsable du Développement régional, le député d'Outremont, viendra certainement en régions très bientôt, dans les semaines à venir, probablement tout de suite après le budget, qui sera un budget préélectoral à n'en pas douter, il viendra annoncer cette subvention d'un million de dollars pour rénover la piste de l'aéroport de Sherbrooke.

Mais pourquoi a-t-on attendu trois ans et demi pour prendre cette décision, alors que le milieu attend, depuis ce temps-là, de procéder à d'autres améliorations? Que le gouvernement prenne sa décision.

• (1700)

C'est ce qui tient lieu de politique dans le domaine du transport. Pendant ce temps, alors qu'on refuse une aide minimale d'un million de dollars à l'aéroport de Sherbrooke, on va dépenser des millions de dollars pour la saga de Montréal, pour faire en sorte que l'on puisse en venir à une décision logique et intelligente, sans parler des dizaines, voire des centaines de millions de dollars que va coûter cette autre saga aéroportuaire qu'est celle de Pearson.

Il faut se souvenir que pendant la campagne électorale de 1993, l'actuel premier ministre, qui était le challenger à l'époque, a pris l'engagement de mettre fin au contrat que les conservateurs avaient passé avec leurs amis, fournisseurs à leur caisse électorale, qui voulaient s'accaparer l'aéroport Pearson et faire des profits énormes.

Le premier ministre avait dit: «Je vous le dis, si vous faites ce deal, on va le casser après la campagne électorale.» C'est ce qu'ils ont fait, mais de quelle façon l'ont-ils fait? En se gardant toutes les possibilités de pouvoir faire ce que les conservateurs auraient voulu faire, c'est-à-dire favoriser leurs propres amis.

Toujours est-il qu'on est devant les tribunaux dans ce dossier de Pearson et on va se retrouver avec une facture qui dépassera largement les centaines de millions de dollars. Je suis convaincu qu'en-ore là, on ne connaîtra pas le résultat de cette démarche pendant la campagne électorale, il faudra donc attendre, comme dans le cas de la Somalie, après la campagne électorale, pour savoir véritablement ce qui s'est passé.

Pendant ce temps, l'actuel ministre des Transports nous dit que parmi les critères retenus pour sa politique, il y en a un qui consiste à reconnaître que le commerce se fait dans de bonnes proportions vers les pays d'Asie et du Pacifique et qu'il faut donc améliorer le transport ferroviaire vers le port de Vancouver.

C'est l'évidence même qu'il y a un développement incroyable dans les pays d'Asie et du Pacifique. Ce qui est encore plus évident, c'est que le port de Vancouver est situé dans la province du ministre des Transports. À la veille d'une élection, c'est le genre de hasard qui peut être bénéfique lorsqu'on va rencontrer ses futurs électeurs, ceux et celles qui vont devoir reconfirmer ou non notre mandat;

aller leur dire que toutes les sommes seront dirigées vers sa province peut probablement aider dans une campagne électorale.

On se souvient également que c'est là l'essentiel de la politique de l'ex-ministre des Transports qui, lorsqu'il a mis fin à la politique du Nid-de-Corbeau, dans le domaine ferroviaire, a garoché littéralement, non pas des millions, mais des milliards de dollars en compensations aux fermiers de l'Ouest. On a évalué cette facture à quelque chose comme trois milliards de dollars, alors que dans l'Est, pour mettre fin au programme de subventions dans le domaine du transport, on n'a parlé que de quelques centaines de millions pour l'ensemble de l'Est. On voit la politique des deux poids, deux mesures.

Pendant ce temps, que se passe-t-il dans le domaine ferroviaire dans l'est du Canada? C'est évident qu'il y avait un ménage à faire. Depuis des années, on voyait autant le CN, entreprise publique, le Canadien Pacifique qui est censé être une entreprise privée mais qui est une entreprise en à la Bourse qui, je dirais, se fout royalement de ses actionnaires, on les voyait faire tout ce qui était en leur possible pour dévaloriser le transport des marchandises, le transport ferroviaire.

Comment faisait-on cela? On ne donnait aucun service à la clientèle, ce qui permettait, après un certain temps, de constater que la clientèle désertait le transport ferroviaire, c'est le cas de le dire, pour aller vers le transport routier. Une fois qu'on avait fait ce constat, on prenait la seule décision qui, de toute évidence, pouvait être prise, c'est-à-dire qu'on décidait d'abandonner une ligne de chemin de fer.

Je vous donne l'exemple d'une situation vécue dans mon comté qui m'a été racontée, mais que je ne pouvais croire. J'ai tenu à aller le constater. Une entreprise de Lac-Mégantic, une entreprise dans le domaine du bois, les Industries manufacturières Mégantic, est une acheteuse importante de bois provenant des États-Unis et elle utilisait naturellement la ligne de chemin de fer qui se rend dans le Maine pour son approvisionnement.

• (1705)

Lorsque ses wagons de bois arrivaient à Lac-Mégantic, ils étaient mis à la gare et il fallait qu'un autre groupe de travail, avec un engin qui, lui, partait de Sherbrooke, c'est-à-dire à une centaine de kilomètres et plus de Lac-Mégantic, avec d'autres employés, vienne prendre le ou les quelques wagons qu'on avait laissés là pour aller les mener dans la cour de l'entreprise, alors qu'on aurait très bien pu le faire en passant, mais on ne pouvait le faire à cause supposément des conventions collectives qui s'appliquaient.

Quand on a enduré ce genre de choses pendant des années, ce qui occasionnait des coûts énormes, des lenteurs épouvantables, on n'est pas surpris que les décideurs dans le domaine de l'industrie se soient orientés autrement. N'importe qui aurait pris ce genre de décision. Quand on voit qu'une compagnie n'est pas capable de nous donner le service qu'on attend d'elle, on en prend une autre.

C'est clair et net que cette façon de procéder n'avait qu'un seul but, celui de dévaloriser le transport ferroviaire. Finalement, on a atteint nos objectifs, je dirais. Actuellement, on procède au démantèlement du réseau. Il faut savoir que ce sont nos taxes, les impôts de tout le monde, qui, pendant des années, ont servi à développer ce réseau ferroviaire partout au Québec. Il faut savoir également que la

Les crédits

tendance mondiale est non pas d'éliminer le ferroviaire pour le transport des marchandises, mais d'y recourir davantage, puisqu'on constate à quel point il coûte cher de maintenir des camions sur la route.

Selon des estimations faites par la Société d'assurance automobile du Québec, on évaluait que 24 000 ou 28 000 voitures endommageaient la route autant qu'un seul camion. C'est évident, quand on constate les centaines et les milliers de camions qui circulent sur nos routes, que des coûts énormes y sont rattachés.

Curieusement, cette responsabilité relève des provinces. Donc, on se fout carrément que l'entretien du réseau routier coûte plus cher à partir d'ici, à Ottawa, puisque ce ne sont pas eux qui paient pour l'entretien des routes. Si on voulait véritablement avoir une vraie politique dans le domaine du transport. . . J'entendais un collègue réformiste poser la question tout à l'heure au ministre des Transports concernant le développement des réseaux de CFIL, les chemins de fer à intérêts locaux, qui prendront la place des compagnies dont j'ai parlé tout à l'heure, le CN et le CP.

C'est assez abracadabrants qu'après trois ans ou trois ans et demi de ce gouvernement, qui est censé avoir une politique dans le domaine du transport, on pose la question suivante au ministre des Transports, à la fin du mandat: «Comment ça va fonctionner, votre politique de CFIL», et que le ministre soit incapable de nous donner une réponse intelligente. C'est la preuve même qu'on n'en a pas, de politique, dans le domaine du transport. Quelles seront les conséquences d'un tel manque de vision?

Ce qui se passe, c'est qu'on abandonne actuellement des tronçons—et je le vois dans ma région, mes collègues du Bloc peuvent également le constater—on voit l'abandon de centaines de kilomètres de chemins de fer qui seront complètement, je le répète, abandonnés, voués à aucune utilisation. Pendant ce temps, notre réseau routier va se détériorer davantage.

Quand, dans 10, 15, 20 ans, on va devoir prendre la décision de rebâtir le réseau ferroviaire parce qu'on va constater que ça n'a plus de bon sens de laisser les camions sur les routes mais qu'il va falloir utiliser davantage le ferroviaire, ce sera encore des millions, peut-être des milliards de dollars qu'on va devoir dépenser pour compenser ou régler une situation que ce gouvernement a laissé se détériorer.

• (1710)

M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai écouté mon collègue de l'opposition nous présenter son point de vue. Je suis certain qu'il sera d'accord pour dire que le programme du gouvernement fédéral en matière de transport était extraordinaire. C'était un programme très bien planifié, très bien exécuté et qui répondait aux besoins de la population.

Pour moi, la décision du ministère des Transports de transférer l'aéroport Macdonald-Cartier à une société à but non lucratif signifie que le gouvernement fédéral a décidé de donner l'autorité directe aux municipalités de la région. Cela leur permettra de planifier leur propre développement économique, d'encourager la croissance

économique. Cela permettra aussi à cette région de déterminer quel genre d'aéroport, quel genre de services aériens elle souhaite.

