



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 135 • NUMÉRO 015 • 1^{ère} SESSION • 36^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le vendredi 10 octobre 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 vendredi 10 octobre 1997

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1000)

[Traduction]

LOI MARITIME DU CANADA

Projet de loi C-9. L'ordre du jour appelle: Initiatives ministérielles

2 octobre 1997—le ministre des Transports—Deuxième lecture et renvoi au Comité permanent des transports du projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.) propose:

Que le projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, soit renvoyé immédiatement au Comité permanent des transports.

—Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi à l'étude, intitulé Loi maritime du Canada. Un des principaux objectifs du gouvernement est de renforcer l'économie canadienne et d'instaurer un climat propice à la création d'emplois et à l'investissement. Seuls des fondements économiques solides nous permettront de conserver le niveau de vie et les avantages sociaux que les Canadiens tiennent maintenant pour acquis.

Des transports rapides, fiables et économiques sont indispensables à l'économie canadienne. Nous devons disposer d'un système de transport sûr, efficace, compétitif et exploité selon des pratiques commerciales saines.

[Français]

Depuis 1993, nous travaillons à moderniser le réseau de transport du Canada, en commercialisant les opérations de transport, en réduisant les subventions et en modernisant la législation.

Dans tous les modes, aérien, terrestre et maritime, nous nous dirigeons vers une plus grande efficacité en donnant aux utilisateurs du réseau une plus grande voix au chapitre, et aux collectivités et régions, une plus grande économie.

[Traduction]

Notre objectif est d'avoir un système de transport national intégré pour le nouveau millénaire, un système qui aidera le Canada à relever les défis de la concurrence sur les marchés mondiaux. Un réseau de transport multimodal moderne permettra de créer des emplois et favorisera la croissance puisqu'il facilitera les échanges commerciaux internes et internationaux et stimulera l'industrie du tourisme.

Les transports maritimes revêtent une importance vitale pour la santé économique du Canada et jouent un rôle considérable dans nos échanges commerciaux internationaux, notre industrie touristique et la création d'emplois. Ce secteur d'activité assure 40 p. 100 du traitement des marchandises que le Canada expédie chaque année. Cela représente 200 millions de tonnes de nos échanges commerciaux avec d'autres pays, ce qui se traduit par des recettes de plus de 2,5 milliards de dollars par année et la création de plus de 45 000 emplois au Canada.

• (1005)

Le secteur maritime du Canada doit s'adapter aux défis du prochain millénaire, c'est-à-dire l'évolution des marchés, la concurrence et les changements dans le type de produits transportés. La modernisation du secteur maritime aura des répercussions directes sur la création d'emplois et la croissance. Un système de transport maritime plus fort et plus efficace va améliorer nos résultats sur le marché international, ce qui entraînera la création d'un plus grand nombre d'emplois pour les Canadiens.

C'est pour réaliser cet objectif que le ministère des Transports a entrepris une étude du régime de réglementation et de gestion du secteur maritime au Canada, en 1994. L'année suivante, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a entrepris une étude du secteur maritime. L'impulsion donnée à tout le processus par mon secrétaire parlementaire à l'heure actuelle, le député de Hamilton-Ouest, était évidente. En fait, le rapport sur le secteur maritime est maintenant connu sous le nom de rapport Keyes.

De nombreuses recommandations destinées à améliorer le système maritime sont ressorties de ce rapport.

Initiatives ministérielles

À la suite de la présentation de ce rapport, le ministère a tenu des réunions régionales avec des expéditeurs et des représentants de l'industrie pour discuter des recommandations et il a entrepris ensuite une série de consultations avec les principaux intervenants du secteur maritime. Ensemble, ces activités ont aidé à forger la politique maritime nationale que le gouvernement a annoncée en décembre 1995.

La politique est conçue pour accroître l'efficacité du secteur maritime, réduire les coûts et donner aux collectivités un plus grand contrôle sur leurs ports. Elle aidera à s'assurer que le secteur maritime du Canada continue de favoriser le commerce international. Elle nous aidera également à continuer de respecter nos principales priorités: la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement.

La politique demande au gouvernement de tenir, en tant qu'organisme de réglementation, l'engagement que nous avons pris à l'égard d'un réseau de transport maritime sûr et d'un environnement sain.

L'élément central de toute cette politique est le projet de loi dont nous sommes saisis, que le gouvernement présente à nouveau sous la forme du projet de loi C-9. On l'a soumis à la Chambre au départ en juin 1996, mais il n'avait pas franchi toutes les étapes du processus parlementaire lorsque la Chambre a ajourné ses travaux en avril 1997, au moment du déclenchement des élections. Il lui restait à franchir l'étape de la troisième lecture au Sénat.

Nous avons présenté le projet de loi tel qu'il a été adopté à la Chambre au printemps dernier. On n'y a absolument rien changé. Si on doit y apporter des modifications, le comité envisagera cette possibilité.

Nous considérons qu'il s'agit d'une mesure importante. C'est pourquoi nous l'avons présentée sous sa forme initiale. Elle est essentielle à la compétitivité de notre secteur maritime.

J'ai accueilli avec plaisir la coopération des autres partis qui se sont entendus avec moi pour dire que ce projet de loi devrait être renvoyé au comité le plus tôt possible pour qu'on puisse l'étudier en détail.

Nous savons que l'industrie appuie ce projet de loi et veut qu'on améliore le système maritime.

[Français]

La loi révisée consolidera et simplifiera la réglementation maritime, réduira la paperasserie et permettra la prise de décisions commerciales plus rapide. Elle permettra aux ports de répondre plus efficacement aux besoins de leurs clients et de réduire la bureaucratie. Dans l'ensemble, elle améliorera la compétitivité de notre secteur maritime.

[Traduction]

Le projet de loi répond à sept grands objectifs. Premièrement, il permet de promouvoir et de préserver la compétitivité du Canada et ses objectifs commerciaux. Deuxièmement, il fonde l'infrastructure maritime et les services sur des pratiques internationales et des approches compatibles avec celles de nos partenaires commerciaux. Troisièmement, il permet de veiller à ce que les services de transport maritime soient organisés de façon à satisfaire les besoins des utilisateurs et qu'ils leur soient offerts à un coût raisonnable. Qua-

trièmement, il fournit un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. Cinquièmement, il offre un niveau plus élevé d'autonomie aux administrations du réseau des installations portuaires. Sixièmement, il assure une gestion de l'infrastructure maritime conforme aux bonnes pratiques commerciales. Septièmement, il prévoit le transfert de certains ports et installations portuaires.

Quatre grands éléments composent ce projet de loi. Je pense que je n'aurai pas le temps de discuter en détail de chacun d'eux. Il y en a un en particulier qui présente beaucoup d'intérêt pour les députés, le réseau portuaire. Le projet de loi traite du pilotage. Je crois qu'on avait un consensus sur cette question à la dernière législature. Il traite aussi de la voie maritime et des ports eux-mêmes.

Il faut moderniser le réseau portuaire. Cela ne fait aucun doute.

• (1010)

Nous devons commencer le nouveau millénaire avec une structure portuaire complète et adaptable à tous les besoins de ses utilisateurs.

[Français]

Nous devons accroître la discipline commerciale dans le réseau portuaire et simplifier le processus de prise de décisions.

La loi nous aidera à commercialiser les ports publics et permettra l'élimination graduelle de la Société canadienne des ports.

[Traduction]

Les ports jugés essentiels au commerce intérieur et international formeront un réseau national administré par les administrations portuaires canadiennes, groupes composés de représentants des usagers et des gouvernements.

Tout port peut demander à devenir une administration portuaire—ou APC, comme nous les appelons affectueusement. Pour qu'on accède à sa demande, un port doit respecter quatre critères. Il doit être financièrement autonome, avoir des activités diversifiées, présenter une importance stratégique pour le commerce et être rattaché à une ligne principale de chemins de fer ou à des axes routiers importants.

Les APC seront constituées en tant que sociétés sans capital-actions dotées d'un conseil d'administration composé de représentants nommés par les gouvernements fédéral, provincial et municipal ainsi que de représentants des utilisateurs. Les APC recouvreront leurs frais en imposant des droits à la clientèle. Sur ce point, elles seront assujetties aux dispositions pertinentes de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. Elles ne recevront pas de financement du gouvernement fédéral. L'ère des subventions fédérales est révolue.

Les APC auront le statut de mandataire de la Couronne. Ce statut permettra aux autorités portuaires de verser des subventions tenant lieu d'impôts fonciers et il renforcera l'immunité des ports à l'égard des impôts et des règlements provinciaux. Le statut de mandataire se limitera aux activités portuaires essentielles.

Les directeurs des APC devront observer des codes de conduite et un régime de reddition de comptes à la population qui sera mis en oeuvre par le gouvernement et qui comportera de nouvelles obligations d'information. De plus, il y aura des vérifications financières chaque année et, tous les cinq ans, des examens spéciaux des activités de gestion et du rendement financier des APC.

Initiatives ministérielles

Les autorités portuaires devront rendre compte à leurs clients, aux collectivités locales, à la communauté financière et aux trois paliers de gouvernement, soit fédéral, provincial et municipal.

Les APC devront trouver leur financement dans le secteur privé. Le gouvernement fédéral ne sera plus là pour éponger leurs dettes.

Une deuxième catégorie de ports, celle des ports régionaux et locaux, sera transférée aux gouvernements provinciaux et municipaux, aux organisations communautaires, à des intérêts privés et, dans certains cas, à d'autres ministères fédéraux d'ici cinq ans. Le processus de cession de ces ports est déjà bien en marche. Pour faciliter la transition, le gouvernement a établi un fonds de dessaisissement de 125 millions de dollars sur six ans.

Le gouvernement du Canada continuera de garantir le fonctionnement des ports dans les régions éloignées. Ces ports ont été déterminés selon des critères correspondant au degré d'isolation des collectivités dans lesquelles ils se trouvent. Les activités maritimes et les transports sont essentiels à la survie de ces collectivités et nous continuerons de les appuyer.

Cette politique sera appliquée de façon équitable et uniforme partout au Canada.

Je m'arrête en particulier sur des questions délicates que des députés du Canada atlantique m'ont signalées concernant l'avenir des ports dans leur région. C'est d'ailleurs la première région maritime du Canada. La mer, les ports et le trafic maritime sont indispensables à toutes les collectivités de cette région. L'Île-du-Prince-Édouard en particulier semble éprouver un problème, que le comité examinera en détail, j'espère.

Un grand nombre de ces inquiétudes ont été formulées à l'autre endroit au moment de l'étude en comité du projet de loi C-44. De nombreux collègues m'ont aussi fait part de certaines préoccupations depuis quelques semaines.

Au Cabinet, mes collègues et moi serons sensibles à ces préoccupations. Nous tenterons de corriger tous les problèmes légitimes d'une façon juste et équitable pour que ce projet de loi traduise vraiment le consensus national.

Je n'ai pas le temps d'aborder d'autres aspects, mais d'autres députés assis de ce côté-ci traiteront du reste du projet de loi et de l'importance que revêt son adoption rapide par la Chambre.

M. Lee Morrison (Cypress Hills—Grasslands, Réf.): Monsieur le Président, l'intention générale du projet de loi C-9 est compatible avec la politique du Parti réformiste. Plusieurs d'entre nous avons voté en faveur de son prédécesseur, le projet de loi C-44. Cela ne veut pas dire cependant que ce projet de loi ne peut pas être amélioré.

• (1015)

J'attendais avec impatience de travailler avec le ministre et le ministère à l'apaisement de certaines craintes qui avaient été exprimées en ce qui concerne cette mesure législative. Le ministre et le ministère se sont montrés très empressés et d'une grande aide. Il est regrettable que les collègues du ministre à la Chambre aient à ce point gâché ces quelques derniers jours le climat de coopération qui

existait entre nous par leurs actions méprisantes et, si je peux ainsi m'exprimer, méprisables. Ça ne va pas être facile.

Cet été, j'ai eu l'occasion de discuter de cette mesure législative avec plusieurs parties concernées. Depuis la réouverture du Parlement, d'autres sont venues sur la colline exprimer leurs points de vue. Au cours du congé de l'Action de grâce, j'ai l'intention d'aller à Vancouver consulter les intervenants.

Jusqu'ici, j'ai noté un remarquable consensus parmi les compagnies de transport maritimes, les sociétés d'arrimage, et même les expéditeurs tant pour ce qui est d'appuyer la mesure législative que pour en identifier les lacunes. Étant donné le peu de temps dont je dispose aujourd'hui, je ne peux que brièvement effleurer les dispositions que nous voudrions voir améliorées.

Les dispositions du projet de loi relatives à la capacité et aux pouvoirs des administrations portuaires ne sont pas compatibles avec l'objectif déclaré de faire en sorte qu'elles fonctionnent comme des entreprises commerciales. Elles sont ambiguës.

Les administrations portuaires devront fonctionner comme des entreprises mais on leur refuse les outils pour ce faire. Par exemple, elles ne peuvent diversifier leurs activités en établissant de nouvelles filiales dans le périmètre des installations portuaires. Leurs pouvoirs en matière d'emprunt et de placement seront rigoureusement limités et elles seront à la merci de la discrétion du ministre qui déterminera les droits annuels qu'elles devront verser au gouvernement fédéral à même leurs revenus bruts et non pas nets.

Les administrations portuaires devront s'autofinancer, mais le ministre aura le droit de continuer à accorder des contributions fédérales à la Voie maritime pour des projets d'immobilisation. C'est de la concurrence déloyale envers les chemins de fer et les ports en eau profonde, et ce, aux dépens des contribuables canadiens. Je le répète, cette mesure législative ne cadre pas avec son objectif déclaré, la privatisation. C'est un autre exemple du syndrome de la grosseesse partielle dont souffre le gouvernement dans tant de ces entreprises.

Ce projet de loi ne s'attaque pas aux problèmes des coûts excessifs et du parasitisme que l'on doit au monopole des services de pilotage. Il n'y a aucun incitatif à faire diminuer les coûts de pilotage en accordant une licence aux capitaines des navires canadiens qui sillonnent continuellement les mêmes eaux intérieures ou en utilisant les nouvelles technologies disponibles.

Les conseils d'administration qui sont proposés ont le potentiel de devenir des nids de favoritisme tout en étant un mécanisme de contrôle politique constant. La participation du gouvernement dans les entités chargées de gérer les biens de l'État est normale et acceptable, mais si le gouvernement tient vraiment à la privatisation, un contrôle indirect est inacceptable. Je le répète, c'est une grosseesse partielle.

La taille des conseils d'administration, qui compteront de sept à onze membres, est beaucoup trop importante pour la plupart des ports; de plus la majorité des administrateurs seront nommés par le ministre, soit disant en consultation avec les usagers du port. Oh! joie pour les bénéficiaires du piston.

Initiatives ministérielles

Les libéraux ne devraient pas oublier que les gouvernements sont éphémères. Ils ne seront pas éternellement au pouvoir. Veulent-ils vraiment mettre en place un système aussi juteux non seulement pour eux, mais aussi pour ceux qui leur succéderont? Les dispositions qui rendent obligatoire la nomination d'un administrateur par la municipalité et d'un ou deux administrateurs par la province sont défendables et sensées. Chaque administration a un représentant.

Il est malheureux qu'on n'ait pas prévu la présence d'un représentant syndical au conseil d'administration. On pourrait facilement le faire en précisant qu'il y aura, au sein de chaque administration, un représentant des travailleurs. Il suffirait, non pas d'augmenter le nombre d'administrateurs, mais bien de réduire le nombre de nominations ministérielles à partir de ces fameuses listes.

• (1020)

L'élimination de la police portuaire est problématique. Je ne crois pas que cette idée ait été examinée à fond. Il faudrait la revoir à mon avis. Le maintien de l'ordre dans les ports ne se limite pas à assurer la sécurité des cargaisons.

Les ports de mer, surtout les plus grands comme Vancouver, sont de véritables plaques tournantes pour la contrebande et les entrées illégales et ils sont aussi la cible du crime organisé. Lorsque les bandes criminalisées envahissent un port, il est extrêmement difficile de les en déloger.

Peu de municipalités ont les ressources requises pour assurer le maintien de l'ordre dans un port. Si le gouvernement veut abolir les services policiers dans les ports, il devrait songer sérieusement à établir une section spécialisée au sein de la GRC.

Enfin, le projet de loi ne prévoit aucun mécanisme de règlement des différends avec les expéditeurs. Si la Loi sur les transports au Canada peut contenir des dispositions s'appliquant aux chemins de fer, pourquoi le projet de loi C-9 ne peut-il en faire autant pour les ports? Pourquoi traiter les ports différemment?

Je ne lis pas dans la pensée du ministre. Je ne sais pas pourquoi ont veu renvoyer ce projet de loi au comité en toute hâte. En théorie, l'idée de le transmettre au comité aussi tôt que possible semble louable, puisque les députés auront l'occasion de réfléchir ensemble, loin du tohu-bohu de la Chambre; ils pourront travailler de concert dans l'intérêt commun. C'est excellent en théorie, mais en pratique, les réformistes ont appris de la dure façon, durant la dernière législature, que cette démarche est généralement un stratagème pour étouffer tout débat significatif et faire avancer un projet de loi à toute vapeur jusqu'à l'étape du rapport, selon les spécifications du ministre.

Par conséquent, nous n'appuyons pas cette procédure. Nous voterons contre celle-ci. Si des événements ultérieurs nous prouvent que nos soupçons étaient injustifiés, je présenterai personnellement des excuses au ministre et je serai le plus heureux des hommes.

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans, BQ): Monsieur le Président, étant donné qu'il s'agit de ma première intervention dans le cadre d'un débat sur un projet de loi, j'aimerais profiter de l'occasion pour remercier les électeurs et électrices de Beauport—Montmorency—Orléans de m'avoir fait confiance, encore une fois, lors de l'élection du 2 juin dernier. Les gens de mon

comté peuvent être assurés que je tenterai d'être à la hauteur et à la mesure des aspirations et des espoirs qu'ils mettent dans ma candidature à titre de député.

Dès le départ, j'aimerais préciser que, tout à l'heure, le ministre des Transports a livré un portrait assez exact, en début de présentation, des procédures qui ont fait en sorte que ce projet de loi revienne à la Chambre des communes.

Mais, probablement par oubli, la mémoire étant une faculté qui oublie, ou par omission, ce qui serait un peu plus grave dans ce cas-ci, le ministre n'a pas mentionné que si ce projet de loi revient devant la Chambre des communes, c'est parce que les représentants de l'autre Chambre, les sénateurs, ont bloqué ce projet de loi avant l'ajournement des travaux parlementaires en raison de la dernière campagne électorale. Et cela, c'est un peu plus grave en démocratie.

On sait que le projet de loi antérieur, le projet de loi C-44, avait fait l'objet d'une consultation très exhaustive. L'ancien titulaire du ministère des Transports, le député de Victoria, le confirme, ce projet de loi avait fait l'objet d'une consultation pancanadienne lors de tournées à la grandeur du Canada. On a visité les capitales, on a consulté les gens et le milieu. Nous, du Bloc québécois, avons déposé de nombreux amendements à ce projet de loi. Cette première consultation a coûté des milliers et des centaines de milliers de dollars, pour ne pas dire probablement des millions de dollars.

• (1025)

Qu'en est-il aujourd'hui? Malheureusement, nous devons, à cause de personnes non élues, nommées, d'une part, par le parti au pouvoir, et d'autre part, par le Parti conservateur, accepter que des non-élus viennent trafiquer la démocratie d'un trait, venant complètement mettre de côté une législation au sujet de laquelle on avait fait de larges consultations. Et cela, c'est inquiétant. Cela doit être dénoncé, parce que les députés qui sont ici en cette Chambre sont des députés démocratiquement élus, des personnes qui ont été choisies par leur population. Est-il normal, est-il acceptable, encore aujourd'hui, que des non-élus viennent dicter la voie à des élus?

Je vais en venir rapidement au vif du sujet. Pendant tout ce temps, c'est toute l'industrie maritime canadienne et québécoise qui en souffre, et c'est pour cela que c'est inquiétant. C'était là mes remarques que je pourrais qualifier de préliminaires. Maintenant, nous allons en venir à ce projet de loi.

Dès le départ, je réitère, à l'actuel ministre des Transports, la position du Bloc en ce qui touche ce projet de loi. Quant au principe du projet de loi, nous, du Bloc québécois, sommes d'accord, en ce sens qu'il reprend, à l'exception de concordances de dates, la grande majorité des points que l'on retrouvait dans le défunt projet de loi C-44.

À cet effet, il aurait été très possible, peut-être même souhaitable, pour éviter d'alourdir encore une fois le système, que l'on procède à une adoption rapide. Le ministre peut être assuré, de toute façon, que si certaines modifications que nous lui demandons peuvent être acceptées à l'étape de l'étude par le Comité des transports, il sera possible de procéder assez rapidement avec ce projet de loi.

On se rappelle que le gouvernement avait intitulé pompeusement le projet de loi C-44, aujourd'hui le C-9 qui est devant nous, la Loi maritime du Canada. Or, il n'en était rien parce que nous, du Bloc, ce que nous dénoncions, c'est que nous ne retrouvions rien—et encore aujourd'hui, nous ne le retrouvons pas—en ce qui a trait à la

Initiatives ministérielles

construction navale, aux chantiers maritimes et à la marine marchande. C'est inquiétant.

En 1994, alors que j'étais critique de l'opposition officielle, le Bloc québécois, j'ai proposé, au Comité des transports, qu'il y ait une politique fiscale qui encourage la construction navale ici au Canada et au Québec, comme cela se fait dans plusieurs pays du monde. Mais ce projet de loi, malheureusement, n'en fait pas état.

Ce projet de loi qui est devant nous se veut davantage un constat d'échec de la politique maritime fédérale depuis 20 ans, parce que le gouvernement fédéral vient de réaliser que son intervention a conduit à une surbureaucratization coûteuse et totalement inefficace. Dans cette foulée, je veux féliciter le gouvernement et l'actuel ministre des Transports, comme son prédécesseur, d'avoir accepté une proposition que le Bloc québécois faisait depuis 1994, à savoir, l'abolition de Ports Canada.