C'est la même chose que ce gouvernement a fait quand on parle de Pearson, de Dorval, de Vancouver, de tous les aéroports au pays. Est-ce que mon collègue n'est pas d'accord pour dire qu'en ce qui concerne le dossier des transports, le gouvernement a très bien planifié cette question?

M. Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead): Monsieur le Président, malheureusement, je ne pense pas que vous me permettez de reprendre toute mon intervention, mais il faudrait que je le fasse pour pouvoir expliquer à notre collègue que non, je ne suis pas d'accord avec sa prétention selon laquelle le gouvernement a eu une planification, je dirais, tout à fait merveilleuse et qui a eu comme résultat de régler tous les problèmes dans le domaine du transport.

Au contraire, ce que j'ai dit et démontré, c'est que ce gouvernement n'a pas de politique dans le domaine du transport et que les décisions qui ont été prises l'ont été avec comme seul objectif de pelletter les responsabilités aux autres paliers de gouvernement.

Quand le collègue d'Ottawa-Centre dit qu'il faut faire confiance au milieu, que c'est une bonne décision que de laisser les gens locaux décider de l'avenir de leur équipement, j'en suis. Mais on ne peut pas faire cela n'importe comment et de n'importe quelle façon. Le gouvernement a réglé son problème budgétaire sur le dos des provinces sans se préoccuper des conséquences.

Je répète l'exemple de ce qui se passe actuellement à Montréal. Une décision terrible a été rendue par un tribunal hier. Des délais énormes résulteront de cette décision et empêcheront, justement, les gens du milieu de restructurer le service aéroportuaire à Montréal.

Le ministre des Transports a été questionné à l'extérieur de cette Chambre, et quand on lui a demandé ce qu'il allait faire avec la situation d'ADM à Montréal, il a simplement répondu que cela ne le regardait pas, qu'il avait mis sur pied un regroupement local et que c'était à ces gens de prendre des décisions. C'est le genre de politique de ce gouvernement: il transfère la responsabilité sans se préoccuper des conséquences.

Non, je ne peux être d'accord avec l'évaluation de mon collègue. Au contraire, je considère qu'une vraie politique devrait se faire en collaboration avec tous les niveaux de gouvernement et ferait également en sorte de tenir compte des conséquences financières d'abord pour assurer l'avenir du transport.

M. Harb: Monsieur le Président, mon collègue n'est pas d'accord avec la décision du gouvernement dans ce dossier. Il y a un autre dossier. Le gouvernement fédéral a lancé une initiative relative au Programme d'infrastructures dans tout le Canada. On y retrouve trois partenaires: les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

• (1715)

Cette initiative a créé plus de 100 000 emplois à travers le pays et fut appuyée par presque chaque municipalité à travers le pays. Plusieurs maires, y compris ceux du Québec, ont applaudi cette initiative du gouvernement fédéral.

Les crédits

Maintenant, le gouvernement fédéral a commencé une autre initiative, une autre prolongation de ce projet dans le domaine des transports et de l'infrastructure où il a mis en place 425 millions de dollars pour débiter une autre initiative.

Mon collègue appuie-t-il la politique extraordinaire du gouvernement fédéral dans le domaine de l'infrastructure, incluant la dernière annonce qu'il a faite au sujet des 425 millions de dollars? Appuie-t-il cette initiative et n'est-il pas d'accord avec ce type de politique intelligente du gouvernement fédéral dans le dossier des transports?

M. Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead) Monsieur le Président, j'ai deux choses à soulever. Tout d'abord, cette politique, ou plutôt ce programme d'infrastructures auquel fait allusion notre collègue d'Ottawa-Centre a donné des résultats qui ne sont pas nécessairement ceux dont il parle en termes de création d'emplois. On peut questionner ce chiffre de 100 000 emplois créés grâce au programme d'infrastructures.

Mais je ne veux pas m'embarquer dans cette rhétorique, car j'ai seulement deux choses à souligner. Premièrement, le programme d'infrastructures a eu un effet bénéfique, bien sûr, mais limité quant au nombre d'emplois créés et surtout limité dans le temps. Les emplois créés l'ont été pour de très courtes périodes, c'est-à-dire le temps où on a procédé à la construction ou à la rénovation de certaines infrastructures.

Quant aux proportions, c'est-à-dire à la répartition des dépenses dans le domaine des infrastructures, encore là, le Québec n'a pas eu la part qu'il était en droit de s'attendre, comme c'est le cas pour l'ensemble des dépenses du gouvernement fédéral. Je dirais que si l'action du gouvernement fédéral était équitable et juste pour le Québec, nous n'aurions pas besoin de programme d'infrastructures, de programmes modernes de travaux divers, nous aurions les emplois dont les travailleurs et les travailleuses ont vraiment besoin au Québec, des emplois de qualité et permanents qui font en sorte que nos familles peuvent se développer et vivre convenablement.

Voilà ce qu'on attend de nos gouvernements et malheureusement, ce n'est pas ce qu'on a reçu du gouvernement fédéral.

[Traduction]

M. Joe Fontana (London-Est, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir traiter du soutien fédéral accordé à VIA Rail.

La motion de l'opposition, proposée par le Parti réformiste, condamne les mesures prises par le gouvernement dans le cadre de ses politiques en matière de transport. Je n'ai pas le temps de discuter de toutes ces politiques, mais je voudrais parler un peu du soutien accordé par notre gouvernement à VIA Rail. Cette motion montre une fois de plus à quel point le Parti réformiste est dissocié de la réalité et ne comprend pas la réalité canadienne.

Au cours des deux ou trois dernières décennies, les Canadiens ont soutenu leur service national de train de passagers. Le fait que le Parti réformiste propose, dans son livre bleu, que VIA Rail soit privatisé, ce qui entraînerait la fin du service assuré par cette société

à des centaines de collectivités dans tout le pays, ne témoigne certainement pas d'un parti national qui se préoccupe des besoins de ceux qui voyagent par train au Canada.

• (1720)

Il y a quelque chose de bizarre relativement à la motion du député de Kootenay-Ouest—Revelstoke. Le porte-parole du Parti réformiste en matière de transports a dit quelque chose de très important le 4 juin 1996 au *Hill Times*. Il a déclaré: «Je suis d'accord avec le principe qui sous-tend tous les projets de loi adoptés par le gouvernement en matière de transport depuis deux ans et demi, à l'exception de celui qui annulait les accords de l'aéroport Pearson.» Nous avons entendu cette rengaine auparavant au sujet de l'aéroport Pearson. Le député a dit, le 4 juin 1996, qu'il appuyait toutes les politiques du gouvernement, sauf celle-là. Or, la motion présentée aujourd'hui par le député condamne les initiatives du gouvernement.

J'aime bien le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke. C'est un membre très actif du Comité des transports, tout comme moi et mes collègues. Dans l'ensemble, le député présente des points de vue très positifs, et il est en général d'accord avec le gouvernement. Par conséquent, je trouve curieux que, tout à coup, il ait décidé de s'opposer à tout ce qu'il appuyait encore l'autre jour.

Les gouvernements libéraux, y compris celui-ci, ont toujours appuyé les services de train de passagers. Lorsque les conservateurs ont détenu le pouvoir durant huit terribles années et qu'ils ont fait souffrir le pays, c'est le Parti libéral qui, de 1988 à 1993, a lutté pour que les services de VIA soient préservés et améliorés.

Le gouvernement croit que chaque collectivité a besoin d'un service national de train de passagers. Il reconnaît aussi que le système de transport doit être abordable, intégré et efficace.

Toutes les mesures que nous avons prises depuis 1993 visaient non pas à détruire les systèmes de transport, mais à les rendre plus efficaces et permettre non seulement aux entreprises mais également aux Canadiens qui en dépendent d'avoir accès aux services de transport.

Je félicite VIA et ses employés. La société a connu des temps difficiles depuis que, en 1989, M. Mulroney et les conservateurs ont réduit le réseau de VIA de 50 p. 100.

En 1993, le gouvernement devait s'attaquer au problème du déficit. Il a dû imposer des réductions à VIA comme aux ministères. Grâce au dur travail et au dévouement du personnel de VIA, hommes et femmes, cadres et simples employés, il a été possible de procéder aux compressions sans réduire un seul service au Canada depuis maintenant trois ans et demi, et ce, bien que les subventions aient été réduites de plus de 200 millions de dollars. Cela s'est fait avec beaucoup de sens pratique et de façon ordonnée, de manière à ce que les services de VIA demeurent accessibles autant à Chatham qu'à Toronto et partout ailleurs dans notre grand pays.

La société VIA continue avec détermination à rechercher des moyens de rendre les services plus efficaces en recherchant avec les travailleurs, les communautés et les autres partenaires des moyens

d'offrir aux Canadiens d'un océan à l'autre le meilleur service de train passagers.

Le gouvernement s'est efforcé de rendre le service de train plus attrayant en apportant à l'infrastructure certaines modifications qui permettent aux trains d'atteindre la vitesse de 100 milles à l'heure entre Montréal et Québec et 95 milles à l'heure dans le corridor Toronto-London-Windsor. Les horaires des trains desservant Montréal-Senneterre, Montréal-Jonquière et Jasper-Prince Rupert ont été modifiés pour offrir un service de jour aux résidents de ces localités et des forfaits voyages.

Encore une fois, VIA cherche continuellement des moyens d'améliorer son service aux passagers. La société ferroviaire a combiné une série de hausses tarifaires à des tarifs et plans promotionnels spéciaux afin d'avoir accès à des marchés à longueur d'année.

Ces initiatives lui ont permis d'accroître ses revenus de 26 p. 100 et le nombre de ses milles-passagers de 16 p. 100 entre 1990 et 1996. Au cours de la même période, le nombre de passagers a augmenté de 5 p. 100. La croissance supérieure du nombre des voyageurs par milles est attribuable au fait que le voyage moyen entrepris par chaque voyageur est passé de 221 à 246 milles de 1990 à 1996. Voilà une autre indication que les Canadiens sont favorables au service de trains de voyageurs et désirent s'en prévaloir.

• (1725)

La meilleure mesure du succès de VIA réside dans la croissance constante de ses niveaux de recouvrement des coûts. C'est une chose que nous devrions attendre de toutes les entreprises et de toutes nos activités. De 1990 à 1996, le ratio de recouvrement des coûts est passé de 26 à 44 p. 100. Cela marque la première fois que le recouvrement des coûts de VIA ait franchi la barre des 33 p. 100.

En vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, le gouvernement a subventionné l'exploitation de trois services de trains de voyageurs non rentables parce qu'il tenait à traiter toutes les régions du pays d'une façon juste et équitable. Par conséquent, les chemins de fer que le gouvernement a soutenus et continue de soutenir, dont la Québec North Shore and Labrador Railway, la Algoma Central Railway et la Ontario Northland Transportation Commission, sont une autre manifestation de l'engagement du gouvernement à l'égard du service voyageurs.

La nouvelle loi sur les transports a été adoptée à par la Chambre il y a moins d'un an. Les nouvelles dispositions maintiennent l'engagement du gouvernement envers les régions éloignées situées le long de ces trajets, car elles demandent au ministre des Transports de conclure des accords spéciaux avec les chemins de fer pour leur donner une aide financière, mais en leur laissant une plus grande autonomie quant aux moyens d'assurer ces services.

C'est clair, et je ne vois pas comment le Parti réformiste peut ne pas comprendre. Notre pays est une fédération nationale, un pays qui a besoin d'une infrastructure nationale. VIA est notre infrastruc-

Initiatives parlementaires

ture nationale de service-passagers. Quatre cents localités dépendent du service ferroviaire-passagers. En proposant dans leur livre bleu de privatiser le service ferroviaire-passagers et d'en priver les Canadiens ou, en fait, en proposant dans leur programme électoral, dans leur «Nouveau départ 1995», de dissoudre complètement le ministère des Transports et les 750 millions de dollars, les réformistes laissent entendre que, d'après eux, le gouvernement fédéral n'a aucun rôle à jouer dans les transports nationaux.

C'est bizarre, car cela fait des heures que le Parti réformiste dit que nous devrions faire plus. Le fait est que notre gouvernement fait plus que ce qu'il propose. Je ne comprends pas comment les réformistes peuvent venir dire ici que nous devrions faire plus alors qu'ils prétendent eux-mêmes dans leur livre bleu et dans leur Nouveau départ que nous devrions faire moins ou rien du tout.

Bref, nous continuons de croire dans VIA. Nous continuons de croire qu'il y a moyen de rendre VIA plus efficace et de s'assurer que les Canadiens bénéficient de son service ferroviaire-passagers. Nous devrions continuer d'appuyer VIA dans ses efforts de modernisation, dans sa volonté d'offrir davantage de services et nous devrions lui donner le mandat et les possibilités d'accroître sa clientèle dans toutes les régions du Canada.

Le président suppléant (M. Milliken): À l'ordre. Comme il est 17 h 30, il est de mon devoir d'informer la Chambre que les délibérations sur la motion et sur l'amendement la concernant sont terminées.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LE CODE CRIMINEL

M. Dennis J. Mills (Broadview—Greenwood, Lib.) propose: Que le projet de loi C-353, Loi modifiant le Code criminel (loteries sur Internet), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité.

—Monsieur le Président, je suis content de pouvoir entamer la deuxième lecture de ce projet de loi ce soir. J'apprécie la collaboration que nous avons obtenue de tous les partis. Nous entendrons ce soir des intervenants de toutes les régions du Canada. Nous entendrons des députés qui représentent des régions tant urbaines que rurales. Le débat durera un certain temps et nous permettra, je l'espère, de concevoir et d'élaborer une solution dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Pour situer le projet de loi à l'étude dans une juste perspective, je voudrais revenir sur mes débuts, il y a trois ans, comme secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie. À mon avis, le gouvernement n'a pas suffisamment insisté sur le travail extraordinaire accompli par le ministre de l'Industrie dans le domaine de l'auto-route électronique.

Initiatives parlementaires

Les députés ont reçu il n'y a pas très longtemps copie du rapport final du Conseil consultatif de l'autoroute de l'information. C'est un modèle. Ce travail, qui a été produit grâce à l'aide de nombreuses personnes de tous les secteurs de la société et de l'industrie d'un océan à l'autre, s'est révélé un guide non seulement pour le Parlement fédéral, mais aussi pour les assemblées législatives provinciales de tout le Canada. Le travail que nous avons accompli au Parlement est aussi reconnu comme étant de qualité internationale.

Ce travail, lorsque j'étais secrétaire parlementaire, m'a fait plonger dans tout le dossier de l'autoroute électronique. Je me considère encore comme un béotien en matière technologique, mais je n'ai pu faire autrement que de sentir l'énergie et l'enthousiasme qui émanaient du ministère de l'Industrie.

Je veux lire quelques recommandations qui sont issues du travail accompli par le comité ces dernières années. Il s'agit de la Question n° 8, Contrôles de l'information, et de la recommandation n° 8.2: «Le gouvernement fédéral devrait prendre des initiatives immédiates et tracer la voie en élaborant des mesures législatives permettant de clarifier la question de la responsabilité des propriétaires, des opérateurs et des utilisateurs de babillards électroniques et de sites Internet et Usenet. Le gouvernement fédéral devrait prendre des mesures immédiates pour faciliter l'élaboration d'un code d'éthique et de pratiques modèles reflétant les valeurs communautaires et pour offrir des programmes communautaires de sensibilisation.»

Le débat sur les orientations de ce soir est assez conforme au cadre stratégique élaboré au cours de la présente législature ces dernières années sous la direction du ministre de l'Industrie.

Comment passer de ce rapport à un projet de loi modifiant le Code criminel pour permettre les casinos sur Internet? Je dois revenir à une expérience de l'été dernier. C'était en août. J'avais décidé de prendre congé le week-end. J'ai fait un voyage dans la magnifique île d'Antigua, où un ami, le cheik Amin Al-Dahlawi, de Jeddah, un homme que j'ai rencontré il y a quelques années, possède une maison. Un soir que je me reposais dans ce magnifique domaine, MM. Peter Michaels et Peter Demos, représentants de la World Wide Web Casinos, une entreprise de Californie, nous ont fait une démonstration.

Ils ont fait au groupe de personnes présentes une démonstration de casino sur Internet, un jeu qui est en train de devenir très populaire. Il faut savoir qu'il existe de nombreuses sociétés qui exploitent des casinos sur Internet dans le monde. J'ai été absolument stupéfait de voir comment des gens pouvaient jouer à partir de leur ordinateur personnel ou de leur ordinateur portable, peu importe où ils étaient dans le monde. C'était comme être dans un vrai casino.

• (1735)

Je n'avais jamais rien vu de pareil et j'ai alors commencé à les convaincre de venir au Canada. J'ai pensé que, si ce nouveau concept était pour devenir si populaire, il valait la peine de leur

demander s'ils envisageraient de venir mettre sur pied un système de casino sur Internet au Canada. Ils ont dit qu'ils trouvaient l'idée intéressante, et la discussion s'est terminée là.

À mon retour au Canada, j'ai communiqué avec la Bibliothèque du Parlement. Je suis sûr que la plupart des députés seront d'accord avec moi pour dire que certains des meilleurs chercheurs au monde travaillent à la Bibliothèque du Parlement. Je leur ai demandé ce que disait la loi sur la possibilité d'avoir un système de casino sur Internet au Canada.

La Bibliothèque du Parlement a fait une étude épatante. Le personnel de recherche a mis deux mois à compléter son travail, mais il a réalisé une étude fabuleuse qui est accessible à tous les députés et à quiconque désire la consulter. Le personnel a fait l'historique de la manière dont l'industrie des loteries, qui était la chasse gardée du gouvernement national, a été dévolue.

Comme on le sait, c'est le premier ministre Clark qui avait entamé, en 1979, le processus de dévolution des loteries aux provinces. La dévolution a ensuite été sanctionnée en 1985, mais la loi de base qui régit le système des loteries demeure le Code criminel.