Ports Canada s'écrit p-o-r-t-s, mais ce pourrait fort bien s'écrire p-o-r-c-s, parce qu'il y avait à l'intérieur un graissage fantastique. Je me rappelle de l'avoir dénoncé, d'avoir interrogé l'ancien président de Ports Canada qui avait fait des dépenses somptuaires. Il se comportait comme cela se faisait dans le temps où l'argent coulait à flot au Canada. C'était des dépenses somptuaires; des suites à l'hôtel situé dans le West Edmonton Mall, des suites où des gens couchaient dans ce qui s'appelle la Truck Room, là où les gens couchaient dans des boîtes de pick-up, où il y avait des bains jacuzzis pouvant contenir six ou huit personnes, des suites à 280 \$ ou 300 \$ la nuit. C'étaient les gens de Ports Canada qui couchaient là.

Mon collègue secrétaire parlementaire, le député d'Hamilton-Ouest, fait bien d'appuyer mes propos. C'est moi qui ai dénoncé des choses semblables et je suis heureux de voir que le gouvernement a accepté la demande du Bloc québécois d'abolir Ports Canada.

• (1030)

Bien entendu, nous sommes heureux de voir que le gouvernement a accepté aussi la proposition du Bloc québécois à l'effet de maintenir le pilotage obligatoire au Canada. Encore une fois, avec toute la modestie dont je peux faire preuve, le Bloc québécois a été le seul parti qui a défendu le pilotage à la grandeur du Canada.

Le secrétaire parlementaire, député d'Hamilton-Ouest, se rappellera un rapport sur l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent où la majorité libérale recommandait même de donner la permission aux capitaines étrangers de naviguer dans les eaux canadiennes, qui sont des eaux dangereuses—il s'agit de regarder le fleuve Saint-Laurent—de donner la permission à des étrangers de naviguer dans nos eaux sans pilote à bord.

C'était une aberration. J'avais même dit au secrétaire parlementaire: «Vous me donnez des arguments pour vous démolir. Vous me donnez des munitions, vous me donnez du gaz. Ne faites pas cela, ça n'a pas de bon sens.»

Malheureusement, dans son rapport majoritaire, le gouvernement avait proposé cette question. Heureusement aujourd'hui, le projet de loi maintient le pilotage et nous nous réjouissons, nous, du Bloc québécois, d'avoir, encore une fois, l'assurance que l'environ-

nement sera protégé par des pilotes maritimes compétents, comme nous en avons sur le Saint-Laurent, particulièrement avec les pilotes du Bas-Saint-Laurent, les pilotes du Québec central et les pilotes qui naviguent dans le port de Montréal en ce qui concerne le Québec.

Puisqu'il ne me reste plus qu'une minute, et de toute façon, on aura l'occasion d'en reparler, je vais en venir immédiatement à certains points sur lesquels nous avons des problèmes, à savoir, le délaissement des ports avec une enveloppe pour procéder à des améliorations inefficaces. Il était question de 125 millions de dollars dans l'ancien projet de loi, nous attendons toujours le montant. Si le gouvernement fédéral se sort de l'administration des ports, il devra donner les outils pour procéder aux améliorations et aux modernisations, comme il l'a fait dans les aéroports.

Il y a un dernier point sur lequel nous sommes en total désaccord. Étant donné que le gouvernement se sort de l'administration des ports, il devrait se sortir de son pouvoir de désigner la majorité des représentants au sein des conseils d'administration portuaires locaux. D'un côté, le gouvernement dit qu'il quitte, mais par contre, il veut garder la main haute sur l'administration des ports.

En terminant, nous anticipons des travaux efficaces au sein du Comité des transports sur ce projet de loi.

[Traduction]

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, mon parti s'oppose à ce projet de loi, dans sa forme actuelle, pour les raisons suivantes.

Le projet de loi C-9 créera une mosaïque de ports exploités par le secteur privé et dotés de nouveaux mandats axés censément sur l'autonomie financière. Il semble moins probable que ces ports constitueront une partie intégrante d'une stratégie nationale cohérente permettant de répondre à nos besoins dans les secteurs du transport et du développement régional. Au lieu de cela, nous aurons un ensemble d'activités locales qui ne sont pas liées à une vision ou un projet national. Le retrait d'une présence fédérale dans le système portuaire risque de défavoriser le Canada par rapport à son concurrent principal, les États-Unis.

Le gouvernement américain s'est doté d'une politique de transport fondée sur l'intérêt national. Il a élaboré des mécanismes visant à soutenir et à financer l'infrastructure nationale des transports. Le mécanisme de fonds de fiducie sert à financer les aéroports, les routes, les voies navigables intérieures et l'entretien des ports. Par exemple, aux États-Unis, le dragage des ports est effectué par le service du génie de l'armée américaine et est financé par le fonds d'entretien des ports.

Selon le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui, les ports canadiens qui doivent effectuer des travaux de dragage devront en payer eux-mêmes les frais. On estime que ces travaux coûtent à un port comme celui de Saint John entre un million et 1,5 million de dollars par année. À défaut d'un engagement du gouvernement national, ce déséquilibre dans le financement et les ressources nuira sans aucun doute à la position concurrentielle du Canada dans le marché lucratif du transport international de marchandises par conteneurs.

Initiatives ministérielles

Le projet de privatisation aura en fin de compte des conséquences négatives pour de nombreux employés actuels du système portuaire et pour l'industrie maritime en général. En dépit des garanties du gouvernement au sujet de la sécurité d'emploi, il semble probable que, avec l'élargissement d'une nouvelle méthode de gestion axée sur les bénéficiaires, des emplois seront perdus parmi les débardeurs et le personnel administratif qui sont actuellement employés par la Société canadienne des ports. À en juger d'après plusieurs autres secteurs, les considérations financières à court terme vont inévitablement prévaloir sur la préservation des emplois et le maintien de conditions de travail équitables.

• (1035)

Au fur et à mesure que les considérations de productivité et de mouvement vont prendre de l'ampleur, qui va se soucier du bien-être du personnel qui reste au service de l'organisation portuaire? Les réductions d'effectifs ne manqueront pas de soumettre ceux qui restent en poste à des pressions encore plus fortes. Ce stress ainsi intensifié est à l'origine du nombre croissant d'accidents industriels. Or, ces facteurs sont rarement pris en compte dans un projet de loi de la sorte.

Le gouvernement peut-il nous donner l'assurance que le système portuaire canadien reflétera fidèlement les divers intérêts en cause? Saura-t-il protéger les intérêts nationaux dans les années à venir?

Dans bien des cas, les utilisateurs les plus importants d'une installation portuaire, ceux qui sont vraiment concernés par son rendement et les droits qu'elle exige, ce sont les agriculteurs des Prairies. Or, les nouvelles dispositions ne leur accordent qu'une seule voix au sein du conseil d'administration. Nous estimons que le conseil ne doit pas se contenter d'être l'expression des intérêts du milieu des affaires local. Pourtant, rien dans le projet de loi ne garantit qu'il en sera ainsi.

En outre, y aura-t-il un représentant des employés au sein du nouveau conseil d'administration? Intervenant essentiel dans l'activité portuaire, le représentant syndical a assurément sa place au sein de la structure décisionnelle chargée de surveiller l'administration portuaire.

Et ce qu'il faut craindre encore davantage dans ce contexte, surtout à la lumière de la déclaration du ministre de l'Industrie qui laisse entendre que si on ne vote pas libéral il ne faut pas s'attendre à être traité équitablement et sachant que le premier ministre approuve ouvertement cette nouvelle forme de prostitution qui consiste à offrir des faveurs en échange de votes, c'est que deux et peut-être trois membres du conseil seront nommés, et non élus, et que les quatre à huit autres membres seront nommés plus ou moins directement par le ministre.

L'ancien ministre des Transports, parlant du travail accompli par la police portuaire, a tenu ces propos passablement arrogants: «Il n'est pas nécessaire d'être Sherlock Holmes pour jeter un coup d'oeil sur les moniteurs de surveillance et vérifier que les portes sont bien fermées». Ce n'est là qu'un seul aspect du travail à effectuer et encore il faut savoir que cette fonction s'exerce dans un environnement dangereux puisqu'il est associé à des activités criminelles telles que le trafic de drogues et la contrebande d'armes à feu.

Je trouve que c'est une attitude irresponsable que de minimiser et de mettre en péril la vie des gardes de sécurité par souci d'économie. La décision de ne pas doter la nouvelle entité d'agents de police de Ports Canada semble bien peu sage. Les agents des services privés de sécurité ne sont pas des agents de la paix et n'ont pas la gamme des pouvoirs dont dispose la police.

Il est vraisemblable que le trafic de drogues, qui est déjà un problème important, augmentera du fait de cette mesure législative. Neal Jessop, le président de l'Association canadienne des policiers, disait en mars 1997 que l'abolition de la police des ports ouvrirait toute grande la porte au trafic des drogues, des armes et autres objets de contrebande pour le crime organisé. Ce qui arrivera par les ports se retrouvera dans les rues de nos villes d'un océan à l'autre.

Prenons le cas de Vancouver, par exemple. Le ministre des Transports de l'époque disait que la Société des ports du Canada donnerait, pour une année, 1 million de dollars à la Colombie-Britannique pour payer les frais d'une force policière de 10 personnes chargée de patrouiller le port 24 heures par jour. Lorsque le million de dollars sera épuisé il appartiendra à la ville et au port de déterminer qui doit payer.

M. Ian Whittington, agent de la police des ports et président de l'association des polices portuaires pour la région du Pacifique disait: «Le niveau de contrôle policier dans les principaux ports du Canada variera énormément. Naturellement, Vancouver ne sera pas le seul port touché. St. John's, à Terre-Neuve, Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, Halifax, Québec, Montréal, toutes les parties du pays seront touchées.»

Nous avons besoin d'engagements garantissant que tous les Canadiens seront en sécurité. La privatisation des ports entre dans le cadre du retrait progressif du gouvernement fédéral de toute une gamme de fonctions et d'activités vitales pour le bien-être des collectivités côtières. La réduction de la capacité de recherche et de sauvetage de la garde côtière et l'automatisation des phares sont la toile de fond de la privatisation des ports.

On estime qu'il y a environ 500 ports et havres au Canada. Il ne semble pas imprudent de prédire que les collectivités avec des ports plus petits que ceux de Vancouver, Halifax et Montréal ressentiront de plein fouet les effets de cette mesure législative. Pourquoi le gouvernement fédéral cesse-t-il ainsi de répondre aux besoins légitimes des plus petites collectivités côtières?

Lorsque les employés des ports et de la voie maritime du Saint-Laurent relèveront des nouvelles administrations, la loi ne dit pas qu'ils continueront de bénéficier de la pension de retraite du gouvernement, comme ce fut le cas pour les contrôleurs de la circulation aérienne lorsqu'ils ont été transférés à la société sans but lucratif Nav Canada.

C'est peut-être de la paranoïa de ma part, mais je dis que ces choses vont se produire. Il se trouve que j'étais à Churchill, au Manitoba, le lendemain de la signature du transfert du port à son nouveau propriétaire. Le premier exemple de la situation du pilotage s'est manifesté, vu qu'aucun contrat n'avait été signé avec le pilote qui devait travailler là et amener les remorqueurs. Comme le contrat n'était pas signé et que le pilote songeait à ne pas faire entrer

Initiatives ministérielles

les remorqueurs, quelqu'un a suggéré qu'un pilote américain pourrait les amener à la place. Heureusement, l'opinion d'esprits plus sages l'a emporté et les services d'immigration ont jugé bon de veiller à ce que cela ne se produise pas. Cela nous a certes amenés à convenir avec le député du Bloc que le pilotage constituait une question importante.

• (1040)

Le projet de loi ne comporte pas de dispositions au sujet du financement d'immobilisations qui serait nécessaire pour construire plus tard de nouvelles installations portuaires. Le mémoire de la commission de développement du port de Halifax est très instructif sur ce point et il vaut la peine d'en citer un long passage:

Le financement nécessaire pour la construction d'installations portuaires importantes ne peut être arrangé en partie, si tant est qu'il puisse l'être, dans le secteur privé. Aucun prêteur ou investisseur du secteur privé ne peut avancer le plus gros de ce financement contre des engagements de l'utilisateur qui peuvent ou non se concrétiser une fois les installations achevées, et s'ils se concrétisaient par la suite, qui peuvent ou non se poursuivre jusqu'à ce que le financement ait été remboursé. Dans un tel scénario, le financement ne peut provenir que des gouvernements qui ont les ressources financières nécessaires et peuvent justifier la prise des risques commerciaux associés dans le but de promouvoir l'économie de leurs électeurs. Si le projet de loi C-9 avait été en vigueur à la fin des années 1960, Halifax n'aurait jamais été en mesure de construire et d'équiper ne serait-ce qu'un quai à conteneurs, et le port serait depuis longtemps tombé en désuétude.

Ces ports devraient-ils être privatisés? Seront-ils tenus de divulguer leurs plans de dépenses en capital pour que la collectivité locale puisse en prendre connaissance et avoir son mot à dire? Il ne faut pas laisser régner le genre de secret qui entoure habituellement les activités d'investissement des entreprises privées dans le contexte des ports, où toute une gamme de groupes publics ont un intérêt vital dans la situation financière de leur port. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas décidé de faire de la divulgation publique autorisée de tous les plans financiers une condition préalable au transfert des ports au secteur privé?

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, je voudrais parler du projet de loi C-9. J'éprouve beaucoup de respect pour le député libéral qui a présidé le comité et a prévu une séance du comité à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Je suis très heureuse que nos gens aient pu faire entendre leur point de vue.

Cette mesure a déjà été débattue au cours de la 35^e législature sous le numéro C-44. Il est resté en plan au Sénat. Lorsque le projet de loi a été étudié à la Chambre, j'ai exprimé des réserves au sujet de la disposition qui concerne la surveillance policière des ports. Rien n'a changé dans la nouvelle version. Cet article est toujours là. Mais j'ai une question à poser au ministre.

Comme on le constate à l'article 108 du projet de loi C-9, le gouvernement entend dissoudre la Police de Ports Canada. Cela aura des répercussions regrettables importantes sur tous les Canadiens et usagers des ports. La Société canadienne des ports étant éliminée, les autorités portuaires locales n'auront plus à garder ni à payer un détachement de la Police de Ports Canada. Comment le gouvernement a-t-il laissé dissoudre la police du port de Vancouver au moment où nous discutons encore du projet de loi qui prévoit

cette dissolution? Je n'arrive pas à me faire à l'idée que cela s'est produit. Que devient la démocratie? Où est-elle passée?

J'ai le double d'une lettre qui a été envoyée le 2 octobre à tous les services de police du port de Halifax. La lettre dit en fait que les agents perdront leur poste. Un point, c'est tout. D'ici la fin de l'année, c'est terminé. Ces hommes, tout comme ceux de Saint John, ont 24 années de service. Qui plus est, ceux qui sont devenus surintendants ces dernières années reçoivent des indemnités de départ plus importantes que les hommes qui sont là depuis 24 ans. Le ministre se doit d'intervenir dans ce dossier.

Si le projet de loi est adopté, le service de la Police de Ports Canada à Saint John sera dissous tout comme le seront tous les autres détachements portuaires. Non seulement des policiers compétents et expérimentés vont perdre leur emploi, mais la protection des ports et des localités sera aussi moins bien assurée.

La surveillance des grands ports commerciaux du Canada remonte au début du siècle dernier, au port de Québec, où on faisait appel à des forces policières privées.

• (1045)

À la fin des années 60, la plupart des grands ports avaient une force de sécurité, mais celle-ci était incapable de satisfaire les exigences relatives au maintien de l'ordre dans les ports nationaux. La contrebande, le vol, le trafic de drogues, les voies de fait et les infractions aux règlements de la circulation étaient à l'ordre du jour. L'importante escalade de la criminalité dans les grands ports commerciaux nuisait beaucoup à la réputation commerciale du Canada au plan international et soulevait des inquiétudes dans la population quant à la sécurité dans les ports et les collectivités.

En 1967, le rapport Cassidy faisait remonter le problème au fait que l'administration portuaire négligeait le maintien de l'ordre dans les ports. Le rapport révélait la situation déplorable au plan de la criminalité qui existait dans le réseau des ports nationaux à la grandeur du Canada. Cela valait aussi, bien sûr, pour ma propre ville, Saint John.

La Société canadienne des ports a adopté le rapport Cassidy en 1968. Elle a réorganisé ses forces régionales autonomes de police et de sécurité en une force nationale. Des agents de police professionnels ont été engagés pour commander la force à l'administration centrale, à Ottawa, et les détachements de police des ports. La Société canadienne des ports a élevé les services de police dans les ports à un niveau professionnel en recrutant et en formant des agents et en surveillant leurs activités. Ceux-ci devaient suivre et réussir six cours avant d'être assermentés en tant qu'agents de police.

La décision de réorganiser la force nationale de police a été prise en 1968 après qu'on eut pesé toutes les autres options viables, à savoir: une prise de contrôle par la GRC, par le corps provincial de police ou par le corps municipal de police. Une force de police contrôlée localement n'avait même pas été envisagée, mais elle l'est aujourd'hui par le gouvernement actuel. On songe à une prise de contrôle par la force policière municipale, alors qu'il était dit

Initiatives ministérielles

dans le rapport que cela ne fonctionnerait pas. Il y était aussi dit qu'une prise de contrôle par la GRC ne fonctionnerait pas.

Avec une force de police des ports, nous étions en sécurité, mais les citoyens et les usagers des ports ont vu la situation changer du tout au tout au fur et à mesure que les ports ont progressivement acquis la réputation d'avoir des coûts et des pertes peu élevés grâce à l'adoption d'un système de sécurité.

En 1997, le gouvernement libéral a déclaré que la police des ports était redondante au Canada. Le ministre a annoncé qu'elle serait dissoute et pourtant, nous en débattons aujourd'hui.

Le ministre a pris cette décision avant que le projet de loi C-44 ne soit adopté. Après que celui-ci fut resté au *Feuilleton*, le ministre des Transports d'alors est quand même allé de l'avant avec la dissolution. Et voici que nous en débattons aujourd'hui. Je me dois de poser la question: comment le gouvernement peut-il supprimer la police des ports avant que le projet de loi ne soit adopté? Je n'ai jamais vu cela auparavant. Je suis persuadée que vous n'avez jamais vu cela non plus, monsieur le Président.

Ce que dit le ministre, c'est qu'il se moque de la démocratie, du système parlementaire et de la nécessité de débattre les choses. Il va se débarrasser de la police des ports. Il va agir. C'est incroyable.

M. Stan Keyes: La députée fait cavalier seul.

Mme Elsie Wayne: Je ne sais pas si je fais cavalier seul, mais je sais que tous les agents des services de police des ports m'appuient sans équivoque.

Au moyen du projet de loi C-9, on cherche à transférer la responsabilité des services de police des ports aux municipalités. C'est ce qui s'est produit à Vancouver. Le service de police municipal a pris la relève. Il a reçu un chèque de 1 million de dollars du gouvernement. Je ne sais pas comment c'est arrivé, puisqu'aucune entente n'avait été conclue. Le service de police municipal de Vancouver a pris la relève, mais cela lui a causé tellement de problèmes qu'il a vite découvert qu'il ne pourrait y arriver sans embaucher dix nouveaux agents de police.

Le gouvernement a réduit les paiements de transfert aux provinces, ce qui signifie que le budget des autorités policières locales a, lui aussi, baissé. À Saint John, on a déjà éliminé les postes de 30 policiers. Les autorités policières locales ne sont pas en mesure d'assurer la sécurité dans les ports sans embaucher de nouveaux agents et sans assurer la formation voulue.

Nous avons besoin d'une législation en matière de transport maritime et d'une division maritime à l'intérieur de chacun des services de police locaux. Si le projet de loi est adopté, les agents qui quittent la police portuaire devraient être embauchés par les forces de police locales. Il faudrait aussi prévoir les fonds nécessaires à leur embauche.

• (1050)

Tous les grands ports d'Amérique du Nord qui ont aboli leur service de police spécialisé ont dû le rétablir.

À Toronto, la sécurité dans les ports a été confiée au service de police municipal. Les expériences antérieures ont permis d'établir qu'un service spécialisé et une division maritime spécialisée sont essentiels à la surveillance policière dans les ports. Il fallait que quelqu'un crée et finance ce genre de service, mais on n'avait pas de fonds pour le faire.

Au port de Boston, on a renoncé aux services exclusifs d'une police portuaire et l'on s'est fié aux ressources municipales. En l'absence d'un service de police exclusif et bénéficiant de tous les pouvoirs nécessaires, la pollution a décuplé dans le port de Boston et, au bout de six mois, il a fallu rétablir le service de police portuaire.

La même chose s'est produite au port de Miami. La situation est la même partout. On tente l'expérience, mais cela ne fonctionne pas.

La Police de Ports Canada semble actuellement être notre première ligne de défense et son démantèlement réjouirait les criminels qui n'attendent que cela pour contrôler les activités portuaires et l'accès aux ports.

Il ressort clairement du rapport qu'il faut maintenir un service exclusif de police portuaire. J'ai aujourd'hui une impression de déjà-vu parce que nous avons déjà été saisis de ce dossier et que nous avons rejeté les dispositions visant à modifier la police portuaire.

J'exhorte tous les députés, surtout les membres du Comité des transports, à écouter les témoins qui comparaitront devant eux. Nous ne devons pas permettre que le Canada devienne un pays de prédilection pour les criminels.

M. Stan Keyes (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais simplement obtenir une information. Je suppose que mon temps de parole sera écoulé avant que j'aie terminé, et je voudrais continuer et conclure mes propos après la période des questions.

Au cours de la minute qui m'a été redonnée le premier jour de la 36^e législature, j'ai demandé au gouvernement provincial de l'Ontario de faire tenir une enquête sur l'incendie à l'usine Plastimet, dans le nord de ma circonscription. Je n'ai toujours pas obtenu de réponse.

Aujourd'hui, je dispose d'un peu plus de temps, de sorte que je commencerai par remercier les électeurs de ma ville natale, Hamilton-Ouest, de m'avoir réélu pour un troisième mandat consécutif avec une très forte majorité, soit 50 p. 100 des voix. Je promets de continuer de défendre avec fermeté les intérêts de ma ville et de me souvenir que c'est un honneur que de siéger à la Chambre des communes, le plus haut tribunal du pays.

Passons maintenant aux travaux d'aujourd'hui. Franchement, j'ai perdu le compte du nombre de fois où j'ai eu l'honneur de prendre la parole, tant à la Chambre qu'ailleurs d'un bout à l'autre du pays, sur un projet de loi qui préparera le système de transport maritime du Canada aux défis du XXI^e siècle.