Les chercheurs ont ajouté, et je cite: «Il n'est pas clair si la loi interdit ou non aux Canadiens de jouer au casino sur Internet, mais le Code criminel ne semble contenir aucune disposition l'interdisant. On peut donc soutenir que les gouvernements provinciaux ont présentement le droit d'administrer des casinos sur Internet. Il convient cependant de signaler qu'aucun n'a encore tenté d'en créer et que les tribunaux n'ont pas encore statué si le Code criminel le leur permet ou non.»

Ils ajoutent qu'il s'agira en quelque sorte de voir si le Parlement fédéral a le pouvoir de modifier la loi et de régler toute cette question. Nous assistons à une véritable explosion de l'Internet, mais ni 1979, ni en 1985 n'avait-on prévu que cela deviendrait une question importante.

Il est important de noter qu'après leur enquête, les chercheurs de la Bibliothèque du Parlement ont dit que, en vertu du principe de la souveraineté parlementaire, le Parlement est libre de modifier le Code criminel et de prévoir de nouvelles mesures concernant le jeu, voire même d'accorder au gouvernement fédéral le droit d'organiser et de gérer des loteries sur Internet.

C'est compte tenu de cela et d'autres avis que nous a fournis la Bibliothèque du Parlement que j'ai consulté le Bureau des conseillers législatifs de la Chambre pour concevoir le projet de loi C-53. Tout le but de ce projet de loi est de veiller à ce que cette industrie, qui est en train d'exploser sous nos yeux, soit assujettie à une sorte de réglementation.

Je voudrais ajouter une ou deux choses importantes. Que l'idée de nous plaise ou pas, que nous soyons d'accord ou pas, le fait est que c'est une industrie d'un billion de dollars. Nous savons aussi, et les experts l'ont confirmé, que la valeur des paris qui se font dans un contexte parallèle dépasse maintenant les 60 milliards de dollars. Nous parlons ici de 60 milliards de dollars de paris par l'intermédi-

Initiatives parlementaires

aire, entre autres, de bookmakers qui ne sont assujettis à aucune sorte de contrôle ou de règlement.

À présent, nous allons devoir faire face à un tout nouveau monde, celui de l'Internet. Plutôt que de réagir après coup, nous devons être proactifs. Nous devrions assister aux réunions du comité chargé d'étudier ce genre de projet de loi et écouter les spécialistes qui viendront témoigner des avantages et des inconvénients de ces systèmes. Ils nous diront quelles sont les règles et les règlements qu'il faudrait modifier.

• (1740)

Le jeu sur Internet existe déjà. Il y a des sociétés complètement indépendantes qui ont créé ces sites de jeu. Il n'y a absolument aucune enquête. Il n'y a pas non plus de tests effectués sur des échantillons. Il n'y a pas d'obligation de payer les prix gagnés. Aucun mécanisme adéquat ne permet de vérifier quelles sont les chances de gagner ou quelle est la valeur totale des prix. Rien n'empêche les mineurs de jouer. Il n'y a pas d'impôt fédéral sur l'autoroute électronique. Je reviendrai dans un moment à l'idée des recettes gouvernementales liées à l'Internet.

Il faut aussi contrôler la publicité mensongère et le blanchiment d'argent, se protéger contre le piratage informatique et instituer un mode d'arbitrage des différends. Ce sont quelques-uns des enjeux qui devraient vraiment être discutés. À la fin d'une telle discussion, les législateurs pourraient décider de la manière de traiter ces questions.

La population nous a confié le mandat, en tant que parlementaires, non pas de réagir, mais bien d'agir. Nous devons agir en chefs de file et prendre en main l'affaire du jeu sur Internet. En tant que pays du G-7 ayant un grand intérêt pour tout ce qui concerne l'autoroute électronique, nous pouvons trouver là l'occasion de faire un travail de base extraordinaire dans ce domaine. On pourrait même en arriver à signer des traités avec d'autres pays.

Actuellement, plus de 200 millions de personnes visitent le net chaque jour. Il y a à peine 20 ans, on ne comptait que 50 000 ordinateurs dans le monde entier. De nos jours, on en vend 50 000 par jour. Cette industrie est en plein essor. Tâchons d'agir en chefs de file et de veiller à l'application d'une réglementation et de contrôles adéquats, car le jeu sur Internet constitue un élément très important de notre économie du loisir.

[Français]

M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole sur le projet de loi C-353 qui a pour but de modifier le Code criminel relativement aux loteries sur Internet.

Je pense que le député fait bien de parler de coopération parce que nous allons offrir toute notre collaboration pour ce projet de loi, étant donné qu'effectivement, il y a une prolifération assez impor-

tante, par les temps qui courent, en ce qui concerne les jeux de hasard, les loteries, les paris, etc.

Également, Internet et les jeux sur ordinateur sont également en croissance. Comme le député le disait tout à l'heure, plus de deux millions de personnes par jour naviguent sur Internet. C'est un peu comme si on pouvait faire entrer deux millions de personnes dans un casino, puisque sur ces jeux d'ordinateur, on trouve des jeux de hasard, de loterie et de paris.

Compte tenu de la facilité d'accès, compte tenu qu'à l'heure actuelle, rien ne réglemente cette sphère d'activité, et compte tenu que les utilisateurs du réseau Internet peuvent être des mineurs, qu'ils peuvent entrer sur le réseau n'importe quand, il est important qu'on prenne le temps de bien examiner ce projet de loi. On doit voir si ce projet de loi respecte l'objectif qu'on veut lui donner pour, éventuellement, avoir une législation adéquate dans le domaine de l'Internet en ce qui concerne les jeux de hasard, de loterie et de paris.

• (1745)

Présentement, comme je l'ai dit au député, et je le répète en cette Chambre, il n'y a aucun problème quant au principe, on va coopérer. Où j'ai un problème, et j'espère qu'on pourra le régler en comité, c'est concernant la partie des jeux de pari que le fédéral s'accapare sur Internet.

Je comprends qu'Internet représente les communications et que ça relève du fédéral. Cependant, les loteries relèvent du provincial. On n'a qu'à penser aux casinos de Hull, de Montréal, en Ontario, dans l'Ouest canadien. Ce sont des casinos exploités et administrés par les provinces, mais qui sont également susceptibles d'application sur le plan du Code criminel et des lois qui existent.

Ce qui m'agace dans ce projet de loi, c'est qu'on permet au gouvernement du Canada de mettre sur pied ou d'exploiter une loterie sur le réseau Internet conformément aux règlements. On permet au gouvernement du Canada d'accorder une licence à un fournisseur de services Internet, et tout ce qui en découle. Vous comprendrez que nous disons oui à un projet de loi qui va légiférer, réglementer, protéger la population, englober et encercler tout ce nouveau sujet, cette nouvelle façon de faire concernant l'Internet et les loteries sur Internet. Cependant, j'aimerais qu'on le fasse en respectant les juridictions, entre autres, du Québec et des autres provinces.

Donc oui, nous accordons au projet de loi l'attention qu'il faut, parce que c'est un projet de loi fort intéressant. Nous donnons notre appui au parrain de ce projet de loi, pour la deuxième lecture, afin que ce projet de loi soit renvoyé à un comité pour qu'on puisse éventuellement l'étudier pour l'améliorer, et surtout, afin qu'il respecte les juridictions des provinces et le Canada.

[Traduction]

M. Werner Schmidt (Okanagan-Centre, Réf.): Monsieur le Président, j'aimerais féliciter le député qui a présenté le projet de loi C-353. Je ne veux certainement pas qu'il soit dit que j'encourage le gouvernement canadien à promouvoir les loteries sur l'Internet. Là n'est pas la question. Le problème est ailleurs.

Initiatives parlementaires

Il faut que nous reconnaissons l'importance de l'Internet dans la société contemporaine. Il touche presque chaque facette de notre vie quotidienne. On peut faire toutes sortes de choses sur Internet. J'en ai fait une courte liste.

On peut acheter, vendre, voyager, lire des journaux et des revues, jouer à la bourse, faire des transactions bancaires, parler à des politiciens, sortir un livre d'une bibliothèque et moderniser un ordinateur. On peut envoyer une carte postale ou des salutations. On peut faire bien d'autres choses encore. Et toutes ces choses, on peut les faire par écrit, par audio ou par vidéo.

Et voilà qu'arrivent dans cette région les jeux de hasard sur Internet. C'est bel et bien une réalité et elle existe dans bien d'autres régions du monde, généralement là où les lois régissant les jeux de hasard ne sont pas aussi rigides qu'au Canada. Voyons quelle est la situation actuelle à l'échelle mondiale.

La clé du succès, tant sur Internet que pour tous les autres casinos, est le trafic. Autrement dit, un grand nombre de personnes doivent participer. Ces dernières années, l'industrie mondiale des jeux de hasard est passée de 500 milliards de dollars à plus d'un billion. Ce n'est pas insignifiant comme augmentation. On estime que, partout dans le monde, plus d'un billion de dollars sont misés chaque année dans les jeux de hasard.

En Grande-Bretagne, par exemple, plus de 90 p. 100 de la population participe à une forme quelconque de jeu de hasard légalisé. Les Australiens jouent annuellement près de 2 700 \$ par habitant aux jeux de hasard.