D'abord présenté au cours de la législature précédente à titre de projet de loi C-44, cette pièce législative est de nouveau présentée à titre de projet de loi C-9, Loi maritime du Canada. Il est regrettable que ce projet de loi n'ait pas été adopté avant la dissolution du

Parlement au mois d'avril dernier. Le gouvernement l'a présenté de nouveau sans en modifier une virgule. Il revêt une importance capitale pour le système de transport du Canada. L'industrie tient à ce qu'il soit adopté.

Au cours de l'été, le ministre et moi avons rencontré tous les intervenants, y compris les expéditeurs, les armateurs, les gestionnaires des ports et les pilotes. Le secteur du transport maritime a toujours demandé que le projet de loi soit adopté immédiatement, le plus rapidement possible.

L'objectif global du gouvernement consiste à renforcer l'économie du pays et à susciter un climat favorable à la création d'emplois et aux investissements. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement a pris des mesures pour moderniser le système de transport du Canada en commercialisant les activités de transport, en réduisant les subventions qui constituent du gaspillage et en remaniant la loi.

Dans tous les modes de transport, par air, terre et eau, nous avons fait de grands progrès vers une efficacité accrue et une autonomie locale et régionale accrue tout en donnant davantage voix au chapitre aux utilisateurs. Le gouvernement a accompli beaucoup de choses au ministère des Transports, sous trois titulaires successifs, mais il reste encore beaucoup à faire.

• (1055)

Le projet de loi C-9 permettra aux ports de fonctionner plus facilement selon des principes commerciaux et de veiller à ce que ceux qui sont les plus concernés par les décisions en matière portuaire participent à la prise de décision. Le projet de loi va consolider et rationaliser la réglementation maritime, réduire les formalités administratives, permettre de prendre plus rapidement les décisions de gestion et aider notre secteur maritime à devenir plus compétitif.

Voyons un peu l'historique. À titre d'information pour les députés qui n'étaient pas des nôtres au cours de la dernière législature, et pour rafraîchir la mémoire de ceux qui y étaient, je voudrais prendre quelques instants du peu de temps qui me reste avant la période des questions pour rappeler l'historique du projet de loi et le développement de la politique maritime du gouvernement.

En 1995, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a entrepris une étude du secteur maritime et a fait de nombreuses recommandations pour améliorer le système maritime, dont beaucoup ont été incorporées par la suite dans le projet de loi C-44.

À la suite du dépôt du rapport du comité, Transports Canada a tenu des réunions régionales avec les expéditeurs et les représentants de l'industrie pour discuter des recommandations. En se fondant sur les résultats de ces consultations, le gouvernement a adopté la Politique maritime nationale en décembre 1995.

Je rappelle aux députés d'en face tout le travail consacré au projet de loi pendant près de trois ans. Nous avons eu le rapport du comité des transports. Nous avons effectué une étude d'un bout à l'autre du pays. Nous avons élaboré une politique maritime. Nous avons tenu des consultations partout au Canada. Nous avons élaboré la Loi maritime du Canada. Nous avons tenu d'autres audiences dans tout

le pays. Nous avons passé de nombreux mois à entendre des centaines de témoins et à établir un consensus.

Il y a eu des concessions mutuelles à l'échelle du pays de la part des ports, des commissions portuaires, des administrations de pilotage, des services de traversiers, et un consensus s'est bâti. Grâce aux concessions mutuelles, grâce au climat de coopération entre tous les intéressés, les usagers et les représentants de l'industrie, nous avons pu proposer la Loi maritime du Canada.

Les intéressés sont venus nous voir dès cet été pour nous dire de ne plus nous représenter dans leur localité avec d'autres idées géniales sur la façon de moderniser le secteur maritime. Ils nous ont dit qu'ils avaient tout entendu sur le sujet et que nous n'avions plus qu'à livrer la marchandise.

Le Président: Il vous restera cinq minutes après la période des questions.

Comme il est près de 11 heures et que nous semblons impatients de les entendre, nous passons aux déclarations de députés.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LE MOIS NATIONAL DE LA SENSIBILISATION À LA MÉNOPAUSE

Mme Jean Augustine (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureuse d'informer la Chambre que le mois d'octobre est le Mois national de la sensibilisation à la ménopause.

La ménopause est un problème de santé important pour les femmes canadiennes. En l'an 2000, environ quatre millions de femmes entreront dans la ménopause ou l'auront déjà vécue. Il est nécessaire de sensibiliser la population est distribuant de l'information sur les effets de la ménopause.

La ménopause peut être l'élément déclenchant qui accélère certaines maladies comme l'ostéoporose, qui touche une femme sur quatre en raison de la carence en oestrogène.

Le gouvernement libéral s'est engagé à promouvoir la santé des femmes en établissant cinq centres d'excellence sur la santé des femmes. Ces centres ont pour mandat de faire de la recherche et de disséminer de l'information sur les principaux problèmes de santé qui touchent les femmes.

Grâce à la création de ces centres et au travail d'autres organismes nationaux, comme la Société des obstétriciens et gynécologues du Canada, une sensibilisation à la ménopause fera que la santé. . .

Le Président: La parole est au député de Dauphin—Swan River.

* * *

LES CANADIENS UKRAINIENS

M. Inky Mark (Dauphin—Swan River, Réf.): Monsieur le Président, les richesses de la culture ukrainienne étalées chaque année durant le Festival national ukrainien du Canada qui a lieu dans la circonscription de Dauphin—Swan River que je représente

Article 31 du Règlement

font singulièrement contraste avec l'injustice commise envers des milliers de Canadiens ukrainiens qui ont été internés au Canada entre 1914 et 1920.

Quand la guerre a éclaté, ces hommes travailleurs ainsi que leurs femmes et leurs enfants ont été déclarés sujets d'un pays ennemi, emprisonnés, se sont vu confisquer leurs biens et ont été privés de leurs droits et libertés fondamentaux. Quelque 5 000 Ukrainiens ont ainsi été détenus dans 24 camps de concentration répartis dans tout le Canada.

Depuis les années 80, les Canadiens ukrainiens demandent au gouvernement canadien de reconnaître ses torts et de restituer les biens confisqués aux internés et qui dorment toujours dans les coffres du gouvernement fédéral.

• (1100)

Malgré les efforts déployés en 1991 par le député de Kingston et les Îles, la situation reste inchangée. Je demande aux députés de se joindre à moi pour réclamer justice et tourner définitivement cette page sombre de l'histoire de notre pays.

* * *

L'IMMIGRATION

Mme Susan Whelan (Essex, Lib.): Monsieur le Président, plus de 15 millions de personnes franchissent chaque année la frontière entre Windsor et Détroit. Imaginez le chaos si tous ces gens devaient remplir un formulaire d'immigration des États-Unis. C'est pourtant l'obligation que créera l'article 110 de la loi américaine de 1996 sur l'immigration illégale si le Canada n'est pas exempté de son application.

Le mois dernier, lors de la rencontre annuelle de l'association parlementaire canado-américaine, j'ai soulevé la question auprès de représentants et de sénateurs américains, qui m'ont donné l'assurance que ce projet de loi serait modifié.

Hier, l'ambassadeur du Canada aux États-Unis a rencontré le sénateur américain Spencer Abraham, président du sous-comité sénatorial de l'immigration, et a accepté de former une alliance pour empêcher l'imposition de ces nouvelles mesures de contrôle aux frontières.

Je félicite le gouvernement du Canada et le sénateur pour cette importante initiative. Aux États-Unis, le sénateur Spencer Abraham tient des audiences du comité de l'immigration sur les répercussions du projet de loi. J'invite tous les Canadiens touchés à téléphoner leurs mémoires écrits au bureau du sénateur, au (248) 350-0420, ou à les envoyer à mon bureau pour que je puisse les transmettre au comité américain.

* * *

[Français]

LA SEMAINE NATIONALE DE LA FAMILLE

Mme Eleni Bakopanos (Ahuntsic, Lib.): Monsieur le Président, la Semaine nationale de la famille est une occasion de considé-

rer l'importance fondamentale de nos familles, ainsi que nos relations avec les gens qui nous entourent.

Cette année, encore une fois, j'ai organisé un concours de dessins pour les élèves de 4^e et 5^e année du comté d'Ahuntsic. Les jeunes sont invités à illustrer leur perception de la famille. Les trois finalistes verront leurs dessins publiés dans le calendrier annuel que j'envoie à chaque foyer du comté.

[Traduction]

En tant que députés, nous devons montrer à nos jeunes, ceux qui auront un jour la destinée de notre pays entre leurs mains, l'importance de la promotion du bien-être de la famille. Le gouvernement a montré son attachement à la famille par plusieurs initiatives comme l'établissement de centres d'excellence sur l'enfance et l'augmentation des sommes consacrées à la prestation fiscale pour enfants.

Nos familles nous aident à exploiter notre plein potentiel en nous donnant le meilleur soutien possible au moment de surmonter les épreuves de la vie. Cette semaine, et toute l'année, célébrons nos familles.

* * *

[Français]

LA SEMAINE NATIONALE DE LA COOPÉRATION

M. Antoine Dubé (Lévis, BQ): Monsieur le Président, du 12 au 18 octobre prochains, se déroulera la Semaine nationale de la coopération sous le thème «Plus que jamais la coopération».

Ce thème est particulièrement approprié dans les circonstances, puisqu'il souligne la modernité de la formule coopérative. Il nous rappelle également la longévité de nos entreprises coopératives.

Ainsi, le Mouvement Desjardins, fondé à Lévis en 1900, fête bientôt son 100^e anniversaire. La Coopérative fédérée de Québec fête déjà, quant à elle, son 75^e anniversaire cette année.

Cette semaine veut aussi rendre hommage au travail des milliers de dirigeantes et dirigeants bénévoles qui contribuent à l'essor du mouvement coopératif dans nos communautés.

Par ailleurs, le mouvement coopératif est aussi l'objet d'une très grande fierté pour les Québécoises et les Québécois, puisque c'est au Québec que l'on retrouve, per capita, le plus grand nombre de coopérants au monde.

Bonne Semaine de la coopération à tous et à toutes.

* * *

[Traduction]

L'ÉQUITÉ SALARIALE

M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.): Monsieur le Président, des dizaines de milliers de fonctionnaires sont touchés par l'équité salariale. Beaucoup d'entre eux, qui sont de ma circonscription, téléphonent constamment à mon bureau pour demander quand ils recevront leur argent.

Bien que l'affaire soit actuellement devant le tribunal des droits de la personne, je crois qu'un règlement négocié serait préférable pour toutes les parties concernées.

J'implore notre gouvernement de continuer à travailler pour trouver une solution. L'offre de 1,3 milliard de dollars faite récemment est une preuve de la volonté du Conseil du Trésor de verser aux fonctionnaires visés les sommes qui leur sont dues.

Je prie aussi le président du syndicat, Daryl Bean, et son exécutif de mettre de côté les divergences politiques et de travailler avec le Conseil du Trésor. Dans l'intérêt des fonctionnaires, le syndicat et le Conseil du Trésor devraient déclarer publiquement leur intention d'en arriver à un règlement négocié.

Mes électeurs réclament des mesures concrètes. Je les encourage, les félicite et les appuie.

* * *

LES INONDATIONS DE LA RIVIÈRE ROUGE

M. Jake E. Hoepfner (Portage—Lisgar, Réf.): Monsieur le Président, les habitants du Manitoba ont connu une période de destruction terrible le printemps dernier lors des inondations catastrophiques causées par le débordement de la rivière Rouge. Aujourd'hui, quelques mois plus tard, à l'approche de l'hiver, beaucoup d'entre eux sont encore en train d'essayer de rebâtir leur vie.

Au lieu de recevoir les fonds promis par les gouvernements fédéral et provincial, les victimes des inondations se retrouvent coincées entre ces deux gouvernements, qui n'arrivent pas à s'entendre pour ce qui est de déterminer qui doit assumer ces coûts.

J'ai reçu une lettre d'une résidente de l'Ontario qui sympathise avec les victimes des inondations, qui doivent maintenant se battre pour être indemnisées.

• (1105)

Elle suggère que les députés libéraux s'installent dans des maisons mobiles à Ottawa pour comprendre ce que vivent les Manitobains.

Le printemps dernier, le premier ministre s'est rendu au Manitoba pour montrer qu'il pouvait lancer un sac de sable. Quand le gouvernement respectera-t-il ses engagements et commencera-t-il à apporter une aide réelle aux victimes des inondations au Manitoba?

* * *

[Français]

LES MINES ANTIPERSONNEL

M. Robert Bertrand (Pontiac—Gatineau—Labelle, Lib.): Monsieur le Président, le 10 octobre 1997 vient couronner la campagne que mène depuis plusieurs années un collectif de plus de 1 000 organisations, présidé par M^{me} Jody Williams, qui luttent sans relâche pour faire interdire la fabrication et l'utilisation des mines antipersonnel.

L'attribution du prix Nobel de la paix constitue l'une des plus belles victoires pour la diplomatie canadienne et pour notre ministre des Affaires étrangères, dont nous soulignons le travail remarquable et incessant en faveur de cette cause.

Article 31 du Règlement

Nous venons de gagner une bataille en faveur de l'interdiction de la fabrication et de l'utilisation de cette arme des lâches. Mais la guerre ne sera pas gagnée tant que nous n'aurons pas convaincu les grandes puissances, telles que les États-Unis, la Chine et la Russie, de se joindre au Canada, en décembre prochain, ici même à Ottawa, pour ratifier le traité.

* * *

HOMMAGE À M. GILLES BOULET

Mme Madeleine Dalphond-Guiral (Laval-Centre, BQ): Monsieur le Président, dans la nuit de mercredi à jeudi, l'un des piliers du monde de l'éducation au Québec, M. Gilles Boulet, est décédé. Le souvenir qu'il laissera dans nos mémoires est celui d'un homme dont l'action aura eu un impact majeur sur la collectivité québécoise.

M. Boulet a fondé, en 1960, le Centre des études de Trois-Rivières, devenu, en 1978, l'Université du Québec. Il a appuyé le déploiement de la formation universitaire en région, en soutenant l'implantation de l'Université du Québec à Hull et en Abitibi—Témiscamingue. Il a également présidé aux destinées de l'Université du Québec pendant une décennie.

Reconnu au Canada et sur la scène internationale, il a été nommé officier du Canada en 1985 et a reçu la Légion d'honneur en 1988. Il est devenu officier de l'Ordre national du Québec en 1997.

Au nom du Bloc québécois, je tiens à transmettre à la famille de M. Boulet nos plus sincères condoléances et à lui faire part de notre gratitude pour l'immense héritage qu'il lègue à la société québécoise.

* * *

[Traduction]

LES MINES ANTIPERSONNEL

Mme Beth Phinney (Hamilton Mountain, Lib.): Monsieur le Président, nous nous réjouissons du fait que le prix Nobel ait été attribué à ceux qui oeuvrent en faveur de l'interdiction des mines antipersonnel dans le monde entier.

Nous espérons que cela incitera les Américains à se joindre aux représentants de plus de 100 pays qui ont l'intention de venir à Ottawa en décembre pour signer la convention.

Nous félicitons surtout le ministre des Affaires étrangères pour le leadership dont il a fait preuve dans ce dossier.

* * *

LA VIOLENCE

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, Réf.): Monsieur le Président, c'est avec une grande tristesse et un profond regret que j'adresse aujourd'hui mes sincères condoléances aux familles Holtam et McKelvey ainsi qu'à leurs amis. Ces familles ont subi une grande perte avec le meurtre insensé de Leonora Holtam et de sa fille de six ans, Jenny.

Ce drame s'est produit à cinq minutes de ma résidence à Mission, en Colombie-Britannique. Nous prenons d'autant plus conscience du don précieux de la vie dont jouissent nos familles et déplorons la perte tragique des Holtam.

Article 31 du Règlement

Je pense que, en tant que députés, nous devons ensemble dénoncer tous ces actes violents et tragiques qui frappent tant de gens.

Je limiterai mes remarques aujourd'hui, pour consacrer le reste de mon temps à prier pour le jeune Cody Holtam, qui lutte pour sa vie, et pour les familles et amis des victimes dont la vie a été à tout jamais transformée par ce drame.

* * *

L'EMPLOI CHEZ LES JEUNES

Mme Sarmite Bulte (Parkdale—High Park, Lib.): Monsieur le Président, la stratégie du gouvernement en vue de la création d'emplois fonctionne dans le cas des jeunes.

C'est, depuis 1994, la période la plus longue durant laquelle on a enregistré une augmentation continue de l'emploi mois après mois et les jeunes sentent qu'il y a une amélioration. Soixante-trois mille nouveaux emplois ont été créés pour les jeunes depuis mai, la meilleure performance des années 90 en quatre mois. Le taux de chômage parmi les jeunes a été ramené de 17,2 p. 100 en mai à 16,4 p. 100.

Il reste encore beaucoup à faire. Nous nous sommes engagés à collaborer avec les autres ordres de gouvernement, le secteur privé, les collectivités et les jeunes afin d'équiper ces derniers pour l'avenir.

En prévision de la Semaine nationale des coopératives et de la Journée internationale des coopératives d'épargne et de crédit au Canada. . .

• (1110)

Le Président: La parole est au député de Churchill River.

* * *

LES JEUX AUTOCHTONES DE L'AMÉRIQUE DU NORD

M. Rick Laliberte (Rivière Churchill, NPD):

[*Note de la rédaction: Le député s'exprime en cri*]

[*Traduction*]

J'interviens aujourd'hui pour rendre hommage aux 8 000 jeunes qui ont participé aux Jeux autochtones de l'Amérique du Nord tenus à Victoria, Colombie-Britannique, cet été. Partager l'engagement de camarades venus de tous les coins de l'Amérique du Nord pour participer aux volets athlétique et culturel des jeux fut un exploit marquant pour ces jeunes.

Je tiens aussi à féliciter les organisateurs et les gens de la Colombie-Britannique grâce auxquels cet événement fut, encore une fois, une véritable réussite. Nous espérons que ces jeux donneront lieu à une participation autochtone aux Jeux olympiques.

J'aimerais aussi féliciter une équipe quatre fois championne lors de ces événements, l'équipe de la Saskatchewan. Le Canada devrait être fier de ses peuples autochtones.

L'EMPLOI

M. Steve Mahoney (Mississauga-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, les statistiques montrent que la situation de l'emploi s'améliore considérablement au pays. Le mois dernier, le taux de chômage a baissé notablement à Terre-Neuve, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. En septembre, une proportion appréciable d'emplois à temps partiel ont été transformés en emplois à temps plein.

La situation des jeunes s'est améliorée énormément au cours des quatre derniers mois puisque le taux de chômage des jeunes a baissé de près de un pour cent. Depuis février, près de 300 000 emplois ont été créés. Le taux de chômage a baissé de 2,2 p. 100 et le secteur privé a créé un million d'emplois depuis l'arrivée au pouvoir du présent gouvernement.

Il est évident que la stratégie du gouvernement en matière d'emploi est profitable pour les Canadiens.

* * *

L'AGRICULTURE

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, l'été 1997 a été très dur pour les agriculteurs de la Nouvelle-Écosse, le temps sec ayant créé la pire saison de croissance en 100 ans. Les pénuries de récoltes suscitent des craintes chez les agriculteurs, qui appréhendent le long hiver qui s'en vient. La situation des éleveurs de bovins est particulièrement grave. Des pénuries de fourrage de 50 p. 100 signifient que, d'ici février, ils n'auront plus de fourrage pour nourrir leurs troupeaux. Cette perspective préoccupe tellement de nombreux producteurs qu'ils mettent dès maintenant leur bétail sur le marché, et les prix sont inférieurs à ceux des années 50.

Les producteurs laitiers ont demandé une augmentation du prix de 6c. le litre pour s'assurer de pouvoir acheter du fourrage pour nourrir leur bétail. Les récoltes de pommes de terre seront probablement inférieures de deux tiers aux récoltes habituelles, mettant en péril la viabilité de l'industrie. Les agriculteurs de la Nouvelle-Écosse devront affronter un hiver extrêmement sinistre.

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a sollicité de l'aide et on a demandé au premier ministre du Canada d'intervenir, mais aucune réponse n'est venue jusqu'ici. J'exhorte le ministre de l'Agriculture à cesser d'atermoyer et à rencontrer son homologue provincial. . .

Le Président: Le député de Sault Ste. Marie a la parole.

* * *

LA JUSTICE

M. Carmen Provenzano (Sault Ste. Marie, Lib.): Monsieur le Président, voici les faits inquiétants qui entourent la peine imposée récemment à trois violeurs condamnés à Montréal. Reconnus coupables de viol en bandes et d'avoir sodomisé une adolescente enceinte, ils ont été condamnés à deux ans moins un jour d'emprisonnement. Le tribunal a appris que les hommes ont retenu une adolescente de 17 ans en captivité pendant plus de 12 heures, l'ont agressée à de nombreuses reprises et, à un moment, l'ont suspendue au-dessus du balcon d'un appartement pour la dissuader de signaler

Questions orales

l'incident. Un des violeurs était le père de l'enfant à naître de la victime, circonstance horrible qui l'a poussée, semble-t-il, à se faire avorter.

En prononçant la peine, le juge a déclaré que la peine d'emprisonnement de 10 à 12 ans qu'avait recommandée l'avocat de la Couronne était tout à fait déraisonnable. Il a également dit que, bien que les actes des violeurs étaient déplorables, la victime ne montrait aucun signe de violence prouvable.

À mon avis, il n'y a pas de viol sans violence. Il n'y a pas de torture sans douleur. En tant que parlementaires. . .

Le Président: Le député de Cumberland—Colchester a la parole.

* * *

LE RÉSEAU ROUTIER

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, cette semaine, j'ai rencontré le directeur des enquêtes du Bureau de la politique de concurrence, et je lui ai expliqué en détail certaines facettes de l'entente sur l'autoroute 104 qui contreviennent à la Loi sur la concurrence. J'ai aussi rencontré cette semaine le vérificateur général pour lui signaler des éléments qui ne respectent pas les dispositions de l'entente fédérale-provinciale relative au programme d'amélioration des routes stratégiques. Ils ont tous deux manifesté leur intérêt. Au cours des deux dernières semaines, j'ai posé des questions au ministre des Transports et à son secrétaire parlementaire relativement à des contrats qui avaient été attribués sans appel d'offres. Avec tout le respect que je leur dois, je signale que leurs réponses étaient incorrectes.

• (1115)

Par ailleurs, le premier ministre m'a écrit une lettre datée du 30 septembre. Avec tout le respect que je lui dois, je signale que l'information qu'il me transmet est aussi erronée.

De toute évidence, les plus haut placés au gouvernement ne comprennent pas que cette entente met en jeu des contrats attribués sans appel d'offres, des formules de financement modifiées de façon irrégulière et des fonds fédéraux utilisés à des fins pour lesquelles ils n'étaient pas destinés.

Il est temps que le premier ministre et le ministre des Transports s'aperçoivent qu'ils ont un grave problème et qu'ils doivent communiquer avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse pour le régler.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LES ENQUÊTES DE LA GRC

Mme Deborah Grey (Edmonton-Nord, Réf.): Monsieur le Président, hier, on a vu le président du Conseil du Trésor ne plus savoir où se mettre au sujet d'une enquête criminelle sur son propre bureau. Il a donné quatre réponses différentes en quatre minutes. C'est sûrement un nouveau record canadien.

Maintenant qu'il a eu 24 heures pour mettre de l'ordre dans son alibi, je me demandais s'il pouvait nous dire au juste. . .

Le Président: Hier, j'ai demandé à la députée de bien vouloir être judicieuse dans son choix de mots. Je ne veux pas qu'elle me pousse trop loin, car elle perdra alors le droit de poser sa question.

Mme Deborah Grey: Monsieur le Président, permettez-moi de poser cette question au ministre. Pourrait-il dire aux Canadiens ce qu'il savait de cette enquête et du mandat, et pourquoi il était au courant au départ?

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion de mettre les choses au point.

C'est durant la période des questions d'hier, à la suite d'une question du député conservateur de Pictou—Antigonish—Guysborough, que j'ai appris pour la première fois qu'un mandat de perquisition pour fouiller le bureau régional des ministres, au Québec, serait peut-être émis.

Mme Deborah Grey (Edmonton-Nord, Réf.): Monsieur le Président, il est plutôt difficile de même lire un script tout préparé.

Tout d'abord, l'enquête de la GRC sur les tactiques illégales de collecte de fonds a été retardée jusqu'après les élections. Ensuite, lorsque la police a obtenu deux mandats de perquisition, ils ne touchaient que le collecteur de fonds du parti, et non le ministre libéral dont il relevait.

Je vais donc poser la question une fois de plus. Qui dirige cette enquête? Est-ce la GRC ou le ministre libéral responsable du Conseil du Trésor.

L'hon. Herb Gray (vice-premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, la réponse est très claire. C'est la GRC qui mène l'enquête de façon indépendante du gouvernement et des ministres.

Après l'avoir entendue faire des affirmations tout à fait fausses au sujet de subventions dans la circonscription du premier ministre, je tiens à dire à la députée que non seulement elle devrait présenter des excuses, mais qu'on ne devrait également jamais plus prendre au sérieux ce qu'elle dit à la Chambre.

Mme Deborah Grey (Edmonton-Nord, Réf.): Monsieur le Président, nous découvrons toutes sortes de faits. Il y en a beaucoup d'autres à dévoiler et la Chambre en entendra parler.

Quelqu'un, quelque part, au sein de l'appareil gouvernemental, a donné ces listes spéciales d'entreprises à des collecteurs de fonds libéraux pour qu'ils puissent tirer de l'argent des personnes en question. Quelqu'un, quelque part, au sein de l'appareil gouvernemental, a fourni au ministre des renseignements confidentiels au sujet de l'enquête de la GRC et des mandats de perquisition secrets, et je souligne ce dernier mot. Le ministre a déclaré hier que son parti était bien organisé. On peut le dire.

À quel point ce type d'extorsion est-il bien organisé dans Shawinigan?

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, je vais continuer de préciser clairement les faits, car ces allégations sont tout à fait sans fondement.

Questions orales

Un de mes employés a écouté le débat hier et il a immédiatement appelé Montréal. On a transmis le message à mon adjoint législatif qui était ici dans le hall et qui m'a fait parvenir par un page une note dans laquelle on disait qu'à Montréal, on n'avait pas exécuté de mandat de perquisition. Ce sont là les faits. C'est ainsi que j'ai été mis au courant.

• (1120)

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Réf.): Monsieur le Président, nous venons d'apprendre l'existence d'une autre magouille financière de la part des libéraux en proie à une fièvre réélectorale galopante.

Le gouvernement fédéral a envoyé un chèque de 62 108 \$ aux Confections St. Elie deux jours après que le ministre du Développement des ressources humaines ait alerté la police. Les Confections St. Elie ont ensuite versé 1 500 \$ à la caisse personnelle du premier ministre.

Pourquoi le ministre a-t-il expédié ce gros chèque juste deux jours après que la GRC ait commencé son enquête? Est-ce en remerciement de ce don de 1 500 \$ au fonds électoral du premier ministre?

L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, c'est ridicule. Tous les projets qui sont financés par le fonds transitoire de création d'emplois sont jugés d'après leurs mérites. C'est absolument clair.

À ce jour, neuf projets de ce genre ont été approuvés dans la circonscription du premier ministre. Sept d'entre eux n'ont pas versé un sou au Parti libéral.

Un représentant de la compagnie Mégatec a dit très clairement ce matin qu'il avait donné de l'argent au Parti libéral sans avoir subi de pressions de la part de M. Corbeil ou de qui que ce soit d'autre et qu'il avait reçu une subvention strictement en fonction des mérites du projet. . .

Le Président: Le député de Fraser Valley.

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Réf.): Monsieur le Président, Le chantage qui a eu lieu à Shawinigan ne peut plus être expliqué comme étant un incident isolé.

Le ministre admet qu'au moins cinq entreprises ont été sollicitées pour qu'elles fassent un don électoral en échange d'une subvention du gouvernement. Nous avons découvert quatre autres entreprises qui ont reçu de l'argent de ce fonds pourri après avoir fait un don au premier ministre. En fait, Les Confections St. Elie ont reçu une subvention supplémentaire de 220 000 \$ après la réélection du premier ministre.

Pourquoi le gouvernement permet-il que ce fonds transitoire de création d'emplois serve de caisse noire au premier ministre?

L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, je pourrais aussi lui donner l'exemple du Ryder Travel Group, qui a reçu une

subvention de 600 000 \$ et qui n'a contribué qu'au Parti conservateur et n'a pas donné un sou au Parti libéral. C'est basé sur le mérite.

Je peux également donner un exemple qui a fait plaisir à l'opposition officielle. Le député de St. Albert était très content de m'écrire le 24 juillet pour donner son appui au fonds d'assistance au recyclage dans sa circonscription où la compagnie Alexander Wood Products a reçu une subvention.

Je pourrais lui dire. . .

[Français]

Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Mitis, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au président du Conseil du Trésor.

Hier, le ministre a fini par admettre qu'il y avait un mandat de perquisition d'émis pour son bureau de Montréal, mais que celui-ci n'avait pas été exécuté.

Qui a informé le ministre de l'existence de ce mandat de perquisition, alors même que ce mandat n'a pas été exécuté?

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà indiqué, j'ai appris l'existence possible d'un mandat, lorsque le député conservateur, hier, a indiqué qu'il y avait un mandat qui, selon lui, avait été émis, et il en a mentionné le numéro.

À ce moment-là, un de mes adjoints a vérifié avec Montréal. Le bureau régional de Montréal a indiqué qu'il n'y avait pas eu de perquisition, et c'est la raison pour laquelle j'ai indiqué que s'il y avait mandat, il n'avait pas été exécuté.

Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Mitis, BQ): Monsieur le Président, d'après les informations que nous avons vérifiées ce matin de plusieurs sources, dans le domaine du criminel, les mandats de perquisition émis ne sont rendus publics qu'après leur exécution par le dépôt du rapport au Palais de justice.

Qui a informé le ministre qu'il y avait un mandat d'émis et que le mandat n'avait pas été exécuté?

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, j'ai déjà répondu à cette question. Mais c'est une très bonne question, parce que moi, je l'ai appris en Chambre lorsqu'un député conservateur l'a mentionné.

La vraie question est ceci: Comment ce député conservateur savait-il qu'un mandat avait été émis, et savait également son numéro, puisqu'il l'a cité à la Chambre?

M. Richard Marceau (Charlesbourg, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au président du Conseil du Trésor, parce que plus il répond, moins on comprend et moins c'est clair.

Hier, quand les journalistes lui ont demandé comment il avait été mis au courant du mandat de perquisition, le ministre a répondu, et je cite: «Parce que nous sommes bien organisés, nous avons vérifié, et on nous a dit qu'il n'avait pas été exécuté.

Questions orales

• (1125)

Ma question est très claire. Est-ce que le ministre voulait dire qu'il disposait d'information privilégiée lui permettant de savoir qu'il y aurait une perquisition avant qu'elle n'ait lieu?

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, j'ai déjà répondu à cette question très clairement. Un de mes employés a téléphoné au bureau régional de Montréal, et on lui a dit qu'il n'y avait pas eu de mandat d'exécuté. Ce fut ensuite relayé à mon adjoint législatif qui m'a mentionné qu'il n'y avait pas eu de mandat de recherche qui avait été exécuté. C'est ce qui s'est passé. C'est très simple.

Je devrais répéter que l'opposition a fait des allégations à l'égard de l'un de mes employés, et Radio-Canada a dû se rétracter hier. Je pense que je devrais prévenir les députés de l'opposition que la même chose pourrait se produire.

M. Richard Marceau (Charlesbourg, BQ): Monsieur le Président, si on met de côté tout le violon qu'on nous joue, lorsque le ministre nous dit qu'ils sont «bien organisés», cela signifie-t-il que lorsqu'un bureau de ministre est l'objet d'une enquête, il peut être informé d'une perquisition dans ses locaux avant que la perquisition n'ait lieu? C'est cela, la question.

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, je dis que la question importante, c'est comment le député conservateur, par lequel l'information a surgi à la Chambre, lui, le savait-il? Voilà la véritable question.

[Traduction]

M. Chris Axworthy (Saskatoon—Rosetown—Biggar, NPD): Monsieur le Président, ces derniers jours, nous avons beaucoup entendu parler du trafic d'influence auquel s'adonnent les libéraux. Vous connaissez le dicton: si vous lancez une pierre et que vous entendez un cochon crier, c'est que vous l'avez probablement atteint. Et nous avons entendu bien des cris au sujet. . .

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Veuillez passer immédiatement à votre question.

M. Chris Axworthy: Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre. Quand a pris fin la relation indépendante et autonome qui existait entre la GRC et le gouvernement?

L'hon. Herb Gray (vice-premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, la relation n'a pas changé. L'indépendance est encore au coeur même de cette relation, comme il se doit.

Le député a eu beau pousser de hauts cris, il n'a fait aucune affirmation valide. Il devrait se regarder dans le miroir avant de faire précéder ses questions de prémisses non fondées.

M. Chris Axworthy (Saskatoon—Rosetown—Biggar, NPD): Monsieur le Président, hier, le premier ministre et le président du

Conseil du Trésor ont affirmé qu'ils étaient au courant des activités de la GRC.

Pourquoi le gouvernement libéral a-t-il fait appel à la GRC pour cette enquête? Pourquoi n'a-t-il pas demandé à la Sûreté du Québec, la police provinciale, d'examiner cette affaire? Est-ce parce que le gouvernement savait qu'il pourrait obtenir des rapports plus complets, plus réguliers de la part de la GRC que de la Sûreté du Québec?

L'hon. Herb Gray (vice-premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, voilà une autre insinuation non fondée portée contre l'une des meilleures forces policières au monde. Cette allégation est fausse et d'autant plus étrange qu'elle a été formulée par un député de la Saskatchewan, là où la GRC a vu le jour.

Je pense que les électeurs du député lui reprocheront durement ces insinuations, qui sont tout à fait injustifiées. Il est parfaitement raisonnable que le ministre, jugeant que ces allégations touchaient à des questions. . .

Le Président: Le député de Pictou—Antigonish—Guysborough.

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC): Monsieur le Président, lorsque je l'ai interrogé, hier, au sujet d'un mandat de perquisition à son bureau de Montréal, le ministre m'a répondu que ma question n'était pas pertinente. Il a ensuite ajouté que le mandat avait peut-être été exécuté. Puis il a dit qu'il était au courant de l'existence d'un mandat qui avait peut-être été exécuté. Enfin, il a déclaré et nous a répété hier que c'est moi qui lui avais appris l'existence du mandat. Tout cela ne me semble pas très cohérent.

De toute évidence, le ministre ignore tout de l'affaire ou tient à nous la cacher. Le ministre peut-il au moins tirer une chose au clair aujourd'hui? Comment un organisateur sur place peut-il être au courant de l'existence de demandes en instance, de l'étape où elles se trouvent et du fait qu'elles étaient sur son bureau?

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, la véritable question est de savoir comment le député a été informé. Je l'ai appris de lui à la Chambre. Le député conservateur a dit qu'il y avait un mandat de perquisition, mais je l'ignore. Il a également indiqué le numéro du mandat de perquisition, que j'ignore aussi.

• (1130)

La véritable question qu'il faut se poser, c'est de savoir comment le député a appris l'existence du mandat de perquisition.

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC): Monsieur le Président, ma question supplémentaire, qui s'adresse encore une fois au ministre, est très simple. Le ministre peut-il dire la vérité et nous expliquer. . .

Des voix: Oh, oh!

Le Président: J'ai beaucoup de difficultés à entendre la question et je sais que nous voulons tous l'entendre.

Questions orales

M. Peter MacKay: Le ministre peut-il dire la vérité et nous expliquer par qui et comment M. Corbeil a été informé que des demandes en instance d'approbation du gouvernement se trouvaient sur son bureau? Le ministre peut-il nous l'expliquer?

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, le député peut-il dire la vérité et nous expliquer comment il est entré en possession de renseignements qui étaient censés être confidentiels?

* * *

LA FISCALITÉ

M. Eric Lowther (Calgary-Centre, Réf.): Monsieur le Président, toute la confrérie libérale a été secouée, hier, par les observations du premier ministre Frank McKenna, du Nouveau-Brunswick. Maintenant libéré de ses fonctions libérales, le premier ministre peut dire franchement que les paiements de transfert fédéraux et le soutien du revenu étaient devenus l'opium de la région de l'Atlantique. Le premier ministre McKenna préconise plutôt qu'on stimule la croissance des entreprises des Maritimes en réduisant les impôts. Imaginez donc!

Le ministre des Finances suivra-t-il ce franc conseil et adoptera-t-il comme priorité numéro un du gouvernement de réduire les impôts en général?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi de constater cette conversion de dernière minute du député réformiste.

Au cours de la dernière législature, la taxe de vente harmonisée avait pour grand avantage de réduire considérablement les impôts des petites et moyennes entreprises du Canada atlantique. C'est pourquoi l'ancien premier ministre et les autres premiers ministres du Canada atlantique l'avaient réclamée. Il s'agissait de réduire le fardeau fiscal des créateurs d'emplois. Je suis ravi de voir que le député reconnaît enfin la sagesse de cette démarche.

M. Eric Lowther (Calgary-Centre, Réf.): Monsieur le Président, le premier ministre McKenna a déclaré qu'il pouvait enfin dire ce qu'il pensait maintenant qu'il a démissionné. Je me demande si le ministre, en face, peut en dire autant. Ce n'est pas en signalant la réduction de la taxe harmonisée qu'il répond à ma question.

Nous avons un taux de chômage national de 9 p. 100. Il est temps que le gouvernement cesse de rêver et trouve de véritables solutions.

Le gouvernement écoutera-t-il les millions de personnes qui réclament un allègement fiscal ou s'en tiendra-t-il à la vieille optique des dépenses publiques importantes?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le député a sans doute vu ce matin que 16 000 emplois ont été créés récemment et plus de 279 000 depuis que nous avons pris le pouvoir. Plus important encore, il s'agit en grande majorité

d'emplois permanents à plein temps. En outre, les quatre derniers mois ont été les meilleurs pour la création d'emplois pour les jeunes Canadiens depuis 1990. Notre gouvernement crée des emplois. Les Canadiens. . .

Le Président: La parole est au député de Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok.

* * *

[Français]

L'INDUSTRIE DE LA PÊCHE

M. Yvan Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Pêches et des Océans.

Le ministre des Pêches et des Océans a effectué, en juillet dernier, une visite dans mon comté au cours de laquelle il a déclaré, et je cite: «C'est clair et nécessaire d'avoir une certaine transition au programme de la Stratégie du poisson de fond de l'Atlantique qui se terminera en mai prochain.»

Maintenant que le vérificateur général a révélé au grand jour l'échec de la politique gouvernementale qui salit la réputation des communautés côtières, le ministre peut-il nous dévoiler, dès aujourd'hui, les mesures de transition qu'il entend mettre en place?

[Traduction]

L'hon. David Anderson (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de sa question. Comme il l'a dit, je me suis rendu dans la circonscription de Gaspé. J'ai dit à ce moment-là, au cours de mes échanges avec les pêcheurs de la région, qu'il y avait trop de navires et trop de pêcheurs pour exploiter une ressource qui n'est pas assez abondante. Les stocks de morue du Nord ne se sont pas reconstitués aussi bien que nous l'aurions souhaité. Il faudra donc continuer à rationaliser la flotte de pêche et à réduire le nombre de permis. Ces programmes seront lancés en temps et lieu. Je dois toutefois signaler. . .

● (1135)

Le Président: Le député de Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok.

[Français]

M. Yvan Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok, BQ): Monsieur le Président, l'irresponsabilité du ministre touche 22 000 personnes.

Doit-on comprendre des propos du ministre qu'il laissera tomber les travailleurs et travailleuses de l'industrie de la pêche dès mai 1998, alors que son gouvernement avait promis de l'aide jusqu'en 1999? On a besoin de savoir ce qui va se passer.

[Traduction]

L'hon. David Anderson (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, comme je le disais à l'instant, nous

savons que des mesures transitoires s'imposent pour le retrait de permis. Cela touchera les pêcheurs du Canada atlantique, Gaspésie comprise.

Je signale au député que la stratégie s'applique jusqu'en mai 1998. Mon collègue, le ministre du Développement des ressources humaines, a prévu une étude des effets qui suivront la fin du programme. Nous attendrons et prendrons les décisions en temps et lieux.

* * *

LA WOMEN'S INSTITUTION D'EDMONTON

M. Jack Ramsay (Crowfoot, Réf.): Monsieur le Président, Jan Fox, la directrice du Women's Institution d'Edmonton, a délibérément et en parfaite connaissance de cause, placé Denise Fayant dans un milieu dangereux qui a mené à son meurtre. Un an et demi plus tard, la police municipale d'Edmonton mène actuellement une enquête criminelle sur les activités de la directrice, pour déterminer s'il aurait pu y avoir négligence criminelle. Le solliciteur général suspendra-t-il immédiatement Jan Fox de ses fonctions jusqu'à ce que l'enquête criminelle soit terminée?

M. Nick Discepola (secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à donner à la Chambre l'assurance que le Service correctionnel du Canada collabore entièrement à l'enquête. Je trouve paradoxal que, lorsque des incidents semblables se produisent dans des établissements carcéraux pour hommes, le député ne réclame pas la suspension de leurs directeurs.

M. Jack Ramsay (Crowfoot, Réf.): Monsieur le Président, Jan Fox a refusé d'obtempérer à ceux qui réclamaient sa démission en disant qu'il est très fréquent que des gens soient tués en milieu carcéral. C'est une déclaration révoltante et, à tout le moins, amoral de la part d'une administratrice responsable de la vie et de la sécurité des détenues qui lui sont confiées.

Quelles mesures le solliciteur général prendra-t-il pour demander à la directrice, M^{me} Fox, de rendre des comptes sur sa contribution au meurtre de Denise Fayant?

M. Nick Discepola (secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je suis consterné. Le député a déjà arrêté son jugement sur la directrice de l'établissement d'Edmonton avant même qu'elle ait eu droit à une audience équitable.

Je voudrais citer une déclaration d'un membre du comité consultatif de l'établissement carcéral qui figurait dans l'édition de ce matin du *Journal* d'Edmonton. Il a dit ceci: «À mon avis, cela prend des allures de chasse aux sorcières.» Je voudrais aussi citer le président de ce même comité consultatif. Il a déclaré ceci: «Pourquoi cherchons-nous une personne à blâmer? Il me semble que le membre du comité a accepté de collaborer.» Je me demande qui se livre à une chasse aux sorcières, en l'occurrence. Laissons l'enquête suivre son cours. Laissons la GRC faire son travail.

[Français]

LES HÉLICOPTÈRES DE SAUVETAGE

M. Bernard Bigras (Rosemont, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de la Défense nationale.

Le gouvernement s'apprête à acquérir une flotte de 15 hélicoptères de sauvetage. Selon nos informations, la firme Augusta Westland serait celle que le gouvernement aurait choisi avec son modèle «Cormorant».

Comment le gouvernement peut-il justifier qu'il s'apprête aujourd'hui à privilégier le même type d'appareil que celui dont il a annulé à grands frais le contrat en 1993?

[Traduction]

L'hon. Arthur C. Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, nous n'avons pris aucune décision quant à l'hélicoptère que nous allons acheter. Il y a quatre finalistes dans le processus d'adjudication.

L'étude est en cours. Aucune décision n'a encore été prise, mais je crois que cela ne tardera pas parce que nous avons besoin de bons appareils modernes pour nos opérations de recherche et de sauvetage au cours desquelles nous sauvons la vie de beaucoup de Canadiens. Ces appareils nous rendent des services inestimables.

[Français]

M. Bernard Bigras (Rosemont, BQ): Monsieur le Président, compte tenu des impacts très négatifs absorbés par la région de Montréal en 1993 à la suite de la décision du gouvernement, le ministre ne reconnaît-il pas que le gouvernement devrait sérieusement considérer l'offre qui garantit à Montréal et à sa région les plus importantes retombées économiques pour ce contrat?

• (1140)

[Traduction]

L'hon. Arthur C. Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, quelle que soit la décision, cela va créer des emplois ici au Canada. J'espère que le contrat fera l'objet de la distribution la plus large possible afin qu'un nombre maximal de Canadiens en profitent, mais je répète qu'aucune décision n'a été prise.

La décision d'annuler le contrat précédent était fondée sur le fait que le prix du produit était inabordable. Il était beaucoup trop élevé, et l'hélicoptère comprenait trop d'équipement non nécessaire. Nous voulons obtenir un hélicoptère bien adapté aux missions de recherche et de sauvetage et obtenir le meilleur prix pour les contribuables. Cependant, je le répète, nous n'avons pas encore arrêté notre choix.