Des évaluations très modérées chiffrent à 8,25 milliards de dollars le marché du jeu de hasard sur Internet aux États-Unis pour 1996 et elles prévoient que ce chiffre grimpera à 22 milliards de dollars d'ici 1998. Selon les prévisions, la valeur des marchés internationaux de l'Europe et de l'Extrême-Orient pourrait atteindre 29,2 milliards de dollars d'ici 1998. Voilà le marché potentiel.

• (1750)

Internet est un réseau mondial de télécommunications qui abolit les frontières géographiques entre les utilisateurs. Voilà la question. Étant donné cette immense facilité de communication, c'est là que se situe la prochaine frontière du commerce.

Le principal atout d'Internet aux yeux des entreprises, c'est la possibilité de faire des transactions à grande échelle et pour des sommes considérables. Bien des gens d'affaires considèrent que c'est là le véritable pouvoir d'Internet, car les coûts des entreprises baisseront sensiblement et elles pourront adresser leur publicité et vendre leurs produits à des millions de consommateurs et d'entreprises sur la planète.

Le député a dit plus tôt que la réussite d'un casino dépend d'un achalandage énorme, de la présence d'un grand nombre de personnes. Internet décuple considérablement le nombre de participants.

Par conséquent, il y a un potentiel considérable pour ceux qui s'intéressent à ce genre d'entreprise.

Regardons quelques faits et chiffres. Comme je viens de le dire, le marché mondial du jeu représente au moins 1 billion de dollars. Aux États-Unis seulement, il est de 400 milliards. Les gains des casinos américains—et nous parlons ici de toutes les formes de jeu, pas seulement d'Internet—atteignaient 188 milliards en 1995. Les établissements clandestins ont gagné quelque 60 milliards en 1995. À l'extérieur des États-Unis, le marché est de plus de 500 milliards par année. Si l'on additionne tous ces chiffres, on voit que l'industrie du jeu brasse une quantité considérable d'argent.

Plus de 50 000 réseaux informatiques, dans 90 pays, sont reliés au réseau Internet. Il y a 175 millions d'utilisateurs dans le monde et dans deux ans, il devrait y en avoir 200 millions. On voit donc que la question est d'importance.

Qui sont ces gens qui utilisent Internet? Il est intéressant de regarder la composition démographique des usagers. L'utilisateur type du réseau Internet est un homme de 44 ans. Les usagers ont un revenu moyen de 48 000 \$ et, parmi eux, 39 p. 100 ont un diplôme universitaire.

Si l'on compare Internet et les joueurs des casinos de Las Vegas et Atlantic City, il y a 51 p. 100 d'hommes dans ces casinos contre 60 p. 100 sur Internet; l'âge moyen est de 48 ans contre 44 ans sur Internet, et quant à la proportion de diplômés, elle est de 29 p. 100 dans les casinos et 39 p. 100 sur Internet, donc une proportion beaucoup plus forte. Le revenu moyen est de 43 000 \$ pour les joueurs des casinos et 48 000 \$ pour les usagers d'Internet. C'est donc un groupe très intéressant d'individus qui est en cause.

Est-ce que c'est devenu un problème sérieux à certains endroits? Oui. En fait, le Interactive Gaming Council a été créé aux États-Unis pour s'occuper de ce dossier. Quel est son rôle? Ce nouvel organisme, le Interactive Gaming Council, a été formé dans le but de représenter l'industrie des jeux interactifs en pleine expansion. L'organisme s'emploie actuellement à élaborer un cadre visant à régler les problèmes déjà soulevés. Il s'est réuni à Scottsdale, en Arizona, le 9 janvier 1997.

Un procureur général adjoint, M. Alan R. Kesner, du Wisconsin, était le conférencier invité. Il a confirmé que les forces de l'ordre et les groupes de réglementation avaient besoin d'information et de lignes directrices pour comprendre parfaitement les jeux sur Internet et proposer des mesures touchant la réglementation et l'imposition. Selon M. Kesner, la demande du public pour ce genre de divertissement est énorme, comme en témoigne la fulgurante prolifération des jeux aux États-Unis et les jeux sur Internet n'en constitueront probablement qu'une variété parmi tant d'autres.

Néanmoins, il faut protéger le public contre ces casinos sur Internet qui pourraient se livrer à toutes sortes de pratiques illégales. Le député nous a donné un aperçu, un catalogue pour ainsi dire, des aspects à considérer. C'est un vrai problème. La question chez

nous n'est pas de savoir s'il va se poser au Canada mais plutôt de déterminer à quel moment.

Je le répète, je ne suis pas nécessairement un partisan de jeux de hasard. En fait, je ne le suis pas. À mon avis, il comporte des connotations très négatives. Mais il faut savoir par ailleurs que les joueurs sont déjà légion. C'est un moyen par lequel un grand nombre d'organismes de bienfaisance ou à but non lucratif recueillent de l'argent et font beaucoup de bien dans diverses collectivités en finançant le hockey junior et toute une gamme de clubs philanthropiques. Je suppose donc que cette activité a ses mérites.

• (1755)

Déjà, les Canadiens parient par le truchement d'Internet et des sommes d'argent quittent le pays. Nous devons nous demander à qui appartient la responsabilité de voir à ce que les jeux de hasard pratiqués sur Internet soient relativement bien contrôlés afin qu'on puisse éliminer la fraude et les abus et protéger les consommateurs en cause.

L'un de mes collègues de ce côté de la Chambre a attiré mon attention, juste avant que j'intervienne, en disant: «Si vous pensez contrôler Internet, bonne chance!» Je crois qu'il a raison. Ce ne sera pas une tâche facile. Je ne suis pas convaincu qu'il soit possible de contrôler le trafic sur Internet, mais nous devons prendre des mesures pour essayer d'y parvenir.

Si le comité veut bien examiner au moins cet aspect, il aura fait considérablement la lumière sur cette question, car elle est très importante. Il faut également examiner toute la question de la protection des renseignements personnels, qui est très importante. Elle concerne directement nos banques et d'autres institutions financières qui utilisent Internet pour transférer des sommes énormes d'une institution à l'autre et au-delà des frontières. Ce projet de loi aura à tout le moins un avantage dans un autre secteur que j'estime très important.

Je félicite le député qui était secrétaire parlementaire. Soit dit en passant, je souhaiterais qu'il le soit toujours, mais il ne m'appartient pas d'en juger. C'est entre lui et son patron, je présume.

Le Canada et le gouvernement fédéral ont-ils une responsabilité à assumer dans le projet de loi C-353? Je crois que oui. Comme le député a passé en revue quelques-unes de ces dispositions, je ne m'y attarderai pas pour l'instant. Nous devons faire la distinction—bonté divine, il ne me reste qu'une minute et ce projet de loi est tellement important, monsieur le Président.

J'insiste donc pour dire que, si le gouvernement veut réglementer la question, il ne devrait pas s'engager dans l'exploitation proprement dite d'un casino. Cette disposition ne devrait pas faire partie du projet de loi. S'il y a quelque sous-entendu que ce soit, et c'est mon avis, que le gouvernement pourrait avoir cette permission, il faudrait amender le projet de loi pour qu'il ne prévoie pas cela, mais

Initiatives parlementaires

pour qu'il permette de délivrer des permis d'exploitation de casinos à des particuliers ou à des entreprises privées. Qu'on les réglemente de façon à protéger les intérêts des consommateurs et à ce que l'argent soit transféré sans risque de blanchiment et d'activités de la sorte.

En conclusion, nous appuyons le projet de loi en principe. Il permet au Canada d'aller de l'avant et de devenir un leader dans l'utilisation d'Internet et de l'autoroute de l'information.

M. Ron MacDonald (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, c'est un plaisir pour moi de parler de cette importante mesure législative. Je félicite mon collègue de Broadview—Greenwood qui, de temps à autre, soumet à la Chambre des questions généralement très controversées, mais qu'il est nécessaire de débattre publiquement dans un endroit comme le Parlement du Canada et les assemblées législatives provinciales.

Je sais que, parfois, des gens disent que le député de Broadview—Greenwood soulève des idées qui causent des problèmes à certains de ses collègues, car ils préféreraient qu'on n'en discute pas à une tribune publique. C'est peut-être le cas en l'occurrence.

Ce projet de loi entre dans un domaine qui soulève toute une controverse en Nouvelle-Écosse, en Alberta peut-être et dans certaines provinces de l'Ouest où les gouvernements ont pris le contrôle du jeu, des casinos et des machines de loterie vidéo et les réglementent, car il s'agit d'une source de recettes pour les gouvernements. D'où la question éthique et morale de savoir si le jeu est un péché, une chose qu'on devrait rejeter et si le gouvernement devrait s'en mêler. Des débats très importants doivent avoir lieu à ce sujet.

Certaines des personnes qui soulèvent toutes ces questions disent aussi que les gouvernements devraient réduire l'impôt sur le revenu des particuliers et trouver d'autres sources de recettes au lieu de venir plonger arbitrairement dans les poches des particuliers. Ils ne peuvent gagner sur les deux tableaux.