* * *

LE PÉNITENCIER DE KINGSTON

M. Myron Thompson (Wild Rose, Réf.): Monsieur le Président, pouvez-vous concevoir que, au pénitencier de Kingston, un homme qui a assassiné un policier ait entre les mains un couperet à viande? Pour moi, c'est une image tout droit sortie d'un cauchemar, mais c'est pourtant la réalité. Les autorités permettent que cet

Questions orales

assassin travaille dans une cuisine avec 20 autres détenus, un couperet à dépecer ou un couteau à la main. Qui plus est, ces hommes travaillent tous ensemble, sous la surveillance d'un seul gardien. J'ajouterai que ce gardien est un peu nerveux. Je me suis entretenu avec lui.

Le solliciteur général approuve-t-il que des choses aussi ridicules se passent dans les pénitenciers?

M. Nick Discepola (secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, le bureau du solliciteur général et le personnel des services correctionnels suivent en permanence ce qui se passe dans les pénitenciers. Nous procédons souvent à des fouilles impromptues qui nous permettent de trouver des armes fabriquées à la main. Nous prenons alors les mesures qui s'imposent.

M. Myron Thompson (Wild Rose, Réf.): Monsieur le Président, ces armes ne sont pas fabriquées à la main. Ce sont les autorités qui les mettent entre les mains de ces hommes. Au pénitencier de Kingston, les autorités retirent leurs armes aux gardiens et donnent des couteaux aux assassins.

Les gardiens vivent certaines difficultés. Ils ont peur de devoir un jour sortir des cadavres de ce pénitencier si rien n'est fait très bientôt.

Les gardiens ont proposé quelques solutions très économiques pour régler les problèmes du pénitencier de Kingston. Le ministre et son bureau ont le pouvoir d'apporter sur-le-champ les changements nécessaires pour protéger la vie des personnes qui se trouvent dans ce pénitencier. Le ministre agira-t-il?

M. Nick Discepola (secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, il ne s'agit pas de faire quelque chose tout de suite, mais bien de respecter un engagement permanent envers les employés qui travaillent avec dévouement. Nous nous pencherons sur chaque incident, individuellement.

Nous avons des comités consultatifs qui travaillent avec les comités de détenus. Nous examinons chaque cas et nous prenons les mesures qui s'imposent.

* * *

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre du Développement des ressources humaines.

Hier, encore une fois, le ministre n'a pas répondu à ma question concernant les critiques sévères du vérificateur général face à la gestion gouvernementale de la caisse d'assurance-emploi.

Aujourd'hui, j'aimerais avoir une réponse claire. Le ministre peut-il nous dire quel est le montant de la réserve de la caisse d'assurance-emploi qui est raisonnable, selon l'analyse de son ministère?

L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, ce à quoi faisait allusion le rapport du vérificateur général, c'est qu'il y avait peut-être certaines informations qui n'étaient pas claires.

Ce que je dis, et que je disais au député hier, c'est que l'information m'apparaît parfaitement appropriée au sujet du compte de l'assurance-emploi. Il est déjà publié avec le budget fédéral. Il est également publié avec celui des dépenses et avec la documentation fournie chaque année lors de l'annonce des taux de cotisation.

Donc, l'information m'apparaît limpide et transparente. Des analyses techniques nous démontrent chaque fois qu'il faut faire attention par rapport aux résultats.

Le député devrait aussi noter que le vérificateur général a aussi loué. . .

Le Président: Je regrette de devoir interrompre l'honorable ministre. La parole est au député de Brampton-Centre.

* * *

[Traduction]

L'EMPLOI

M. Sarkis Assadourian (Brampton-Centre, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre du Développement des ressources humaines.

Après plusieurs mois de baisse continue, les chiffres publiés aujourd'hui révèlent que le taux de chômage est resté stable en septembre. Comment le ministre explique-t-il ces chiffres et, plus précisément, quelle est la situation sur le plan de la création d'emplois pour les jeunes Canadiens?

L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, je suis très heureux de répondre à cette question.

Les chiffres que nous avons vus hier sont très intéressants. Ce sont ces chiffres qui donnent aux Canadiens d'un bout à l'autre du pays des raisons d'être optimistes.

● (1145)

En effet, 230 000 emplois réels ont été créés au cours des six derniers mois, dont beaucoup sont allés à des jeunes Canadiens. Seulement ce mois-ci, le taux de chômage chez les jeunes a baissé de trois dixièmes de point.

Nous avons créé un certain nombre d'emplois. Nous sommes sur la bonne voie, mais il reste encore du travail à faire.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Derrek Konrad (Prince Albert, Réf.): Monsieur le Président, le vérificateur général a signalé cette semaine que les jeunes autochtones s'enlevaient la vie. Le taux de suicide chez eux est huit fois plus élevé que dans la population en général.

*Questions orales***L'EMPLOI**

Y a-t-il un représentant du parti ministériel qui, en l'absence du premier ministre, serait prêt à admettre que le gouvernement a abandonné nos jeunes autochtones, et commencera-t-on. . .

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je sais que nous sommes au début d'une nouvelle législature, mais nous ne devons jamais mentionner si une personne est absente ou non, que ce soit dans nos questions ou dans nos réponses.

Veuillez passez directement à la question.

M. Derrek Konrad: La ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien admettra-t-elle que le gouvernement a abandonné nos jeunes autochtones à cet égard dans ses programmes et commencera-t-elle à élaborer un plan pour mettre immédiatement fin à cette tragédie humaine?

[Français]

M. Bernard Patry (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.): Monsieur le Président, il me fait plaisir de répondre à la question du député du Parti réformiste.

Je voudrais simplement lui dire, au sujet de CRPA, le rapport de la Commission royale d'enquête sur les peuples autochtones, que le gouvernement répondra très bientôt à tous les sujets et surtout, ce qui nous tient le plus à coeur, à ceux traitant des jeunes et des taux de suicide au sein des Premières Nations.

[Traduction]

M. Derrek Konrad (Prince Albert, Réf.): Monsieur le Président, le vérificateur général révèle, au chapitre 13 de son rapport, que le ministère de la Santé sait depuis dix ans que la surconsommation de médicaments est une cause de décès chez les autochtones.

Maintenant que l'affaire a été étalée au grand jour, le ministre ne peut plus se cacher derrière le voile du secret.

Quelles sanctions précises le ministre prendra-t-il contre les fonctionnaires de son ministère qui ont causé des souffrances terribles aux autochtones du Canada?

L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, le ministère de la Santé est responsable de la prestation des services de santé non assurés dans les collectivités autochtones d'un bout à l'autre du pays. Les autochtones présentent chaque année quelque six millions de demandes de remboursement visant des médicaments d'ordonnance.

Il est vrai que le problème est connu depuis dix ans. Durant toutes ces années, le ministère de la Santé a travaillé avec les autorités provinciales et avec les premières nations pour essayer de trouver des solutions.

D'ici le 31 décembre de cette année, nous aurons mis en place, partout au Canada, un nouveau système informatique qui aidera les pharmaciens à détecter les cas d'abus afin d'atténuer le problème soulevé par le député.

M. Nelson Riis (Kamloops, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances.

En dépit de toutes les congratulations que nous avons entendues, les Canadiens n'en font pas moins face à une dure réalité puisque le taux de chômage est resté bloqué à 9 p. 100 et plus au cours des 84 derniers mois. Pour couronner le tout, le ministre des Finances vient nous dire qu'il va devoir hausser les taux d'intérêt, ce qui éliminera encore plus d'emplois.

Le ministre veut-il qu'on se souvienne de lui comme ministre des Finances ou comme illustre éliminateur d'emplois au Canada?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le député siège depuis suffisamment longtemps à la Chambre pour savoir que ses propos ne sont pas sensés.

Nous sommes engagés dans un processus constant de création d'emplois. Les propos que le ministre a tenus plus tôt au sujet du chômage chez les jeunes peuvent faire la fierté des Canadiens.

Le député sait également que la semaine dernière, les taux d'intérêt à long terme et que les taux hypothécaires n'ont jamais été aussi bas. Les stimulants monétaires que la Banque du Canada applique depuis quatre ans portent fruits.

Des voix: Bravo!

M. Nelson Riis (Kamloops, NPD): Monsieur le Président, comment le ministre des Finances, sans parler de ses collègues, peuvent-ils se réjouir qu'il y ait 1,4 million de chômeurs au Canada. Le taux de chômage est maintenant de 9 p. 100 et cette situation dure depuis bien longtemps. On enregistre un taux de chômage de 9 p. 100 ou plus depuis 64 mois consécutifs et le ministre vient nous dire que le gouvernement fait du bon travail. Ce est tout simplement inacceptable.

Le ministre peut-il au moins s'engager à dire au gouverneur de la Banque du Canada qu'il ne tolérera pas une hausse des taux d'intérêt? Il sait que la reprise économique dépend des consommateurs et qu'il suffirait d'une hausse d'un demi-point seulement pour enrayer cette reprise.

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens savent qu'au cours des trois années qui ont précédé notre élection en 1993, le Canada a perdu 200 000 emplois. Depuis que nous formons le gouvernement, l'entreprise privée a créé plus d'un million d'emplois.

• (1150)

Pourquoi le Nouveau Parti démocratique s'élève-t-il contre la même politique qu'a instaurée le nouveau gouvernement travailliste en Angleterre? Est-ce parce que les néo-démocrates préfèrent une attitude passiviste et refusent de reconnaître qu'il faut évoluer?

L'hon. Jean J. Charest (Sherbrooke, PC): Monsieur le Président, chaque fois que nous nous enquêrons auprès de ce gouvernement du sort des chômeurs, des gens sans emplois qui attendent une lueur d'espoir, tout ce à quoi nous avons droit c'est à de belles paroles réchauffées datant de la dernière campagne électorale, à entendre rejeter la faute sur les gouvernements précédents, sur les

Questions orales

gouvernements provinciaux, sur le secteur privé, ou à entendre citer des statistiques à l'intention des gens qui attendent qu'on leur redonne espoir et qu'on leur redonne un emploi.

Le ministre des Finances vient de dire au député du NPD que ce qu'il avait dit n'avait aucun sens. Je voudrais lui citer ce que le ministre des Finances, lorsqu'il était du côté de l'opposition, a dit quand le gouvernement augmentait les taux d'intérêt. Il a dit ceci, et je cite. . .

Le Président: Le député, pour sa question supplémentaire.

L'hon. Jean J. Charest: Monsieur le Président, le ministre des Finances a dit que les jeunes Canadiens commencent à se demander s'il existe un avenir pour eux dans ce pays.

Quelle est la politique d'emploi d'un gouvernement qui permet que les taux d'intérêt augmentent quand ce n'est pas nécessaire, qui fixe les cotisations à l'AC à un niveau élevé, qui augmente les cotisations au RPC, ce qui va créer un trou de 11 milliards de dollars dans l'économie et nuire aux emplois? Quelle est la politique d'emploi du gouvernement?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je serais ravi de dire au député quelle est notre politique d'emploi.

Quand son parti était au pouvoir, 370 000 emplois à temps plein ont été perdus. Depuis que nous sommes arrivés au pouvoir, 900 000 emplois ont été créés.

Quand son parti était au pouvoir, le revenu disponible réel était tombé de 8 p. 100. Depuis que nous sommes au pouvoir, il augmente.

Quand son parti était au pouvoir, la richesse nette par foyer était stagnante. Depuis que nous sommes au pouvoir, elle a augmenté de 6,8 p 100.

Son parti n'a rien produit, notre gouvernement a produit.

Des voix: Bravo!

Le Président: La députée de Vancouver Kingsway a la parole.

Mme Sophia Leung (Vancouver Kingsway, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Affaires étrangères.

Les Canadiens sont très préoccupés par. . .

Des voix: Oh, oh!

Le Président: La députée est-elle à sa place?

Des voix: Non.

L'hon. Hedy Fry: Rasseyez-vous.

Le Président: Qu'elle pose sa question sans détour.

Mme Sophia Leung: Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Affaires étrangères.

Les Canadiens sont très préoccupés par un incident survenu récemment en Jordanie. L'élite. . .

Le Président: Nous y reviendrons. La députée de Dartmouth.

* * *

• (1155)

LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre du Développement des ressources humaines. Cette semaine, la Commission de la fonction publique a fait savoir que les efforts faits pour assurer l'équité en matière d'emploi aux personnes handicapées avaient des résultats contraires à l'effet recherché. On compte maintenant moins de personnes handicapées qu'il y a dix ans à la fonction publique.

Hier, la Cour suprême a statué que les personnes sourdes avaient droit à des communications efficaces quand elles se font soigner. Le gouvernement a le devoir de prendre des mesures immédiates pour régler ces difficultés des Canadiens handicapés.

Quand le gouvernement annoncera-t-il un plan pour redresser la situation de l'emploi et de l'accessibilité des soins que connaissent les Canadiens handicapés?

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement a vraiment à coeur d'aider les personnes handicapées. Nos différents plans intègrent déjà des mesures pour tenter d'augmenter leur nombre au sein de la fonction publique.

Dans le dernier rapport, nous indiquions que nous augmenterions le nombre de représentants des diverses minorités visibles. Malheureusement, dans le cas des personnes handicapées, nous devons décupler nos efforts dans les années à venir.

* * *

LES TRAVAUX PUBLICS

M. Gilles Bernier (Tobique—Mactaquac, PC): Monsieur le Président, on disait dans le rapport du vérificateur général rendu public l'autre jour qu'il y avait 20 000 cartes de crédit dans les bureaux du gouvernement fédéral.

Le rapport disait aussi que les règles régissant l'utilisation de ces cartes n'étaient pas convenablement appliquées. Cela signifie que rien n'empêche des fonctionnaires de dépenser l'argent des contribuables pour des biens personnels ou de prêter leur carte du gouvernement à des amis.

Est-ce que le ministre des Travaux publics va faire mettre en place des contrôles pour s'assurer que l'on ne fasse pas un mauvais usage de l'argent des contribuables?

L'hon. Marcel Massé (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement est heureux du rapport du vérificateur général à ce sujet. Le rapport mentionnait également qu'il n'y avait pas eu, pour le moment, d'abus conséquents ni de pertes, mais il est certainement temps de renforcer les contrôles.

Affaires courantes

En novembre 1997, le Conseil du Trésor distribuera aux ministères un guide des meilleures pratiques pour les cartes d'acquisition.

• (1200)

[Français]

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Sophia Leung (Vancouver Kingsway, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Affaires étrangères peut-il nous dire quel engagement il a reçu du gouvernement d'Israël concernant l'utilisation illicite de passeports?

Des voix: Bonne question!

L'hon. Lloyd Axworthy (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier la députée pour sa question on ne peut plus pertinente.

Je suis très heureux d'informer la Chambre que j'ai reçu un communiqué écrit du ministre des Affaires étrangères d'Israël à ce propos ce matin même. Tout d'abord, le ministre s'excuse des incon vénients ou des problèmes de sécurité que le mauvais usage de nos passeports a pu causer à tout citoyen canadien. Deuxièmement, le ministre assure qu'Israël va prendre des mesures pour que de tels incidents ne se reproduisent plus.

* * *

LE CRTC

M. Jim Pankiw (Saskatoon—Humboldt, Réf.): Monsieur le Président, vendredi dernier, j'ai fait valoir que le CRTC a violé ses propres lignes directrices en accordant une licence de télé distribution sans fil à un monopole téléphonique, Look TV de Teleglobe.

La ministre du Patrimoine canadien a non seulement éludé ma question mais a fait preuve d'un profond manque de capacité intellectuelle en laissant entendre que je courrais le risque d'être accusé d'outrage au tribunal.

J'aimerais obtenir une réponse sensée de la bouche même du ministre de l'Industrie. Pourquoi le gouvernement libéral ferme-t-il les yeux sur la conduite du CRTC qui a violé ses propres lignes directrices? Le gouvernement veut-il plus de pouvoirs pour les monopoles ou moins de choix pour les consommateurs?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je suis persuadé que le député a autant de respect pour la procédure que les autres députés de la Chambre.

Il y a des procédures à suivre pour l'audition des demandes de licence. Certaines des allégations qu'il a faites sont présentes. Elles peuvent être soumises à l'arbitrage des tribunaux en cas de désaccord sur la politique en vigueur ou pour tout autre motif. On peut interjeter appel devant le gouverneur en conseil. Voilà pour la procédure en question que, j'en suis sûr, le député respecte.

L'ENVIRONNEMENT

M. René Laurin (Joliette, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre de l'Environnement.

Vingt-huit ans après que se soit échouée la barge Irving Whale dans le Golfe Saint-Laurent, les citoyennes et citoyens des Îles-de-la-Madeleine sont toujours en attente d'une véritable solution de décontamination des 150 kilos de BPC qui polluent le fond marin du Golfe Saint-Laurent.

Quand la ministre daignera-t-elle écouter les comités de surveillance, dont celui des Îles-de-la-Madeleine, qui demandent d'en finir une fois pour toutes avec ce que son propre gouvernement a qualifié de «bombe à retardement»?

[Traduction]

Mme Karen Kraft Sloan (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, la ministre a collaboré avec les gens de la région. Elle a eu des consultations. C'est précisément à la suite de ces consultations qu'on a décidé de renflouer l'Irving Whale afin d'éviter une terrible catastrophe environnementale.

* * *

[Français]

DÉPENSES PAR DÉPUTÉ POUR L'EXERCICE 1996-1997

Le vice-président: J'ai l'honneur de déposer sur le Bureau le document intitulé «Dépenses par député pour l'exercice terminé le 31 mars 1997».

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

NOMINATIONS PAR DÉCRET

M. Peter Adams (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de déposer, dans les deux langues officielles, des décrets annonçant les nominations faites par le gouvernement.

Conformément au paragraphe 110(1) du Règlement, ces décrets sont renvoyés d'office aux comités permanents énumérés dans la liste jointe.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE**PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE**

M. Peter Adams (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le

Affaires courantes

Président, j'ai l'honneur de présenter le troisième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, portant sur la nomination de membres associés de comités.

Si la Chambre y consent, je proposerai l'adoption du troisième rapport plus tard aujourd'hui.

* * *

LE RÈGLEMENT

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a un consentement unanime au sujet de la motion suivante. Je propose:

Que l'article 95 du Règlement soit supprimé et substitué par ce qui suit:

95(1) Quand la Chambre étudie une affaire émanant des députés faisant l'objet d'un vote, aucun député ne peut parler pendant plus de dix minutes. Toutefois, le député qui propose l'affaire à l'étude peut parler pendant vingt minutes au plus.

(2) Quand la Chambre étudie une affaire émanant des députés qui ne fait pas l'objet d'un vote, aucun député ne peut parler pendant plus de dix minutes. Toutefois, le député qui propose l'affaire à l'étude peut parler pendant quinze minutes au plus et ledit député peut, si il ou elle choisit, parler à nouveau pendant cinq minutes, commençant cinq minutes avant la conclusion de l'heure durant laquelle l'affaire est en considération.

Il s'agit d'une modification au Règlement.

(La motion est adoptée.)

* * *

● (1205)

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

FINANCES

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.) propose:

Que le Comité permanent des finances soit autorisé à se rendre dans différentes villes du Canada pendant la durée de ses travaux, conformément au paragraphe 83(1) du Règlement, et que le comité soit accompagné du personnel de soutien nécessaire.

(La motion est adoptée.)

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Peter Adams (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.) propose: Que le troisième rapport du Comité de la procédure et des affaires de la Chambre, présenté à la Chambre plus tôt aujourd'hui, soit adopté.

(La motion est adoptée.)

* * *

PÉTITIONS

LES COOPÉRATIVES D'HABITATION

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Monsieur le Président, j'ai ici deux pétitions venant de mes électeurs qui demandent au ministre responsable de la Société canadienne d'hypothèques et de logement de suspendre immédiatement les négociations sur le logement social avec la province de l'Ontario et de ne les reprendre que

si le ministre décide de négocier selon les principes reconnus qui ont été établis de concert avec les représentants des coopératives d'habitation.

LES CONDAMNATIONS AVEC SURSIS

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Réf.): Monsieur le Président, j'ai plusieurs pétitions à présenter à la Chambre. Les noms des pétitionnaires viennent s'ajouter au grand nombre que j'ai déjà présentés à la Chambre.

Dans la première pétition, les pétitionnaires s'opposent aux dispositions sur les condamnations avec sursis qui ont été présentées au cours de la dernière législature.

LE CODE CRIMINEL

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Réf.): Monsieur le Président, ma deuxième pétition est signée par quelque 234 personnes qui appuient mon projet de loi d'initiative parlementaire modifiant les dispositions du Code criminel sur la balade dans une voiture volée.

LES PRODUITS À BASE D'HERBES MÉDICINALES

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Réf.): Monsieur le Président, ma troisième pétition porte que le traitement que le gouvernement accorde aux produits à base d'herbes médicinales. Je suis d'accord avec cette pétition.

LES DÉLINQUANTS SEXUELS

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Réf.): Monsieur le Président, un total de 34 000 personnes ont signé les pétitions que j'ai présentées jusqu'à maintenant à la Chambre concernant les délits sexuels et la façon dont les délinquants sexuels sont surveillés et leurs dossiers tenus.

La pétition à ce sujet est celle de mes pétitions qui a reçu le plus grand nombre de signatures jusqu'à présent.

LES DROITS DE L'ENFANT

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Réf.): Monsieur le Président, j'ai d'autres pétitions que je désire présenter concernant la Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant.

Je suis heureux de déposer ces pétitions au nom de mes électeurs.

LE RÉSEAU ROUTIER

M. Nick Discepola (Vaudreuil—Soulanges, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais présenter trois pétitions, dont deux ont trait à la modernisation du réseau routier national.

L'UNITÉ NATIONALE

M. Nick Discepola (Vaudreuil—Soulanges, Lib.): Monsieur le Président, j'ai à présenter une pétition concernant l'unité canadienne.

Les pétitionnaires demandent un Canada indivisible. Ils soutiennent que les frontières du Canada, de ses provinces et ses territoires ainsi que ses eaux territoriales ne doivent être modifiées que par un vote libre de tous les citoyens canadiens, comme le garantit la Charte des droits et libertés, ou par une formule de modification, tel que prévu dans la Constitution canadienne.

LA FISCALITÉ

M. Nelson Riis (Kamloops, NPD): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que, conformément à l'article 36 du Règlement, je présente un certain nombre de pétitions au nom des habitants de la ville de Kamloops et de localités environnantes.

La première pétition concerne les inquiétudes des électeurs au sujet du présent régime fiscal. Je ne tiens pas à entrer dans le détail, mais elle signale une demi-douzaine de préoccupations importantes quant à son injustice et sa partialité, notamment.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement fédéral d'entreprendre une véritable réforme de la fiscalité afin que les consommateurs cessent de souffrir d'insécurité financière et d'assumer des coûts injustes.

LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES

M. Nelson Riis (Kamloops, NPD): Monsieur le Président, j'ai une autre pétition à présenter.

La pétition est signée par de nombreux étudiants de l'University College of the Cariboo, qui font remarquer que le gouvernement taxe les imprimés. Ils jugent la TPS de 7 p. 100 sur les imprimés injuste, inéquitable, inadmissible, stupide, idiote, etc. En fait, ils n'emploient pas les mots «stupide» et «idiote», mais ce qu'ils disent revient à cela.

Les étudiants citent le Terre-Neuvien Brian Tobin, qui dit que c'est violer la notion de liberté d'expression que de taxer les imprimés, c'est taxer la capacité des gens de communiquer entre eux. Ils sont d'accord là-dessus avec M. Tobin.

Ils demandent au gouvernement de reprendre ses esprits et de supprimer la taxe sur les imprimés.

• (1210)

LE PRIX DE L'ESSENCE

M. Nelson Riis (Kamloops, NPD): La troisième pétition concerne l'augmentation du prix de l'essence. Je remarque que, dans cette région du Canada, le prix de l'essence est à la hausse.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement fédéral d'intervenir et d'établir une commission chargée de surveiller le prix des carburants tout en reconnaissant que le Canada est un pays nordique et que le coût des carburants est un facteur qui entre dans le coût de la vie de tout citoyen canadien.

Les pétitionnaires proposent aussi que le gouvernement prenne en considération l'état lamentable du réseau routier canadien.

LE PROGRAMME CANADIEN DE PRÊTS AUX ÉTUDIANTS

M. Nelson Riis (Kamloops, NPD): Enfin, monsieur le Président, les pétitionnaires s'inquiètent de l'endettement des étudiants. Ils soulignent que, lorsqu'ils obtiennent leur diplôme universitaire, les étudiants ont contracté une dette moyenne de 25 000 \$.

Compte tenu du fait qu'un très grand nombre de jeunes ont de la difficulté à trouver un emploi, notamment un emploi à un salaire raisonnable, il est inacceptable qu'ils accèdent au marché du travail

Affaires courantes

endettés de la sorte. Les pétitionnaires demandent au gouvernement de reconsidérer la possibilité de modifier le Programme canadien de prêts aux étudiants et de proposer différents programmes pour venir en aide à ces derniers.

Personnellement, je pense que le moment est peut-être venu d'envisager la suppression des frais de scolarité, mesure que de nombreux pays ont prise dans un effort pour rendre l'éducation accessible à tous les étudiants, indépendamment de leur niveau de revenus.

LE RÉSEAU ROUTIER

M. Jerry Pickard (Kent—Essex, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une pétition que plusieurs habitants de ma circonscription ont signée et qui invite le gouvernement fédéral à collaborer avec les provinces pour améliorer le réseau routier du Canada.

LA FISCALITÉ

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, Réf.): Monsieur le Président, je présente une pétition au nom d'environ 300 Canadiens qui voudraient que la Loi de l'impôt sur le revenu soit modifiée afin que les prestations puissent être versées non seulement à un conjoint survivant, mais aussi à un conjoint de fait, à un fils, à une fille, à un ami ou à tout autre bénéficiaire désigné à cette fin.

Les pétitionnaires estiment que la loi actuelle est injuste.

LES SOINS DE SANTÉ

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une pétition à présenter au nom d'habitants de la ville et du comté de Peterborough qui se préoccupent de la liberté de choix en matière de soins de santé. Cette pétition porte environ 150 signatures.

Ils demandent notamment que le gouvernement du Canada n'ait le pouvoir d'interdire sur le marché que les aliments qui s'avèrent dangereux ou dont la promotion est frauduleuse. Ils demandent aussi que l'article 3 et l'annexe A de la Loi sur les aliments et drogues soient abrogés pour que soient autorisées les déclarations fondées au sujet de produits qui préviennent, traitent ou guérissent l'une des 46 affections énumérées.

LE SÉNAT

Mme Sophia Leung (Vancouver Kingsway, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une pétition signée par des habitants de la Colombie-Britannique demandant que la taille du Sénat soit réduite. Ils estiment qu'il y a trop de sénateurs et que le Sénat coûte trop cher. Ils souhaiteraient également que le Sénat soit élu.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Peter Adams (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

Le vice-président: D'accord?

Des voix: D'accord.

*Initiatives ministérielles***INITIATIVES MINISTÉRIELLES***[Traduction]***LOI MARITIME DU CANADA**

La Chambre reprend l'étude de la motion.

M. Bob Kilger (Stormont—Dundas, Lib.): Monsieur le Président, je crois que vous constaterez que la motion suivante recueille le consentement unanime. Je propose:

Qu'à la conclusion du présent débat sur la motion de renvoyer le projet de loi C-9, à un comité avant la deuxième lecture, toutes questions nécessaires pour disposer de cette étape soient réputées mises aux voix, et le vote par appel nominal soit réputé demandé et différé jusqu'au mardi 21 octobre 1997, à la fin de la période prévue pour les Ordres émanant du gouvernement.

M. Ken Epp (Elk Island, Réf.): Monsieur le Président, qu'on m'excuse, mais mes leaders ne m'ont pas informé. Le whip peut-il me donner l'assurance qu'il y a eu consentement?

M. Bob Kilger: Monsieur le Président, je confirme avec plaisir au député d'Elk Island que les discussions ont réuni les leaders de tous les partis d'opposition. Nous nous sommes entendus pour que le vote sur le projet de loi soit reporté au mardi suivant notre retour après l'interruption de l'Action de grâces.

• (1215)

M. Lorne Nystrom (Qu'Appelle, NPD): Nous avons été consultés et nous avons donné notre consentement.

Le vice-président: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

M. Stan Keyes (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je reprends là où j'ai laissé. La Loi maritime du Canada est au coeur même de la politique maritime nationale de 1995.

Le projet de loi a été déposé à la Chambre pour la première fois en juin 1996. Elle a ensuite fait l'objet de discussions auxquelles ont participé divers intervenants et d'un examen de la part du Comité permanent des transports, qui a tenu des audiences partout au pays.

Le comité a proposé un certain nombre d'amendements après avoir recueilli divers points de vue auprès des parties intéressées, puis d'autres amendements ont été proposés à l'étape du rapport ici même à la Chambre des communes avant que le projet de loi soit renvoyé au Canada. Comme nous le savons tous, le Parlement a été dissous et nous n'avons pas eu le temps de faire adopter le projet de loi.

Je voudrais décrire brièvement comment le projet de loi C-9 contribuera à moderniser les trois principaux éléments du réseau de transport maritime. Il s'agit des ports, de la Voie maritime du Saint-Laurent et du pilotage maritime.

D'abord, le gouvernement fédéral visera les ports qui sont essentiels au commerce intérieur et international et tentera de préserver l'accès aux régions éloignées. Les autres ports seront transférés à

des intérêts locaux, qui sont mieux placés pour les gérer efficacement et en fonction des besoins locaux.

Le projet de loi instituera les administrations portuaires canadiennes, les APC, comme nous aimons les appeler, et la majorité des membres de leur conseil d'administration seront nommés en consultation avec les usagers des ports.

Le projet de loi C-9 abroge la Loi sur les ports et installations publics. La Société canadienne des ports sera dissoute.

Pour être dirigé par une administration portuaire canadienne, un port doit être financièrement autonome, présenter une importance stratégique pour le commerce du Canada, être rattaché à une ligne principale de chemins de fer ou à des axes routiers importants et avoir des activités diversifiées.

L'administration portuaire sera constitué par des lettres patentes aux fins de l'exploitation du port en cause. Elle pourra exercer des activités liées à l'expédition, à la navigation, au transport de voyageurs et de marchandises, à la manutention et au stockage de marchandises de même que d'autres activités considérées comme nécessaires à l'exploitation du port.

Chacun des conseils d'administration sera composé d'un nombre d'administrateurs variant de sept à onze. La majorité des membres de chacun des conseils seront nommés par le gouvernement fédéral seulement après la tenue de consultations auprès des usagers, qui inscriront ensuite les noms sur une liste de candidats soumise au ministre des Transports.

Le reste des administrateurs seront nommés par la ou les municipalités adjacentes aux installations portuaires, avec la participation des provinces et du gouvernement du Canada.

Le mécanisme d'imputabilité le plus important du projet de loi est sans doute la disposition suivant laquelle les ports doivent faire appel au secteur privé pour se financer. Tous les plans d'expansion des ports nécessitant des investissements devront donc faire l'objet d'une évaluation des risques commerciaux.

Lors de la dernière législature, le plus gros changement introduit par le comité permanent a consisté à donner aux nouvelles administrations portuaires le statut de mandataire de Sa Majesté. Cela les exempte d'une partie des impôts fonciers et les rend admissibles à la Loi sur les subventions aux municipalités.

Les administrations verseront donc aux municipalités des subventions tenant lieu de taxes au même taux que les autres installations fédérales. Pour la plupart des ports qui deviendront des administrations portuaires canadiennes ce sera le statu quo.

Pratiquement toutes les nouvelles obligations découlant du statut de mandataire de Sa Majesté incomberont au gouvernement fédéral et non aux mandataires. Par exemple, le statut de mandataire de Sa Majesté ne vise que les activités principales des ports et non les activités connexes ou secondaires qu'ils pourraient mener.

Pour que les tiers sachent bien qu'ils traitent avec un mandataire de Sa Majesté, la loi oblige les administrations portuaires à le faire savoir clairement dans toutes les affaires qu'elles traitent avec des non mandataires.

Le projet de loi oblige les administrations portuaires à contracter leurs emprunts en leur propre nom plutôt qu'au nom de Sa Majesté. Cela vise à bien faire comprendre aux prêteurs que l'État ne se tient pas responsable des prêts consentis.

Je parlerai aussi de la partie du projet de loi qui nous permet de commercialiser les activités de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Cette voie maritime est une voie d'eau capitale, mais elle est aussi une entreprise. De grands défis se posent à cet égard, notamment le coût élevé du renouvellement des infrastructures.

Le projet de loi C-9 permet au ministre de conclure des ententes avec des sociétés sans but lucratif et d'autres entreprises privées pour exploiter et entretenir la totalité ou des parties de la voie-maritime. Le gouvernement fédéral conservera le pouvoir de réglementation sur la navigation dans la voie maritime et l'administration actuelle de la voie maritime sera dissoute au moment opportun.

La nouvelle société sans but lucratif serait responsable de l'exploitation de la voie maritime et, dans une certaine mesure, du renouvellement de l'infrastructure. Il y aurait des incitatifs pour encourager cette société à accroître l'efficacité et à réduire les coûts.

• (1~220)

Transports Canada négocie actuellement le transfert de l'exploitation de la voie maritime à un groupe représentant les principaux expéditeurs et transporteurs qui utilisent la voie maritime. Nous croyons que ce groupe d'utilisateurs est le mieux placé pour prendre en mains l'exploitation de la voie maritime parce que les utilisateurs veulent réduire les péages au minimum et assurer l'intégrité de la voie maritime à long terme. Les industries représentées, particulièrement l'industrie sidérurgique et les transporteurs maritimes, ont besoin de la voie maritime pour leur survie à long terme.

Pour ce qui est du pilotage, le projet de loi C-9 permet au ministre des Transports d'améliorer la façon dont les administrations de pilotage fonctionnent au Canada. Les administrations auront désormais le soutien législatif nécessaire pour recouvrer leur frais auprès des utilisateurs de leurs services. Le projet de loi rationalise aussi le processus d'appel relativement aux nouveaux frais de pilotage.

Évidemment, la sécurité et la protection de l'environnement continueront d'être la plus grande priorité du gouvernement, et tout changement apporté contribuera à assurer le maintien de nos normes élevées en matière de sécurité.

En conclusion, le projet de loi C-9 respecte les objectifs de la politique maritime nationale et crée un équilibre dans notre façon de gérer nos institutions et nos installations maritimes. Ce projet de loi sert de complément aux autres initiatives en matière de transport mises en oeuvre par le gouvernement et constitue un élément important de notre stratégie visant à préparer notre système de transport à relever les défis du XXI^e siècle. Cependant, quels que soient les changements qui sont apportés ou quel que soit le nombre de services qui sont commercialisés, Transport Canada continuera

de faire de la sécurité du système de transport au Canada sa plus grande priorité.

M. Inky Mark (Dauphin—Swan River, Réf.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole au sujet du projet de loi C-9. Je me réjouis de constater que le député d'en face veut vraiment apporter toutes ces modifications à la Loi maritime. Je crains bien que ce soit 50 à 60 ans trop tard.

Je tiens à parler d'histoire. Je veux donner une leçon d'histoire aux députés. Comme nous le savons, ce projet de loi aura une incidence énorme sur le port de Churchill, au Manitoba, qui a été terriblement négligé par les gouvernements actuel et passés.

Il est ironique que, en 1930, les députés fédéraux aient été des visionnaires et aient prévu cette énorme installation d'expédition et que, en 1929, un chemin de fer ait été construit pour atteindre ce port. Malheureusement, entre 1930 et 1997, on n'a pas fait grand-chose de ce port. On l'a négligé, mal utilisé, sous-employé.

Je me réjouis d'apprendre que le gouvernement libéral comprend finalement que la privatisation n'est pas un vilain mot. Je suis heureux d'entendre que le gouvernement croit que le secteur privé peut arriver à s'occuper du transport des marchandises, y compris le transport aérien, mieux que le secteur public.

Dans le peu de temps dont je dispose, je veux parler du port du Manitoba, qui constitue notre accès direct au monde. Comme le fait remarquer le document de Ports Canada, on l'a construit principalement parce que quelque 25 p. 100 de la région céréalière de l'ouest du Canada se situait à proximité. Cette région est plus près de Churchill que de tout autre port. Elle comprend le centre et le nord de la Saskatchewan, le nord-est de l'Alberta et le nord-ouest du Manitoba. Autrement dit, Churchill est jusqu'à 1 600 kilomètres plus près des marchés européens que le port de Thunder Bay. Tels sont les faits.

En dépit de tout cela et de l'intention première derrière la construction du port de Churchill, le gouvernement libéral et ses prédécesseurs des 50 dernières années ont fait assumer par les agriculteurs le coût du transport des produits agricoles. Voilà pourquoi nous avons une concentration est-ouest plutôt que nord-sud.

À l'instar du député de Churchill, je suis allé cet été à Churchill où j'ai eu la chance de rencontrer le maire Spence et ses conseillers. J'ai été impressionné par les installations portuaires, notamment par leur état et leur ancienneté.

Je ne suis pas d'accord avec le député de Churchill. Mes discussions avec les intéressés à Churchill m'ont fait comprendre que les modifications proposées dans cette future loi maritime auraient un impact économique considérable sur leur collectivité.

• (1225)

On ne se rend pas compte que non seulement du grain mais aussi des biens de consommation passent par le port de Churchill. C'est une porte d'entrée vers le Grand Nord canadien. Des produits de consommation d'une valeur dépassant 300 millions de dollars sont

Initiatives ministérielles

transportés par barges jusqu'au port de Churchill et ce trafic va sûrement augmenter avec le développement du nord du Canada.

Je voudrais dénoncer un mythe en disant que Churchill n'est vraiment pas le point d'exportation idéal pour le grain et les produits agricoles et que, depuis plus d'un demi-siècle, on oblige ainsi les agriculteurs à acquitter des frais de transport ridicules aux ports de la côte est et de la côte ouest. Nous continuons pourtant à le faire. Il y a 60 p. 100 des produits agricoles qui sont expédiés vers l'ouest et 40 p. 100 vers l'est.

Sauf erreur, le seuil de rentabilité du port de Churchill se situe entre 500 000 et 600 000 tonnes. Le directeur du port m'a dit hier qu'à ce jour, en 1997, onze navires étaient entrés dans le port et deux autres étaient attendus. Selon lui, on expédierait de Churchill 400 000 tonnes cette année, soit une hausse d'environ 30 p. 100 par rapport à 1996. L'administration du port voudrait bien que 3 à 5 p. 100 de la récolte des Prairies passe par Churchill.

Les trois provinces de l'Ouest produisent environ 30 millions de tonnes de céréales; environ 1,5 million de tonnes sont expédiées par le port de Churchill, ce qui est très peu par rapport aux exportations totales et au grain transporté dans ce pays.

Le fait que ce projet de loi transférera le port de Churchill du gouvernement au secteur privé est une bonne nouvelle.

Je crains que les producteurs n'aient guère leur mot à dire au conseil d'administration du port et à la société de transport qui gère maintenant la ligne de chemin de fer entre Le Pas et Churchill.

J'espère que les nouveaux propriétaires du port et de la ligne de chemin de fer et les parties intéressées consulteront les producteurs. Sinon, nous nous retrouverons avec un autre monopole comme quand le CN et les ports étaient contrôlés par le gouvernement, et les agriculteurs seront perdants.

Je crains également que la Commission canadienne du blé ne soit forcée d'augmenter la quantité de grain transitant par le port de Churchill. Il y a longtemps que les agriculteurs de ce pays devraient pouvoir acheminer leur grain vers les marchés sans se faire flouer par les compagnies ferroviaires.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir, à titre de député de la circonscription de Lévis, d'intervenir dans ce débat, parce que vous comprendrez que tout ce qui est maritime me préoccupe beaucoup. Ma population est également préoccupée, parce qu'on retrouve à Lévis le chantier maritime de Lévis. C'était le principal chantier maritime au Canada avant l'arrivée au pouvoir des libéraux. C'est encore potentiellement le plus grand chantier maritime au Canada.

Cela me préoccupe aussi, parce que devant chez nous passent, comme mon collègue de Beauport—Montmorency—Orléans le disait, tous les bateaux qui viennent et vont vers les Grands Lacs. Malheureusement, on ne les voit souvent que passer. On ne peut pas toujours bénéficier des avantages, parce qu'il y a une absence, un manque de législation qui pourrait favoriser davantage le Québec.

• (1230)

Il faut quand même rappeler que le projet de loi C-9 n'est pas nouveau, puisqu'il en remplace un qui est mort de sa belle mort, parce que le premier ministre a décidé, le printemps dernier, de déclencher des élections anticipées. Même si ce projet de loi avait passé toutes les étapes ici à la Chambre, il s'est retrouvé devant le Sénat—on connaît la rapidité légendaire de l'autre Chambre—où il n'a donc pas été adopté. C'est pourquoi on doit maintenant revenir à l'étude de ce projet de loi, qui est maintenant le projet de loi C-9. Vous vous rappellerez que jadis, c'était le projet de loi C-44.

À ce stade-ci, on ne peut pas s'y opposer, parce que l'étape de la deuxième lecture porte sur les principes. Du côté du Bloc québécois, on n'est pas contre les objectifs visés par ce projet de loi, bien qu'ils soient à notre avis trop modestes. Pour ce qui de l'énoncé de principe, par exemple, soit la prise en main par les milieux des communautés locales, il est certain que nous sommes favorables à cela.

Il y a de gros points d'incertitude. La première lacune de projet de loi, c'est qu'il y a certains points qu'il ne couvre pas. Par exemple, le fonds de 125 millions qui serait alloué aux sociétés portuaires nous semble largement insuffisant. Seulement pour couvrir les besoins au Québec, ce serait insuffisant, alors que ce fonds s'applique à l'ensemble du Canada.

Cela nous semble minime. Si cette disposition n'est pas modifiée, c'est-à-dire les fonds prévus par le gouvernement, en troisième lecture, on votera probablement contre si rien n'est changé. Mais il faut laisser la chance au gouvernement.

Il y a aussi un autre aspect, celui de la nomination des représentants sur les sociétés portuaires qui seraient soi-disant privatisées. On voit que le gouvernement se garde beaucoup trop de pouvoirs face à une société qui devrait elle-même pouvoir s'autogérer. Or, là-dessus, il faudra qu'il y ait des modifications, sinon nous, du Bloc québécois, nous y opposerons.

Il y a aussi des inquiétudes de notre part. Je sais que mon collègue de Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques veut en parler, il s'agit de la question des pilotes sur le Saint-Laurent. C'est aussi quelque chose qui nous préoccupe, particulièrement ceux de la région de Québec. Il y a un poste de relève pour que les pilotes du Saint-Laurent continuent à guider le transport maritime sur le Saint-Laurent.

Étant du comté de Lévis, je vais parler surtout des manques de ce projet pompeusement appelé Loi maritime du Canada. On ne fait rien qui vaille dans le domaine des chantiers maritimes. Rien, pas de disposition qui avantage les chantiers maritimes. Or, à Lévis, je vous le rappelais tantôt, c'est là où se trouve le plus gros chantier au Canada, et potentiellement encore le plus gros chantier, mais le gouvernement libéral, dans son premier mandat n'a rien fait.

Pourtant, lorsque ces gens-là se promenaient, lors de la campagne électorale de 1993, ils promettaient un certain nombre de choses. La première était la tenue d'un sommet canadien sur l'avenir de la construction maritime au Canada. Il n'y a eu pas l'ombre d'un sommet, rien sur l'avenir des chantiers maritimes au Canada.

Je rappelle cela, parce qu'à l'élection de 1993, les conservateurs n'avaient pas réussi à finaliser cela avant l'élection, mais les libéraux avaient dit qu'ils feraient quelque chose dans le dossier du

Initiatives ministérielles

Lucy Maud Montgomery qui devait remplacer le traversier entre les Îles-de-la-Madeleine et l'Île-du-Prince-Édouard.

Le gouvernement libéral a tergiversé, a finalement pris énormément de temps pour accoucher de quoi, d'une souris à mon point de vue, puisqu'au lieu de permettre aux chantiers maritimes de Lévis de construire un bateau neuf à un coût de 60 millions, il a préféré verser 30 millions pour prendre un traversier irlandais, le faire réparer et le mettre maintenant en service aux Îles-de-la-Madeleine. Ce n'est pas une politique qui permet le développement économique et le développement maritime au Canada.

En plus de cela, nous, de l'opposition, faisons des revendications à cette époque, alors que nous formions l'opposition officielle, en disant que vous aviez promis, vous, du Parti libéral, dans votre livre rouge, des fonds pour permettre aux industries militaires, dont le chantier maritime de Lévis, par exemple, qui avait des contrats de la Défense, de se convertir au civil. Eh bien, il n'y a rien, pas un sou, dans ce domaine, pour aider le chantier maritime de Lévis et aussi tous les chantiers maritimes au Canada. Pas un sou.