Il semble qu'il soit dans la nature humaine que l'on aime parfois jouer à des jeux de hasard. Je suis une victime de ces jeux. J'aime acheter des «gratteux». Je ne passe pas dans un aéroport sans acheter un billet de 2 \$. Je peux me le permettre. C'est ma façon de m'amuser un peu à la fin de la semaine quand je retourne chez moi le jeudi soir ou le vendredi matin. De temps à autre, je gagne quelques dollars et, parfois, j'en perds.

• (1800)

Je le fais parce que je le veux. En tant qu'adulte, je décide consciemment de jouer. Je le fais en sachant que la société des loteries, que ce soit celle de l'Ontario ou de l'Atlantique, réglemente ce jeu comme il se doit. Je le fais en sachant en quoi consistent mes chances de gagner, car c'est imprimé au dos des billets. Je n'ai pas à me préoccuper de savoir s'il s'agit d'une escroquerie. Je n'ai pas à me demander si c'est comme ces envois postaux dans lesquels

Initiatives parlementaires

on nous dit qu'il suffit de faire telle ou telle chose pour être admissible à un prix de 20 millions de dollars.

Je le fais en sachant pertinemment que les institutions du gouvernement canadien réglementent ce jeu et s'assurent qu'on respecte bien les chances de gagner imprimées à l'endos du billet et que je ne me fais pas voler. J'agis en connaissance de cause.

Or, au beau milieu de toute cette controverse au sujet des jeux et des machines de loterie vidéo et de l'installation de ces machines dans les dépanneurs ou dans d'autres établissements, le député soulève une question extrêmement importante. Cela touche à la fine pointe de la technologie, Internet.

C'est plutôt incroyable, car je ne suis pas de ces personnes qui s'y connaissent beaucoup en technologie. Je suis plutôt maladroit quand je joue sur mon petit ordinateur à la maison. Plus souvent qu'autrement, Stephen, mon petit bonhomme de cinq ans, ou son frère Matthew peuvent m'amener là où je veux aller en un rien de temps.

Nous vivons dans un monde «branché». C'est ça, la réalité moderne. Comme le député d'en face vient de le signaler, on peut faire à peu près n'importe quoi avec un ordinateur. J'ai accédé depuis mon domicile, samedi, aux *Débats* de la législature précédente sur Internet. J'ai été épaté de pouvoir faire une chose pareille. Cela veut dire que mes électeurs aussi peuvent le faire. Sur Internet, je peux aussi acheter de l'assurance automobile. Je peux voir où j'aimerais magasiner. Je peux faire des réservations pour aller en vacances n'importe où dans le monde. Je peux savoir quelle température il fait sur telle ou telle plage de la côte ouest de la Floride. Le monde est «branché», informatisé. C'est l'époque de la nouvelle vague.

Il faut être fou pour penser pouvoir empêcher Internet d'offrir des services de jeu à des fins de divertissement, parce que c'est déjà chose faite. À mon bureau, aujourd'hui, j'ai exploré un peu—je me savais pas que c'était possible de le faire—et je suis entré en communication avec la Liechtenstein Gaming Corporation. Le Liechtenstein, c'est une ville, une montagne, une rivière, point. C'est tout ce que c'est. J'étais au casino de la Liechtenstein Gaming Corporation.

Une voix: Avez-vous eu droit à une consommation gratuite?

M. MacDonald: Non, pas de consommation gratuite. Plus personne n'en offre.

Fait intéressant à noter, une fois entré—et tout se faisait selon les règles de l'art—la première chose que l'on vous signale, c'est que la société de jeu est autorisée et régie par le gouvernement du Duché du Liechtenstein, conformément aux règles et méthodes reconnues à l'échelle internationale. J'ai trouvé réconfortant de savoir que je n'avais pas affaire à la pègre, ni à un quelconque arnaqueur, quelque part aux États-Unis ou à Aruba, se servant d'Internet à des fins frauduleuses.

Avant de pouvoir jouer mes «gratteux», il fallait que j'ouvre un compte et que des vérifications soient effectuées. Et si je gagnais, le

montant serait automatiquement versé à mon compte de banque canadien, comme ça, de façon instantanée.

Le projet de loi du député fait deux choses. Il examine principalement la question de savoir si, dans une démocratie moderne, les adultes devraient pouvoir s'adonner aux jeux de hasard. Je crois qu'il s'agit d'une question de choix. Je sais que des gens peuvent avoir une dépendance au jeu. On peut avoir une dépendance à toutes sortes de choses: à la cigarette, à faire le tour du bloc en voiture, à se faire rôtir sur la plage.

Nous ne pouvons tout de même pas, au nom d'une minorité de gens qui ont véritablement un problème, priver la majorité du libre choix. On a le choix à l'heure actuelle. Le choix existe. Le cyberespace nous offre ce choix. Internet nous l'offre. On peut l'exercer dès à présent dans le confort de nos salles de séjour.

• (1805)

Le projet de loi du député précise que, si c'est ce qui se produit, le gouvernement du Canada devrait envisager de réglementer ce domaine, que le gouvernement veuille le faire ou non en cette ère de réglementation.

Cela soulève d'autres questions, en plus de celle de la réglementation. Cela soulève d'importantes questions quant à la participation des provinces. Il y a quelques années, il y avait des loteries. On n'aurait jamais imaginé qu'il y aurait un Internet, avec 50 millions d'internautes installés confortablement chez eux qui pourraient l'utiliser pour faire des recherches, communiquer avec quelqu'un à l'autre bout du monde ou accéder au casino de la Liechtenstein Gaming Corporation.

Le projet de loi demande s'il est raisonnable que le gouvernement veuille s'occuper du jeu et, dans l'affirmative, quel lien il entretient avec les gouvernements provinciaux en ce qui a trait aux accords conclus depuis quelques années concernant les loteries. Cela soulève toute la question de la réglementation de l'Internet et de la protection des consommateurs canadiens.

Sur l'Internet ce soir, un internaute peut accéder à un casino en quelque part dans le Pacifique sud, géré par un de ces riches pirates de l'informatique qui, bien installé dans son hamac, un verre à la main, s'emplissent les poches en riant aux éclats. Si ces gens savaient que le gouvernement fédéral ou ceux des provinces avaient prévu de bons systèmes et de bonnes garanties dans leurs lois sur les loteries et s'ils décidaient de se tourner vers les jeux de hasard et les loteries sur vidéos, ils opteraient peut-être pour le régime de réglementation hautement sophistiqué des gouvernements fédéral et provinciaux.

Je suis heureux d'avoir pu intervenir au sujet de ce projet de loi. Encore une fois, le député a présenté une mesure opportune, à la fois pour ce qui est des recettes que de l'intérêt qu'il présente. J'espère que d'ici la fin de la période prévue pour le débat, le projet de loi sera renvoyé au comité pour que ce large éventail de questions soit traité en temps voulu. J'espère aussi que tous les députés auront le temps de faire valoir leur point de vue et que nous finirons par faire des recommandations au gouvernement.

Initiatives parlementaires

M. Dan McTeague (Ontario, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi C-353. Le député qui a proposé cette mesure s'est acquis la réputation d'un homme d'idées dans cette Chambre. Bien des personnes parlent de lancer des idées mais, dans le contexte du secteur privé, il est intéressant de savoir que le député, qui s'est décrit lui-même comme un ignorant en matière de technologie, ne devrait être aussi sévère envers lui-même. Notre collègue a plutôt acquis la réputation d'un génie des idées à la Chambre des communes.

Il est intéressant de noter que la Chambre est saisie d'une idée du XXI^e siècle. Comme vous le savez tous, l'Internet est l'un des modes de communication les plus intéressants qui soient. Cette technologie, qui suscite l'intérêt de tous les pays, peut être utilisée à diverses fins, qu'il s'agisse de musique, de transmission de l'information, de données brutes, ou de communication de renseignements importants.

Chaque mois, le nombre d'abonnés au réseau Internet augmente de 15 à 20 p. 100 à l'échelle mondiale. On compte actuellement quelque 50 millions d'utilisateurs dans le monde, mais ce nombre devrait atteindre près de 250 millions avec l'arrivée du nouveau millénaire.

Le député s'est servi d'une expérience personnelle et a essayé de la situer dans un contexte, de façon à nous la rendre pertinente. Il a donné à la Chambre et au comité qui, on l'espère, se penchera sur cette question dans un avenir rapproché, une occasion de prendre conscience de l'importance de la façon dont nous allons réglementer ce secteur.

Le député de Dartmouth a mentionné plus tôt qu'il fallait empêcher la pègre ou d'autres éléments indésirables de prendre le contrôle de l'industrie croissante qu'est le pari. Des questions d'éthique entrent certainement en ligne de compte lorsqu'on traite de l'industrie du jeu, tout comme dans le cas de l'Internet, qui être utilisé à des fins de pornographie et de propagande haineuse.

La Chambre devra, rapidement, se pencher sur ces questions, sinon le Parlement sera considéré comme une institution dépassée à l'âge de la cybernétique. Grâce au député de Broadview—Greenwood, nous pouvons commencer à examiner sérieusement la question de l'Internet. Nous pouvons aussi regarder comment le gouvernement fédéral peut utiliser son autorité de la meilleure façon possible.

Étant donné que l'Internet est un réseau interprovincial—en fait extraterritorial—il est inutile de demander aux provinces d'envisager la possibilité de réglementer les compagnies qui recevraient de l'information, de sorte que les parieurs, non seulement au Canada mais partout dans le monde, sachent qu'ils s'adonnent à leur activité dans un cadre honnête.

La confiance est très importante dans ce contexte. Le Canada est considéré comme un chef de file, non seulement au sein des membres du G-7, mais partout dans le monde. Il importe de savoir qu'étant donné que nous sommes un pays qui inspire beaucoup la confiance, que ce soit au niveau des relations ou des transactions de

tout genre. Nous sommes dans la position unique d'envisager de pouvoir un jour réglementer cette industrie.

• (1810)

D'autres députés auront l'occasion de faire connaître leur point de vue sur le projet de loi dans les minutes qui suivent. L'aspect du projet de loi qui m'intéresse se résume ainsi: possibilité de soumettre le jeu à l'attribution de permis, de le réglementer et, dans l'intérêt des contribuables, de le taxer pour ne pas que des milliards de dollars nous filent entre les doigts.

Laissons-nous guider par la sagesse du député de Broadview—Greenwood. Renvoyons le projet de loi au comité et barrons la route aux arnaqueurs. Je félicite le député pour sa sagesse, sa clairvoyance et ses idées. Vive le génie.

M. Rex Crawford (Kent, Lib.): Monsieur le Président, je suis honoré d'intervenir sur un projet de loi qui crée un précédent et qui revêt tant d'importance. Les jeux de hasard ont toujours soulevé la controverse dans la société. Je suis habituellement contre les jeux de hasard, parce que j'en connais les effets négatifs. Mais, peu importe que nous soyons d'accord ou pas, il s'agit d'un divertissement vieux comme le monde qui ne disparaîtra pas demain. De nos jours, c'est une industrie qui génère un billion de dollars dans le monde.

Une autre chose qui est installée en permanence et qui fait rage partout dans le monde, c'est l'Internet. Selon les spécialistes de l'industrie, il y aurait 50 millions d'internautes aux quatre coins de la terre et ce chiffre augmente de 10 p. 100 chaque mois. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que ces deux passe-temps se rejoignent d'une façon ou d'une autre. En conséquence, les casinos sur Internet sont en passe de représenter une affaire très lucrative où il n'y a pas le moindre règlement ni le moindre impôt.

Au Canada, nous avons très bien réussi à réglementer notre industrie du jeu grâce à une entente fédérale-provinciale antérieure. Les provinces récoltent maintenant les bénéfices du jeu réglementé. Tout le monde est au courant des profits époustouflants que procurent les casinos exploités par les provinces. Ma circonscription se trouve juste au nord de Windsor, en Ontario, où des millions de touristes américains et autres affluent vers les machines à sous et les tables de blackjack et de roulette. Cela est devenu un bien extrêmement précieux pour le gouvernement ontarien à cause du montant de dollars américains que fait entrer directement dans les coffres de la province.

Le jeu réglementé semble donner de bons résultats pour les Canadiens. Nous pouvons ainsi offrir une forme de divertissement extrêmement populaire et cela fait également merveille pour alimenter le trésor provincial sans parler des emplois que cela permet de créer.

Les casinos sur Internet peuvent offrir une bonne partie des mêmes avantages. Cependant, à l'heure actuelle, ils ne profitent à personne, si ce n'est aux rares gagnants de parties de poker. Pour le moment, les casinos sur Internet sont presque tous établis à l'étranger, dans des endroits éloignés, où les lois touchant les jeux ne sont

Initiatives parlementaires

pas très strictes. Je veux parler notamment d'endroits comme Antigua ou l'Équateur.

Grâce à l'Internet, on peut jouer aux tables ou aux machines à sous à partir de son bureau ou d'un ordinateur personnel n'importe où dans le monde. Je peux être à Wallaceburg et jouer une partie de poker avec un homme à Hong Kong, une femme en Australie, et le donneur peut très bien distribuer les cartes à partir des Caraïbes. Mieux encore, personne n'a à être au courant. Les gains des joueurs ainsi que ceux du casino sont tout à fait exempts d'impôt. C'est exactement ce qui se passe.

Le projet de loi propose une solution raisonnable aux problèmes des jeux non réglementés sur Internet. Au lieu de laisser les casinos sur Internet rapporter des millions de dollars dans une île du Pacifique Sud, le projet de loi demande aux Canadiens d'examiner attentivement les avantages d'avoir cette industrie chez nous. Si les Canadiens ont accepté les maisons de jeu réglementées, pourquoi ne pas réglementer aussi le jeu sur Internet? En permettant les casinos sur Internet au Canada, nous pourrions limiter les dangers associés au jeu et aussi réglementer les activités des casinos.

Comme on estime que le nombre d'utilisateurs d'Internet atteindra 175 millions d'ici la fin de 1997, les recettes potentielles sont énormes. Grâce aux nouvelles mesures de sécurité et aux nouveaux programmes, les utilisateurs de l'Internet sont plus à l'aise avec l'idée du commerce, du cyberargent et des transactions VISA ou MasterCard sur Internet.

• (1815)

Beaucoup de pays dans le monde se rendent compte des possibilités qu'offrent les jeux de hasard sur Internet. Ils ont compris que l'Internet est une réalité populaire qui échappe au contrôle. D'autres pays se sont rendus compte des avantages fiscaux du jeu réglementé. Afin d'éliminer la fraude et les activités illégales, les casinos sur Internet réglementés devraient être permis au Canada.

Je viens de découvrir les avantages de l'Internet. Mes propres petits-enfants s'en servent à tous les jours pour faire leurs devoirs et d'autres projets. Il peut être un outil indispensable, mais il peut être l'objet d'abus aussi. C'est la tâche du gouvernement d'éliminer les activités illégales et frauduleuses sur l'autoroute de l'information. Ces problèmes disparaîtraient essentiellement si les casinos sur Internet étaient légalisés et ensuite réglementés.

Pour ces raisons, j'appuie le projet de loi du député de Broadway—Greenwood. J'invite tous les députés des deux côtés de la Chambre à réfléchir aux avantages de cette législation.

M. Derek Lee (Scarborough—Rouge River, Lib.): Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole au sujet de ce projet de loi présenté par mon collègue, le député de Broadview—Greenwood. Depuis que ses électeurs l'ont envoyé ici, il y a huit ans, il n'a jamais cessé de pratiquer une politique créative et progressiste. Son projet de loi demande au Parlement d'examiner l'avenir du nouveau monde des communications Internet, qui est

déjà avec nous et qui, comme l'ont dit des députés des deux côtés, contient tant de choses.

Le gouvernement devra tôt ou tard s'y intéresser et il peut aussi bien le faire maintenant. Nous ferions mieux de nous en occuper dès maintenant avant d'avoir à affronter des problèmes encore plus difficiles dans l'avenir.

Ce projet de loi, si je l'ai bien compris, ne fait pas la promotion des jeux de hasard sur Internet, mais invite le gouvernement fédéral à occuper un champ de compétence qui demeure inoccupé. Un de nos collègues disait plus tôt qu'il a pu avoir accès au casino du Liechtenstein sur Internet au Canada. On peut peut-être avoir accès à bien des choses du genre.

Cependant, bon nombre des députés croient que le gouvernement fédéral devrait examiner la question de près et songer à occuper ce champ d'activités. Quel est le domaine exactement et pourquoi nous y intéresser? Le domaine est celui du pari par ordinateur sur Internet.

Si j'ai bien compris, celui qui veut parier établit son crédit auprès d'un casino ou d'une organisation à l'extérieur du Canada, généralement dans un pays où les règlements sont rares. Les gens doivent donc d'abord établir leur crédit. Le logiciel peut se trouver dans leur ordinateur. Ils jouent sur leur propre ordinateur. Cependant, avant de jouer, ils doivent miser contre leur crédit établi à l'extérieur. S'ils gagnent, leur crédit augmente et s'ils perdent, il baisse. Les maisons de jeu légales vont régler les comptes auprès de l'institution bancaire presque immédiatement ou au moment convenu avec les clients. De toute façon, l'argent est là.

Entre le joueur et la maison de jeu installée à l'extérieur du Canada se trouve un fournisseur ou un serveur comme on l'appelle; c'est un fournisseur de communications quasi locales, qui relie votre ordinateur à la maison de jeu, par le truchement de l'Internet. Voilà quel est le domaine.

À l'heure actuelle, à partir du Canada, on peut avoir accès à toutes sortes de maisons de jeu à travers le monde comme mes collègues l'ont si bien expliqué. Il est peut-être plus important d'expliquer pourquoi nous voulons occuper ce champ d'activités.

• (1820)

La première chose qu'on a remarquée est l'absence totale de règlement. On se souviendra des sweepstakes irlandais, il y a de nombreuses années, avant qu'il y ait des loteries provinciales et fédérales. À part les courses de chevaux, c'était, pour un Canadien la seule façon d'acheter un billet de loterie.

En fin de compte, les autorités canadiennes ont décidé de se lancer dans ce domaine et de nous offrir des loteries. Les sweepstakes irlandais existent peut-être encore, mais il y a maintenant de nombreuses autres façons pour les Canadiens de miser quelques dollars dans l'espoir de gagner. Et ils le font en grand nombre.