• (1235)

C'était une belle promesse, encore une promesse qui n'a pas été réalisée. Et plus particulièrement au chantier de Lévis, les réponses du ministre des Transports de l'époque—et cela a changé souvent—et de celui de l'Industrie étaient chaque fois: «Il faudrait un plan d'affaires au chantier maritime de Lévis. Il faudrait qu'il nous présente un plan d'affaires.» C'est ce qu'ils ont fait. La direction du chantier maritime de Lévis a fait cela, mais en bout de ligne, il n'y a pas eu un sou. Là, on a donné une nouvelle raison: il faudrait négocier de nouvelles conditions à la convention collective, que les travailleurs fassent des concessions. C'est ce qu'ils ont fait. Mais même à la suite de cela, pas un sou.

Ils avaient, en coulisse, une autre condition qu'ils n'osaient pas mentionner publiquement. Le chantier maritime appartenait à la Société de développement industriel, une société d'État québécoise. Ils disaient: «Aussi longtemps que le gouvernement du Québec aura des actions là-dedans, le fédéral n'y mettra pas d'argent.» Mais depuis un an et demi, ce chantier appartient à la Dominion Bridge, une société privée. Encore là, pas un sou à l'infrastructure, pas un sou à la conversion militaire ou civile. Rien. Et pas de contrats non plus.

Mais voilà que le chantier maritime de Lévis a changé un peu son orientation. Il a obtenu le contrat des plates-formes pétrolières; trois contrats en ligne qui sont prêts à être réalisés, dont le *Spirit of Columbus* qui provient d'une société d'État brésilienne, la Petrobras, qui est intéressée. Mais cela prend des garanties financières des deux gouvernements, celui du Québec, qui a fait sa part, et celui du Canada par la Société d'expansion des exportations. Cela fait un an et quelque, et il n'y a rien. Pourtant, cette plate-forme est accostée dans le comté de mon collègue, dans le port de Québec—du moins une partie, parce que c'est juste à la limite du comté de Québec. C'est la deuxième plus grosse plate-forme au monde et on la regarde à tous les jours, mais le fédéral n'a pas encore bougé.

Je vois le député de Beauce qui est supposé représenter le intérêts de la région de Québec, soit-disant, qui m'écoute, et c'est

tant mieux, j'espère qu'il va livrer le message. Cela commence à presser. C'est un contrat qui pourrait donner de l'emploi à 400 travailleurs. Donc, c'est important.

Il y en a même dans son comté, parce que son comté n'est pas loin du mien—c'est le comté voisin—qui travaillent chez lui. Il y a aussi le député de Bellechasse, le ministre d'État responsable de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, des Pêches et des Océans. Il parlait fort pour défendre le fédéral dans son comté, plutôt que de défendre son comté au fédéral. Je l'ai réveillé à un moment donné, quand je lui ai dit: «Attention. Lorsqu'il y avait 2 000 employés à MIL Davie, il y en avait 500 qui étaient dans le comté de Bellechasse. Vous devriez représenter leurs intérêts.» J'invite également le député de Beauce à en faire autant.

En plus, on a laissé mourir deux projets de loi, la dernière fois, lorsqu'on a déclenché des élections anticipées. Maintenant, on sait pourquoi: parce que les libéraux avaient peur des allégations et des enquêtes. Le premier ministre s'est dit: «Avec la lenteur coutumière du gouvernement fédéral, les enquêtes vont prendre tellement de temps que j'ai le temps de tenir mes élections.» Il les a tenues, et il a bien fait. Je l'en félicite. Je pense qu'il a une majorité de quatre députés. Cela aurait pu être autrement.

On n'a pas de félicitations à faire au gouvernement libéral dans le domaine maritime. Il n'y a pas que moi qui le dise. Dans tous les comtés qui ont un chantier maritime important, c'est un député de l'opposition qui les représente, pas un député libéral, parce qu'ils se sont tous fait battre à cause de leur inaction. Et les armateurs canadiens pensent la même chose que nous.

Il est temps que ce gouvernement bouge dans le domaine maritime.

[Traduction]

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Monsieur le Président, en tant que députée de Dartmouth et en tant que représentante de milliers de personnes qui sont employées par l'un des ports les plus stratégiques du Canada et qui sont touchées par les activités de ce port, je voudrais parler de l'impact du projet de loi C-9, Loi maritime du Canada, sur le Canada atlantique.

Tout d'abord, je voudrais parler de la question de l'impact de l'aliénation de certains ports sur les collectivités de la Nouvelle-Écosse. Je m'arrêterai ensuite à certains aspects du projet de loi C-9 qui ont un impact négatif sur le port de Halifax.

• (1240)

Le gouvernement fédéral a annoncé, dans la politique maritime nationale de 1995, qu'il avait l'intention de se départir de tous les ports du Canada qui relevaient du ministère des Transports.

Ottawa a déclaré qu'il dépensait 50 millions de dollars par année pour assurer le fonctionnement des 572 ports du pays. La politique maritime a ensuite donné naissance au projet de loi C-44, qui est mort au *Feuilleton* à la dernière dissolution du Parlement. Transports Canada poursuit le plan de désaisissement par d'autres moyens.

Initiatives ministérielles

On compte plus de 150 installations portuaires en Nouvelle-Écosse. Il y a Amherst, Baddeck, Mulgrave, Port Hawkesbury, Canso, Liscomb, Mahone Bay, Tor Bay, plus de 150 localités qui dépendent de leur port. C'est un élément fondamental de la vie de ces collectivités qui est ainsi menacé.

Comme l'église, l'école et le bureau de poste, pour ceux qui ont encore la chance d'avoir un bureau de poste, le port constitue un élément important dans la vie des habitants de ces localités. Jusqu'à maintenant, Transports Canada est parvenu à se défaire de trois ports. Le port de Weymouth a été vendu à Irving pour une somme d'environ 250 000 \$. Le port de Shelburne a été repris par le ministère des Pêches et des Océans, tandis qu'un chantier naval a payé 30 000 \$ pour celui de Daysprings.

Dans un proche avenir, les installations portuaires du Canada seront vendues aux enchères et les ports de Sheet Harbour et d'Iona feront l'objet d'un appel d'offres public. Combien d'autres acheteurs peut-on trouver pour ces petits ports? Très peu, selon moi.

Transports Canada tient actuellement des audiences publiques dans les collectivités touchées. Un adjoint administratif de l'équipe de désaisissement des actifs de Transports Canada dans la région de l'Atlantique a dit que les communautés visées faisaient preuve d'une grande hostilité au cours des séances. Je puis comprendre pourquoi.

Beaucoup de ces communautés manifestent de l'hostilité parce qu'elles ne croient pas avoir les ressources nécessaires pour maintenir ou prendre en main les installations. Effectivement, elles n'ont pas les ressources nécessaires. Ces communautés iront à la ruine. Les ports iront aussi à la ruine, si le gouvernement ne fournit pas les infrastructures.

Comment un port ayant des revenus de 2 000 \$ et des frais de 20 000 \$ peut-il être rentable? Au fait, la rentabilité est-elle maintenant le seul critère d'évaluation des choses? Plus de 100 petits ports indispensables aux collectivités maritimes iront à la dérive, puis à la ruine. Pourquoi? Pour épargner quelques dollars.

Cette même mentalité a conduit à la disparition du service de traversier reliant Yarmouth à Bar Harbour en hiver. C'est cette même mentalité qui obligera les gens à payer pour emprunter la route transcanadienne et c'est elle qui a amené le gouvernement à privatiser le système de contrôle du trafic aérien pour un milliard de dollars de moins que ce qu'il valait. Cette idéologie de la privatisation sévit partout.

Il est ironique de penser qu'au même moment où le premier ministre rencontre les quatre premiers ministres de l'Atlantique pour discuter des choses dont les provinces Atlantiques ont besoin pour aller de l'avant, le gouvernement tente de faire adopter un projet de loi qui minera l'infrastructure des transports essentiels au Canada atlantique. Pendant ce temps, les grandes sociétés comme Irving étendent leur emprise sur nos communautés.

Le port de Halifax-Dartmouth est une autre communauté qui éprouve des craintes majeures au sujet du projet de loi C-44. Cette mesure empêchera l'accès de l'administration portuaire à la source de financement traditionnelle des grands projets d'immobilisation, c'est-à-dire le gouvernement fédéral.

Ce sont là les principaux aspects négatifs du projet de loi. De nombreuses installations portuaires comme celle de Halifax exigent des capitaux considérables et doivent être construites avant que les utilisateurs ne prennent des engagements. Ces derniers viennent souvent après que les installations ont été construites. Dans le cas du port de Halifax, dont une petite partie du trafic est captive, il n'y a aucune garantie que les utilisateurs qui arrivent resteront.

La flotte et les navires sont des actifs flottants. Ils ne resteront pas s'ils trouvent un autre port qui assure un accès moins coûteux aux marchés de l'intérieur de l'Amérique du Nord qu'ils cherchent à desservir.

Aucun prêteur ou investisseur du secteur privé ne peut avancer le gros des fonds en prenant pour garantie un engagement des utilisateurs qui peut ne pas se matérialiser une fois les installations terminées. Le financement doit nécessairement venir des gouvernements, qui disposent des ressources financières nécessaires et peuvent justifier, dans l'intérêt de la promotion de l'économie de leurs électeurs, les hypothèses inhérentes aux risques commerciaux en jeu. Cela ne s'applique pas qu'à tous les ports canadiens, mais également aux ports du monde entier qui n'ont pas assez d'expéditeurs captifs ou presque captifs pour se servir de cette situation lorsqu'ils négocient leurs principaux emprunts.

• (1245)

Si le projet de loi avait été en vigueur à la fin des années 60, Halifax n'aurait pas été en mesure de construire et d'équiper même un eul quai à conteneurs, et on aurait cessé d'utiliser ce port depuis longtemps.

On doit modifier le projet de loi pour supprimer les dispositions destinées à empêcher le gouvernement fédéral d'aider les nouvelles administrations portuaires à financer des immobilisations.

Une autre préoccupation que nous avons dans la région de l'Atlantique, face à cette loi, concerne les syndicats. Ils doivent avoir leur place au sein des nouvelles administrations portuaires. Du point de vue des syndicats, la Loi maritime du Canada ne garantit pas, sur le plan législatif, que les travailleurs auront leur place au sein des conseils des nouvelles administrations portuaires. À Halifax, les dirigeants syndicaux demandent qu'on ajoute une clause des droits acquis, dans le cas du nouveau conseil de l'administration portuaire, pour que les travailleurs continuent d'avoir leur mot à dire dans l'orientation et le fonctionnement du port de Halifax.

La Commission de développement du port de Halifax a également de sérieuses objections face au projet de loi qui, d'une part, refuse tout accès pour les ports à des crédits parlementaires fédéraux, tout en continuant, d'autre part, à offrir à la voie maritime l'accès au Trésor.

Comme on le précise au paragraphe 67(c), l'objectif est de protéger le fonctionnement à long terme et la viabilité de la voie maritime à titre d'élément constitutif de l'infrastructure nationale des transports au Canada. Le port de Halifax et les installations du CN sont des éléments constitutifs de l'infrastructure nationale des transports au Canada aussi importants au moins que la voie maritime, et en fonction des tendances de l'industrie, ils ont beaucoup plus de chances de jouer un rôle accru dans le commerce international dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Initiatives ministérielles

Il faut également remarquer que, dans bien des cas, la voie maritime livre concurrence au port de Halifax et il est donc d'autant plus inacceptable qu'on les traite de façon différente. Nous recommandons donc fortement qu'on modifie le projet de loi C-9 pour veiller à ce que les principaux ports et la voie maritime soient traités de façon cohérente et équitable en ce qui concerne l'accès à des fonds fédéraux pour des immobilisations.

Sous sa forme actuelle, le projet de loi C-9 aura de nombreuses répercussions nuisibles sur les collectivités de la région de l'Atlantique, sur les ports petits et gros. La région de l'Atlantique et le port de Halifax méritent qu'on réponde à leurs besoins. Le projet de loi C-9 est inacceptable sous sa forme actuelle et nous allons l'examiner de façon attentive et constructive au comité.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Madame la Présidente, félicitations pour votre nomination à la présidence.

Certes, je suis heureux de prendre part aujourd'hui au débat sur le projet de loi C-9. Il aura une forte incidence sur ma collectivité et de nombreuses localités de la Nouvelle-Écosse et des autres provinces Atlantiques puisqu'il a trait aux ports et aux havres. Il a également trait à la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ne nous touche peut-être pas directement mais assurément de façon indirecte. Le réseau fédéral de traversiers, ainsi que les programmes de pilotage et la surveillance des havres, subiront des changements majeurs. Bien des aspects de la vie côtière, à l'Ouest comme à l'Est, seront touchés.

Le projet de loi fait état des répercussions qu'il aura sur les ports et les havres, de même que sur les spécialistes du pilotage. Mais il ne touche pas un mot sur les répercussions qu'il aura sur les municipalités. Il reste muet sur l'incidence énorme qu'il aura sur les provinces et la population en général. Il fera fortement sentir ses effets sur les gens qui sont déjà touchés par les programmes de rationalisation.

À la lecture du projet de loi j'ai senti qu'il s'inscrivait dans la droite ligne de la politique de rationalisation que le gouvernement pratique actuellement à l'égard de l'ensemble de ses programmes. Ça peut sembler dans certains cas inoffensif, voire sensé, mais le fait est que toutes les fois qu'on se décharge de la responsabilité de faire respecter des normes nationales pour la confier aux provinces puis finalement aux municipalités, c'est l'uniformité observée dans la gestion des ports qui en fait les frais. Car il y aura des inégalités d'un port à un autre, d'une province à une autre, voire à la grandeur du pays, quand ce projet de loi aura été adopté. Il causera bien des ennuis, j'en suis convaincu.

Déjà que l'uniformité des politiques nationales laisse à désirer. Quant aux politiques provinciales, elles sont de nature très changeante. Les politiques provinciales peuvent changer du jour au lendemain, alors que les politiques nationales ne changent qu'au fil des ans. Elles changent plus lentement. Les personnes visées par ces décisions rapides des provinces seront beaucoup plus touchées que si l'administration des ports demeurait la responsabilité du fédéral.

• (1250)

Cette tendance du gouvernement à tout réduire a été rappelée avec éloquence hier par le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, un ancien député fédéral, qui disait: «Au cours des dernières années, nous avons perdu des centaines de millions de dollars de cette façon. Donnez-nous la possibilité de nous adapter. Il semblerait que les réductions appellent d'autres réductions. Cessons d'en faire pendant quelque temps pour que nous puissions retomber sur nos pattes avant les prochaines coupures.» C'est pourtant ce que fait encore ce projet de loi. Il va toucher surtout les petites collectivités et les petits ports. Même si le premier ministre de Nouvelle-Écosse est un ancien député, il a compris cela.

Un bon exemple des effets négatifs du transfert et de la disparition de politiques nationales cohérentes est la police des ports dont le député de Saint-Jean a parlé avec éloquence il y a un moment. La police des ports est une force hautement spécialisée et hautement qualifiée. Elle est spécialisée dans le domaine des drogues, de l'immigration, des armes à feu et de la contrebande, des choses vraiment importantes pour les Canadiens. Si nous perdons cette force policière efficace, c'est tout le pays qui en paiera le prix.

En vertu du projet de loi C-9, toutes les polices portuaires vont être abolies et leurs responsabilités seront transférées aux forces municipales ou autres. On ne sait même pas avec précision qui va prendre la relève. Le gouvernement abolit la police des ports, mais n'a pas de plan de remplacement.

Encore une fois, nous nous heurtons au problème de l'incohérence que j'ai mentionné auparavant, où un port fait une chose, un autre en fait une autre et d'autres ports n'ont absolument aucun plan. En substance, si nous adoptons un système de surveillance policière incohérent, la formation, la qualité et l'application du règlement et de la loi seront elles aussi incohérentes.

Nous estimons que les ports qui ont de mauvais systèmes de surveillance policière seront connus des éléments criminels de notre pays et deviendront les ports de prédilection pour les activités criminelles. Nous pensons que cette situation se produira, car nous perdons nos normes nationales concernant la surveillance policière des ports. Chaque port aura ses propres méthodes de surveillance et façons de procéder. Voilà une autre grande conséquence de la rationalisation.

Je vais citer encore une fois les propos que le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, M. MacLellan, a tenus hier. Il a dit: «Les Néo-Écossais sont dévastés par les mesures du gouvernement fédéral. Il ne fait aucun doute que nous devons mettre de l'ordre dans nos finances, mais il ne faut pas s'acharner exagérément sur la réduction des dépenses. Cela ne se fait pas. Ce n'est pas une façon de traiter les gens.» Telle est la situation.

Passons à quelques autres aspects du projet de loi C-9. La question la plus importante est probablement la classification des ports. Le gouvernement divise tous les ports en trois catégories: les principaux ports commerciaux qui sont financièrement viables, les

Initiatives ministérielles

ports régionaux qui sont censés être cédés sur une période de six ans—ce qui sera catastrophique—, et les ports éloignés.

Encore une fois, ces ports sont distincts des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans, où la même situation se produit. Ces ports sont tous en voie d'être cédés ou de devenir des administrations portuaires. Cependant, cela aura une incidence énorme sur les localités visées.

Le bureaucrate d'Ottawa qui rédige ce projet de loi n'a aucune idée de l'incidence qu'elle aura sur des collectivités comme Wallace, Pugwash, Barachois et Parrsboro, que madame la Présidente connaît très bien, j'en suis sûr. Des collectivités comme Advocate et Shelburne en Nouvelle-Écosse, où une base militaire a récemment été fermée, voient maintenant leur port disparaître ou plutôt elles veulent s'en délester parce qu'il n'est pas viable et qu'elles vont subir des pertes.

La première catégorie de ports est celle des ports principaux, qui deviendront des administrations portuaires canadiennes. Tout ira sans doute bien dans ce cas puisque l'on sait déjà qu'ils sont viables. Cependant, l'avenir des ports régionaux est plus incertain et c'est ce qui retiendra notre attention. La troisième catégorie est celle des ports éloignés, que le gouvernement fédéral continuera de soutenir.

Nous nous intéresserons plus précisément aux ports régionaux comme ceux que j'ai énumérés il y a quelques minutes. Les responsables de ces ports n'ont pas pu se faire entendre. Ils ne savent pas ce qui adviendra de leurs ports. Il n'ont aucune idée de ce qui les attend. Nous voulons nous assurer qu'ils seront bien renseignés. Nous veillerons, dans toute la mesure de nos moyens, à ce qu'ils soient informés, à ce qu'ils puissent s'exprimer et nous dire quel sera l'impact de cette mesure sur leurs collectivités.

Il arrive souvent que le quai d'un port soit le cœur d'une collectivité. Si vous laissez disparaître le port, et ce projet de loi poussera éventuellement de nombreux ports à leur ruine, toute la collectivité s'effondrera. Je ne crois pas que nous puissions accepter cela stoïquement.

• (1255)

Une des options pour les ports régionaux, c'est la privatisation ou la vente des installations portuaires. À qui peut-on vendre ces installations? Qu'advient-il alors de la collectivité? Qu'advient-il de la collectivité qui utilise ces installations pour la navigation de plaisance, pour la pêche ou comme centre de son activité commerciale? Qu'arrive-t-il si les installations sont vendues à une entreprise qui n'a aucun intérêt dans la collectivité?

Il a été proposé, à Bayside, au Nouveau-Brunswick, de vendre le quai et l'ensemble du port à une entreprise américaine. Celle-ci voulait avoir droit de regard exclusif sur tout le port. Elle voulait ouvrir une gravière ou une carrière. Elle a dit que, pour cela, elle devait être la seule à exploiter tout le port de Bayside. Qu'est-il arrivé aux gens de cette localité? Qu'est-il advenu de leurs intérêts?

Sans l'intervention du député de Charlotte, un accord aurait probablement été conclu et une entreprise américaine de sable et de gravier serait maintenant propriétaire d'un port au Nouveau-Brunswick. Elle serait l'unique propriétaire d'un port qui a été payé par

les contribuables, un port qui est le centre d'activité de toute la région de Bayside.

Je reviens encore une fois sur ce qu'a dit le premier ministre MacLellan au sujet du transfert de responsabilités, de la dévastation et de la brutalité. N'agissons pas précipitamment au sujet de cet accord visant les installations portuaires régionales. Nous suivrons de très près le dossier des ports régionaux.

Les collectivités portuaires régionales n'ont pas été suffisamment consultées. Elles ne savent même pas ce qui leur arrive. Nous pourrions peut-être proposer de scinder le projet de loi. Nous devrions nous occuper maintenant des ports nationaux éloignés, puis nous pencher plus tard sur les ports régionaux, lorsque nous aurons trouvé d'autres solutions de rechange qui offriront de nouvelles possibilités aux collectivités visées.

Nous ne pouvons tout simplement pas sonner le glas de centaines de collectivités. Des centaines de collectivités figurent sur la liste qui a été présentée. Des ports régionaux et locaux de toutes les parties du Canada, de toutes les provinces, seront touchés. Les collectivités où ils se trouvent ne se rendent pas compte qu'elles sont sur le point de perdre le nerf de leur activité. Elles ne le savent pas et elles doivent avoir l'occasion de s'exprimer et d'être entendues. Nous porterons ces questions à leur attention.

L'aspect du projet de loi qui traite de la privatisation est vraiment terrifiant. Une entreprise américaine pourrait acquérir un port puisqu'il n'y a aucune restriction concernant les éventuels acheteurs et propriétaires des installations portuaires. Le projet de loi prévoit simplement que les ports seront cédés, qu'ils seront vendus au plus haut soumissionnaire. Il y a maintenant des ventes aux enchères qui sont prévues dans certains ports de la Nouvelle-Écosse. Il est aberrant de traiter ainsi les gens, les habitants des collectivités dont les installations portuaires seront vendues.

La présidente suppléante (Mme Whelan): Nous reprenons le débat. Le député de Portage—Lisgar a la parole.

M. Jake E. Hoepfner (Portage—Lisgar, Réf.): Madame la Présidente, votre père doit être très fier de votre nomination au poste de présidente suppléante. Je vous en félicite et je vous offre tous mes vœux de réussite.