On a de bonnes raisons de croire que certains Canadiens engloutiront des sommes énormes dans les jeux de hasard sur Internet. Nous ne pouvons pas le prouver, mais nous pensons que c'est vrai. Le réseau Internet a connu une croissance explosive et le jeu sur le réseau pourrait faire de même, ce qui pourrait entraîner une fuite de capitaux.

Initiatives parlementaires

Deuxièmement, s'il est possible de faire de l'argent par ce moyen, et c'est certainement le cas, le crime organisé va certainement s'y mettre. Le crime organisé recherche le profit, un vide et une occasion. En l'occurrence, il est certain qu'il existe des possibilités de gains sans réglementation et que le crime organisé sera donc de la partie. Cela commence par un peu d'extorsion ici et là, puis ensuite on essaie de contrôler et de monopoliser ce qui est, en principe, une activité de marché libre. Dans notre société, ce n'est pas vu comme une bonne chose. En fait, si l'on s'apercevait que les Canadiens misent par l'intermédiaire d'un mécanisme contrôlé par le crime organisé, on s'inquiéterait. Ce serait aussi un véhicule de blanchiment d'argent, une activité jugée antisociale.

Troisièmement, si le gouvernement intervenait, il ferait l'ordre dans un domaine où il n'y en a pas actuellement. Tout le monde peut y avoir accès: des jeunes, des fraudeurs, etc. L'ordre prévientra ou réduira le risque que ça se produise.

D'autres collègues ont évoqué la possibilité de taxer, pour le bien-être général, le fournisseur de services ou l'organisme qui propose ces jeux. Ils pourraient exploiter ce créneau s'ils se soumettaient à une certaine réglementation et obtenaient un permis à cet égard, à condition que le gouvernement fédéral ou le gouvernement et la province touchée y consentent. On peut évoquer plusieurs raisons pour lesquelles le gouvernement fédéral devrait intervenir dans ce champ d'activités. Il pourrait s'agir d'un dossier complexe. Voilà pourquoi je suis persuadé que mes collègues voudront solliciter l'avis du comité à ce sujet.

Je tiens à exprimer mon appui à ce projet de loi et j'espère que nous saurons tourner nos regards vers l'avenir, comme le député de Broadview—Greenwood nous y invite. Au cours de la présente législature, j'espère que nous pourrons avancer et, sinon intervenir dans l'industrie des jeux de hasard comme nous l'avons fait à l'égard des loteries, au moins réglementer ce domaine pour que les Canadiens y participent d'une façon équitable et conforme aux moeurs de notre société.

Le président suppléant (M. Milliken): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Milliken): Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Milliken): La motion est adoptée.

M. Mills (Broadview—Greenwood): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je crois que vous avez dit «industrie», lorsqu'en fait, on était censé parler de «justice».

Le président suppléant (M. Milliken): Dans la motion dont la Chambre a été saisie, on parlait de l'industrie. La Chambre est-elle prête à ce que la question soit renvoyée au Comité permanent de la justice et des questions juridiques?

M. Kirkby: Oui, monsieur le Président. Il serait bon de la renvoyer au comité de la justice. De plus, le vote était à la majorité, n'est-ce pas?

Le président suppléant (M. Milliken): Comme le secrétaire parlementaire le souhaite.

La Chambre est-elle d'accord pour renvoyer la question au Comité permanent de la justice et des questions juridiques plutôt qu'au Comité permanent de l'industrie?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Milliken): La Chambre est-elle d'accord pour que la motion soit adoptée avec dissidence.

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Milliken): Ainsi, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent de la justice et des questions juridiques.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.)

Le président suppléant (M. Milliken): Comme il est 18 h 25, la Chambre s'ajourne à 10 heures demain, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 26.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 13 février 1997

AFFAIRES COURANTES		M. Dubé	8079
Réponse du gouvernement à des pétitions		M. Dubé	8079
M. Zed	8045		
Les comités de la Chambre		DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS	
Procédure et affaires de la Chambre		L'assemblée publique prébudgétaire	
Motion d'approbation du 54 ^e rapport	8045	M. Bevilacqua	8080
M. Zed	8045	La Fédération des travailleurs du Québec	
Adoption de la motion	8045	M. Nunez	8080
Pétitions		Les emplois pour les jeunes	
Les armes nucléaires		M. McClelland	8080
Mme Skoke	8045	La Commission canadienne du blé	
La fiscalité		M. Taylor	8081
Mme Skoke	8045	Le puits no 1 de Leduc	
Les prix de l'essence		Mme Cowling	8081
M. White (North Vancouver)	8045	L'assurance-emploi	
Le réseau routier		M. Scott (Fredericton—York—Sunbury)	8081
M. White (North Vancouver)	8045	La Semaine nationale du civisme	
Les prix de l'essence		Mme Bakopanos	8081
M. White (North Vancouver)	8046	Le transport du grain	
La Loi sur la citoyenneté canadienne		M. Kerpan	8081
M. Nunez	8046	Le budget	
La Stratégie nationale sur le sida		M. Bhaduria	8082
M. Lee	8046	L'industrie sucrière	
Les incapacités		M. Speaker (Lethbridge)	8082
M. Lee	8046	La Société Radio-Canada	
Questions au Feuilleton		M. de Savoye	8082
M. Zed	8046	La Somalie	
INITIATIVES MINISTÉRIELLES		M. Richardson	8082
Les crédits		Le cancer du sein	
Jour désigné—Les transports		Mme Catterall	8083
M. Gouk	8047	Le programme Expérience Canada	
Motion	8047	M. Murphy	8083
M. Keyes	8050	La circonscription de Saint-Jean	
M. Keyes	8051	M. Bachand	8083
M. Gouk	8053	Le premier ministre	
M. Crête	8055	M. Solberg	8083
M. McWhinney	8059	Équipe Canada	
M. Deshaies	8059	M. Discepola	8084
M. Keyes	8060	La taxe de vente harmonisée	
M. Scott (Skeena)	8060	M. Regan	8084
M. Keyes	8062		
M. Hermanson	8063	QUESTIONS ORALES	
M. Keyes	8064	Le gouvernement canadien	
M. Goodale	8065	M. Gauthier	8084
M. Hermanson	8068	M. Gray	8084
M. Chrétien (Frontenac)	8069	M. Gauthier	8084
M. Duncan	8070	M. Gray	8085
M. Keyes	8071	M. Gauthier	8085
M. White (North Vancouver)	8072	M. Pettigrew	8085
M. Keyes	8073	M. Loubier	8085
M. Mills (Broadview—Greenwood)	8074		
M. Mitchell	8074		
M. Gouk	8077		
M. Calder	8078		
M. Mercier	8078		

M. Massé	8085
M. Loubier	8086
M. Massé	8086
L'enquête sur la Somalie	
M. Mills (Red Deer)	8086
M. Young	8086
M. Mills (Red Deer)	8086
M. Young	8086
M. Mills (Red Deer)	8087
M. Young	8087
L'assurance-emploi	
Mme Lalonde	8087
M. Pettigrew	8087
Mme Lalonde	8087
M. Pettigrew	8087
L'enquête sur l'affaire somalienne	
M. Frazer	8088
M. Young	8088
M. Frazer	8088
M. Young	8088
La Commission d'enquête sur la Somalie	
M. Brien	8088
M. Young	8089
M. Brien	8089
M. Young	8089
M. Ramsay	8089
M. Young	8089
M. Ramsay	8089
M. Young	8090
M. Leroux (Shefford)	8090
M. Young	8090
M. Leroux (Shefford)	8090
M. Young	8090
Le logement	
M. O'Brien (London—Middlesex)	8090
Mme Marleau	8091
L'enquête sur l'affaire somalienne	
M. Hill (Prince George—Peace River)	8091
M. Young	8091
M. Hill (Prince George—Peace River)	8091
M. Young	8091
Les enfants victimes de la pauvreté	
M. Axworthy (Saskatoon—Clark's Crossing)	8091

M. Pettigrew	8092
Les travaux de la Chambre	
M. Duceppe	8092
M. Gray	8092

Recours au Règlement	
Demande de production de documents	
M. Speaker (Lethbridge)	8092
Le Président	8092

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits	
Jour désigné—Les politiques fédérales de transport	
Reprise de l'étude de la motion	8092
M. Dubé	8092
M. Laurin	8093
M. Anderson	8094
M. Dubé	8097
M. Gouk	8097
M. Morrison	8098
M. Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead)	8098
M. Morrison	8099
M. Kirkby	8100
M. Graham	8100
M. Gilmour	8101
Amendement	8102
M. Regan	8102
M. Gouk	8104
M. Jordan	8104
M. Gouk	8106
M. Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead)	8107
M. Harb	8109
M. Fontana	8110

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Le Code criminel	
Projet de loi C-353. Motion de deuxième lecture	8111
M. Mills (Broadview—Greenwood)	8111
M. Bellehumeur	8113
M. Schmidt	8113
M. MacDonald	8115
M. McTeague	8117
M. Crawford	8117
M. Lee	8118
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi et renvoi à un comité	8119

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.**