Je vais aborder la question sous un angle différent. Je vais essayer de démontrer pourquoi certains de ces ports ne sont probablement pas financièrement viables et pourquoi nous avons besoin de transports plus rentables ou d'une gestion plus rationnelle de ces ports.

Mon collègue de Souris—Moose Mountain m'a fourni quelques chiffres provenant de la Commission canadienne des grains. Ils expliquent ce qui est arrivé à beaucoup de ces ports. La période à l'étude va de 1987 à 1996.

Les ports de l'Atlantique ont vu le volume de grains passer de 552 000 tonnes en 1987 à 73 000 tonnes aujourd'hui. C'est une baisse énorme. Les ports du Saint-Laurent ont enregistré des baisses encore plus spectaculaires. En 1987, 11,8 millions de tonnes de grains transitaient par ces ports. Aujourd'hui, ce chiffre n'est plus que de 4,4 millions de tonnes. Nous pouvons voir que l'acheminement des grains a été détourné vers d'autres moyens de transport.

Initiatives ministérielles

Thunder Bay s'en est mieux tirée, en fait le volume de grain y est passé de 1,1 million de tonnes à 1,4 million, probablement du fait que les grains destinés aux États-Unis sont embarqués à Thunder Bay et débarqués à Duluth. En 1987, Churchill, dont a parlé mon collègue de Dauphin—Swan River, avait expédié près d'un demi million de tonnes de grain, voire davantage. En 1996, le trafic est tombé à 227 000 tonnes. Comme nous l'avons entendu aujourd'hui, il est remonté à 400 000 tonnes environ, ce qui est de bon augure pour Churchill.

• (1300)

Le trafic sur la côte du Pacifique est en fait resté très stable, passant de 60 millions de tonnes en 1987 à 40 millions de tonnes en 1996, soit une légère diminution. En raison des tendances de l'expédition de produits en Asie, les ports de la côte ouest ont mieux fait que ceux de la côte est.

Comment cela s'explique-t-il? Je pense que l'une des raisons, c'est que les coûts à certains de ces ports sont devenus pratiquement inabordable pour les expéditeurs, et particulièrement pour les céréaliculteurs.

En 1990, l'Administration de pilotage du Saint-Laurent a négocié un nouveau contrat de travail qui a accordé une augmentation de salaire de 32 p. 100 sur trois ans aux pilotes, ce qui était exceptionnel à ce moment-là. Je ne comprends pas comment les pilotes ont pu obtenir ce genre de contrat.

En neuf mois, les pilotes gagnent entre 115 000 \$ et 156 000 \$. Durant les audiences à Thunder Bay, nous avons appris qu'ils n'ont pas voulu affirmer ou nier qu'après neuf mois de travail, ils étaient quand même admissibles à l'assurance-chômage. Leur rémunération annuelle était assez intéressante.

Cela a mis en lumière un certain nombre d'autres éléments. J'ai ici des notes que j'ai prises à ce moment-là. M. Kennedy, un des échevins de Thunder Bay, nous a fait remarquer que le coût du transport d'une tonne de grain dans la Voie maritime du Saint-Laurent par un navire de charge de 20 000 tonnes s'élevait à 2,50 \$ uniquement pour le pilotage. Cela représente pour les agriculteurs des frais supérieurs à l'ensemble des taxes sur le carburant pour cette tonne de grain expédiée d'un bout à l'autre du pays. On peut donc voir les coûts supplémentaires que cela représente.

Pour un laquier remontant le fleuve avec un autre type de marchandise dans ses soutes, le coût serait de 1,25 \$ la tonne, soit la moitié du prix, ce qui est encore très cher et augmente le coût d'exploitation du port.

Il a également fait remarquer qu'un voyage de 10 jours de Montréal à Thunder Bay, en passant par les Grands Lacs, et en sens inverse coûte 53 000 \$ aux expéditeurs uniquement pour le pilote. Ce montant est égal à l'ensemble des salaires de tous les membres d'équipage du navire. On peut donc voir que quelque chose ne va pas dans l'administration du pilotage et que le projet de loi devrait régler ce problème.

En 1995, on nous a fait croire que c'était une des plus importantes questions et qu'on s'y attaquerait en présentant le projet de loi maritime. Mais ce n'est pas le cas et j'en suis vraiment fâché.

Il va falloir commencer à se rendre compte que, si les coûts du transport du grain ne descendent pas, il n'y aura pas beaucoup de grain qui passera dans ces ports. Plus vite nous l'admettrons, mieux ce sera.

En examinant les chiffres que les sociétés cérésières nous ont fournis, j'ai été renversé de constater l'effet des taxes foncières sur certains de ces ports et de ces terminaux.

La société Cargill a un terminal à Duluth, dont la taille dépasse du tiers celui qu'elle possède à Thunder Bay. Elle acquitte des taxes foncières de 27 000 \$ à Duluth, mais 1,25 \$ à Thunder Bay. La situation est à peu près la même pour les ports de la côte ouest. Les taxes foncières y sont légèrement inférieures, quoique, dans certains cas, elles atteignent des montants faramineux. Il faudra y voir, sinon la situation commencera à ressembler à celle du transport ferroviaire aujourd'hui.

Je reviens aux chiffres que le député de Souris—Moose Mountain m'a remis et je constate qu'ils font état de l'expédition directe aux États-Unis par chemins de fer en 1987 a été de 60 000 tonnes. En 1996, c'était 1,889 million de tonnes. On peut voir que les coûts imposés dans ces ports ont vraiment un effet sur les expéditions de grain et sur la direction qu'elles devraient prendre.

• (1305)

La Commission canadienne du blé, qui m'est très chère, a tenté à diverses reprises d'expédier du grain sur le Mississippi. L'expérience s'est révélée très profitable. Il serait possible d'expédier le grain jusqu'à Minneapolis, de le faire descendre le Mississippi par barges puis de l'exporter.

Ce sont des choses qui arrivent. Le gouvernement devra se rendre compte qu'il est préférable de faire quelque chose pour réduire les coûts dans ces ports sans quoi cette activité leur échappera complètement. Quand un client vous quitte, il est difficile de le faire revenir, sauf s'il est possible de l'attirer avec des coûts moins élevés, ce qui serait possible et raisonnable.

Ce que l'administration du pilotage a fait au transport maritime sur les Grands Lacs m'a estomaqué. L'armateur canadien qui a témoigné lors des audiences avait cinq navires dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Il a calculé qu'il aurait pu économiser 475 000 \$ en 1994 en frais de pilotage si l'environnement avait été concurrentiel et soumis aux tarifs commerciaux pratiqués. Il s'agit là d'un demi-million de dollars pour seulement quatre navires. On peut se faire une idée des effets subis par les expéditeurs qui ont 10 ou 12 millions de tonnes de céréales à transporter.

Mais pourquoi le gouvernement du Canada laisse-t-il donc faire cela? Il y a eu tellement d'ingérence gouvernementale dans l'ensemble du système des transports qu'on ne sait plus par où commencer pour corriger la situation. Notre système est vraiment détraqué si on le compare au système américain.

Les tarifs du fret sont légèrement plus élevés sur les chemins de fer américains, mais j'économise tout de même 16 \$ la tonne en frais d'entreposage et de manutention si j'envoie mes céréales à Seattle à partir de mon exploitation agricole de Snowflake, au Manitoba. Ce sont là quelques-uns des problèmes à régler.

Initiatives ministérielles

J'ai une petite histoire à raconter en terminant. Dans les années 1930, il y avait les «Bennett buggies», ces voitures dont on enlevait le toit et que l'on assoyait sur un brancard, le tout tiré par un cheval. Un de mes voisins qui expédiait un chargement d'orge à Thunder Bay a reçu une facture. Le prix de vente de l'orge ne couvrait pas les frais de transport.

Le chef de gare lui avait envoyé la facture. Il est allé le trouver pour lui dire qu'il n'avait pas l'argent: «Je ne peux pas payer, le prix de vente de l'orge ne couvre même pas le prix du transport. C'est malheureux.» Comme les temps étaient difficiles à l'époque, le chef de gare a répliqué: «Apporte-moi un coq et nous dirons que nous sommes quittes.»

Environ une semaine plus tard, le fermier est retourné à la ville et a apporté deux coqs au chef de gare. Celui-ci a protesté qu'il n'en avait réclamé qu'un seul et a demandé pourquoi l'autre lui en apportait deux. «Eh bien», répondit-il, «c'est parce que j'ai un autre chargement d'orge à expédier.»

C'est à peu de choses près la façon dont nous administrons notre système de transport aujourd'hui. Les tarifs sont si élevés que les expéditeurs ne peuvent pas vraiment survivre et, tôt ou tard, ce système s'effondrera. S'il faut payer en coqs, l'industrie avicole de l'Ontario s'effondrera elle aussi.

[Français]

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, le Bloc québécois souhaite évidemment que le projet de loi soit renvoyé au comité le plus tôt possible. Rappelons-nous que c'est l'ancien projet de loi C-44 auquel nous avons apporté une contribution très constructive pour avoir des résultats significatifs.

Le gouvernement n'avait pas accepté d'apporter certains amendements qu'on jugeait essentiels, et c'est pour cette raison qu'on avait voté contre le projet de loi en troisième lecture. On ne retrouve toujours pas ces amendements dans le nouveau projet de loi.

Il faut quand même admettre que c'est un projet de loi important. Il va créer les autorités portuaires et il va enfin permettre aux régions de prendre le contrôle sur leurs infrastructures portuaires, ce que les gens du Québec, entre autres, réclament depuis 20, 25, 30 ans, alors que le gouvernement fédéral a été pendant longtemps un observateur lointain de la vitalité de nos régions et de l'utilisation des installations portuaires de nos régions.

• (1310)

Maintenant, avec ce projet de loi, il y aura des éléments intéressants. Cela pourra se faire si, et seulement si, le gouvernement fédéral se décide à mettre plus de 150 millions de dollars dans le fonds de compensation prévu lorsqu'un port régional sera desservi en faveur d'autorités régionales. Je vais vous donner un exemple.

Dans ma circonscription, il y a déjà quelques installations portuaires qui sont concernées par cette situation. Le port de Cacouna, depuis qu'on sait, depuis deux ans, qu'une nouvelle politique portuaire s'en vient, des initiatives ont été prises par le milieu. Une corporation de développement du port a été créée. Cette corporation a déjà créé un parrainage avec le port français de La Rochelle. Elle a

fait réaliser un plan de développement commercial présidé par le directeur général d'une papetière de Rivière-du-Loup. C'est un homme d'affaires très dynamique.

Le milieu s'est pris en mains. Il est prêt à assumer la suite, à prendre la gestion de l'installation, mais il faut que ce soit fait dans des conditions acceptables et il faut que le gouvernement fédéral cède l'installation dans des conditions qui maximiseront les opportunités d'affaires futures pour ce port-là.

On s'attend, par exemple, si on a besoin d'élargir l'entrée du port ou si on a besoin de faire du dragage dans le port, il faut que cela puisse être fait, autrement dit, de ne pas vendre la maison dans un état inacceptable, mais vendre dans un état acceptable et à un prix qui permettra au milieu de le prendre en main.

Il n'y a pas seulement des ports à vocation commerciale qui sont touchés par ce projet de loi. Il y a aussi tous les ports de traversiers. Dans ma circonscription, il y en a trois qui sont touchés de cette façon: le traversier Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, le traversier de Trois-Pistoles—Les Escoumins et un traversier qui va de Saint-Juste-du-Lac à Notre-Dame-du-Lac, sur le lac Témiscouata.

Dans les trois cas, il faut qu'il y ait dessaisissement, que le milieu puisse prendre en mains l'installation, mais en s'assurant qu'il y aura un avenir pour les services de traversiers. À Rivière-du-Loup, il y a une étude d'impacts faite par la Corporation de développement économique qui confirme qu'il y a 25 millions de dollars par année d'impacts économiques qui résultent du fait que cette traverse existe et cela rapporte à chacun des gouvernements autour de deux millions de dollars de taxes.

Il est fini le discours où on dit qu'il faudrait que les régions aient de l'argent parce qu'on leur doit ça pour être sympathiques par souci d'égalité. Les gouvernements doivent considérer les ports du traversier de Rivière-du-Loup comme étant un investissement qui permet d'accroître l'activité économique et qui leur donnent des revenus de beaucoup supérieurs à ce que peuvent leur coûter l'entretien de ces installations et surtout le dessaisissement dans l'intérêt des gens du milieu.

Il y a aussi le traversier de Trois-Pistoles, qui est un traversier privé, qui n'a pas été reconnu comme service essentiel par le gouvernement du Québec mais qui, dans la pratique, remplit une fonction essentielle. Il permet le transport vers la Côte-Nord évitant des problèmes d'embouteillage lors de la traversée sur le Saguenay.

Là aussi, le gouvernement fédéral doit avoir une attitude d'ouverture et doit permettre le plus tôt possible que ce port puisse être à pleine capacité, et reconnaître de plus en plus, comme les efforts ont d'ailleurs été faits depuis quelques années, la vocation récréo-touristique du port. C'est un havre où les touristes, qui ont fait de Trois-Pistoles la capitale culturelle du Bas-Saint-Laurent, puissent se servir de cette infrastructure portuaire comme d'une fenêtre sur le fleuve qui leur permet de profiter de tous les avantages de mise en valeur de nos intérêts touristiques dans notre région.

Ce sont toutes ces choses-là qu'on retrouve dans le projet de loi et c'est pour cela qu'on souhaite qu'il soit renvoyé au comité le plus tôt possible, pour qu'enfin le gouvernement puisse écouter nos arguments et accepter de faire un certain nombre d'amendements, dont celui de mettre plus d'argent dans le fonds de compensation,

pour qu'il puisse être efficace, opérationnel et que dans 10 ou 15 ans, les milieux aient pris en mains leur avenir et aient le contrôle de leurs infrastructures portuaires.

Dans ce projet de loi, il y a d'autres raisons aussi pour lesquelles on veut que le projet de loi soit renvoyé au comité le plus tôt possible. C'est toute la question des pilotes maritimes sur le Saint-Laurent. Lorsque ce projet de loi a été débattu au comité la dernière fois, il nous est arrivé un amendement de la majorité libérale à la dernière minute. On ne sait pas d'où il venait mais il avait une odeur d'influence indue, qui faisait qu'on niait le rôle que peuvent avoir les pilotes sur le Saint-Laurent en matière de sécurité. On voulait remplacer la fonction de ces gens par des machines, par le fait de leur enlever un certain nombre d'éléments de sécurité et un peu remettre en question leur indépendance comme pilotes sur le Saint-Laurent.

• (1315)

J'ai pris rapidement connaissance de cet amendement et j'ai été très étonné de l'attitude du gouvernement, parce que j'avais eu des contacts avec les pilotes qui m'avaient fait la démonstration, noir sur blanc, du caractère essentiel de leurs fonctions et qu'il fallait absolument que le jugement humain demeure en force dans un champ d'activité où la sécurité est primordiale, c'est-à-dire le transport maritime sur le fleuve.

Il en va de même de la question de la langue de travail des pilotes du Saint-Laurent. On sait qu'ils ont développé une tradition depuis des dizaines d'années et il faut que cette tradition—le fait que le travail puisse se faire en français—puisse continuer.

On a mené une lutte en comité, une lutte épique. On a gagné que le gouvernement retire son amendement. C'est ce qui fait qu'aujourd'hui, le projet de loi sur cet aspect-là est acceptable et que les pilotes souhaitent que le projet de loi soit adopté le plus tôt possible.

Je voudrais ajouter, en terminant, comme dit le leader du gouvernement, qu'on aimerait bien pouvoir voter sur l'ensemble du projet de loi en troisième lecture. Mais on aimerait bien que le gouvernement accepte d'y apporter quelques amendements supplémentaires.

Au comité, lors de l'étude du projet de loi C-44, on a réussi à gagner que le port de Trois-Rivières devienne une autorité portuaire canadienne. C'est un gain que l'on doit, entre autres, au député de Trois-Rivières qui a fait des représentations très significatives. Il a, entre autres, donné des informations qui a permis au premier ministre de mieux comprendre quel était le statut le plus pertinent à Trois-Rivières, parce qu'en premier lieu, le premier ministre avait dit: «Oui, je pense que le statut de port régional, ce ne serait pas pire pour Trois-Rivières.»

Il y a eu des gens qui lui avaient, comme on dit chez nous, «pissé» de l'information dans l'oreille dans ce sens-là, mais le député de Trois-Rivières a réussi à faire valoir que le statut d'autorité portuaire serait pertinent, et on a gagné ce point-là en comité. Cela a permis d'avoir une meilleure loi.

Il reste quelques petites choses qu'il faut corriger dans ce projet de loi, quelques éléments importants qui, si le gouvernement acceptait de les mettre sur la table, permettraient d'en faire encore un meilleur projet de loi. Je parle d'un article particulier qui m'apparaît très vieillot. C'est le fait que les maîtres de port un peu partout au Canada sont nommés par le gouvernement en patronage total.

Initiatives ministérielles

Après l'élection de 1993, on avait un maître de port qui avait été nommé par les conservateurs de la même façon, mais il avait développé une expertise. Cela faisait sept, huit, dix ans qu'il était là. Il était devenu une sommité dans notre milieu. Les libéraux l'ont écarté du revers de la main et ont nommé quelqu'un d'autre. Je n'ai aucun doute sur sa compétence, mais il a fallu qu'il reparte de zéro. Je pense qu'il y aurait un amendement à apporter au projet de loi dans ce sens-là.

Tout ça pour dire que oui, nous sommes prêts à aller en comité. Nous souhaitons que le débat se fasse le plus tôt possible là-dessus et nous espérons que le gouvernement écouterait nos amendements et en tiendrait compte, de telle façon qu'en bout de ligne, le projet de loi soit vraiment une réforme de la vie maritime au Canada pour en faire un outil au service de notre économie.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

FINANCES

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que je présente la motion suivante à la Chambre. Je propose:

Que, conformément à l'article 119.1(1) du Règlement, la Chambre autorise le Comité permanent des finances à télédiffuser les séances tenues conformément à l'article 83.1 du Règlement.

(La motion est adoptée.)

Le vice-président: Nous reprenons le débat.

INTIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI MARITIME DU CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion.

[Français]

Mme Hélène Alarie (Louis-Hébert, BQ): Monsieur le Président, étant native du Bas-du-Fleuve et demeurant dans une circonscription qui longe le fleuve Saint-Laurent, il me semble tout à fait normal d'intervenir dans ce débat aujourd'hui.

• (1320)

Sans être nostalgique, j'aimerais vous dire, ainsi qu'aux députés de cette Chambre, que dans ma jeunesse—cela remonte assez loin quand même—le transport, en général, se faisait toujours par bateau. Les bateaux supplantent les camions et les trains. Les choses ont changé avec le temps, mais je reste quand même fidèle à cette période où chaque enfant, dans un village côtier, connaissait les humeurs du fleuve. C'est un peu comme ici, à la Chambre, il y a parfois des humeurs changeantes.

Initiatives ministérielles

Nous sommes favorables, nous, députés du Bloc québécois, à la politique de dessaisissement et à la commercialisation des ports. Cependant, pour reprendre un peu les termes de mes prédécesseurs, certaines questions se posent.

Dans le projet de loi C-9, la Loi maritime du Canada, une des premières questions qui se posent concerne le sort des ports. On sait qu'historiquement, les ports n'étaient pas nécessairement là où ils pourraient être aujourd'hui. On sait que certains ports ont des installations tout à fait vétustes et que d'autres ont bénéficié, au cours des ans, de travaux qui les ont transformé de ports côtiers ordinaires en ports de haute mer. Mais l'ensemble de tous ces ports continue de desservir la population et certains commerces.

Même s'il y a un fonds de 125 millions de dollars qui est réservé pour aider à la restructuration de ports ou à la vente de certains ports, de sérieuses questions se posent. Est-ce que les gens, parce que là, on revient à des règles de commerce libre, vont acheter uniquement les ports qui sont prêts à être utilisés et qui sont rentables? Va-t-on délaisser complètement les autres ports qui sont souvent des agents de développement économique dans leur milieu?

Je suis très inquiète et j'aimerais que d'autres partagent mes inquiétudes sur qui rachètera ces ports. Est-ce qu'on va respecter les disparités locales? Resteront-ils, comme dans notre cas, propriété de gens du Québec? Puisqu'il a été mentionné que des Américains ou des gens d'autres endroits peuvent venir acheter des ports, on se demande quelle sera la gestion de ces ports et leur importance sur les marchés local et régional.

Donc, toute cette partie des ports délaissés est quelque chose sur laquelle on aimerait avoir davantage d'informations en cours de débat avant de donner d'emblée notre consentement à ce projet de loi.

Mon collègue de Lévis a aussi parlé de la construction navale. Il est sensible à la construction navale et dans la grande région de Québec, ainsi que dans d'autres régions du Québec, nous sommes très sensibles à la construction navale. Il a mentionné le cas de la plate-forme, je n'y reviendrai pas, mais c'est quand même un monument qui deviendra peut-être un monument honteux si les gens d'en face ne libèrent pas les fonds pour que nous puissions, le plus rapidement possible, faire les travaux qui s'imposent. Cela amènerait—je ne voudrais pas dire de l'eau au moulin, ce serait trop facile—d'autres projets de réforme de plate-forme comme celui-là.

Il y a aussi, pour les chantiers maritimes, la rénovation de bateaux. Il y a eu des années où on voyait facilement plus de 2 000 personnes, donc 2 000 familles, vivre directement des projets que le fédéral accordait, soit pour réparer ou rénover des bateaux. L'humeur dans notre région dépend beaucoup de l'emploi. Présentement, quand on navigue—je vais employer des mots de la mer, étant une fille du Bas-du-Fleuve—entre 500 et 700 qui ont de l'emploi aux chantiers maritimes, cela devient un cas problématique. Que dire des mises en chantier? Cela, c'est comme parler du

passé et je ne voudrais pas passer ici pour une personne totalement nostalgique. Il n'y a rien dans le projet de loi C-9 sur ce sujet.

Un autre point majeur aussi, je vais l'appeler le point de l'ingérence. Le projet de loi C-9, la Loi maritime du Canada, est un beau modèle d'ingérence. On y est un peu habitués, dans ma circonscription, puisqu'après les élections de 1993, la candidate libérale défaitte, M^{me} Margo Brousseau, a été nommée au conseil d'administration du port de Québec. On ne voudrait pas que ces choses se poursuivent. On voudrait que ce soit la compétence qui soit reconnue plutôt que la connivence.

• (1325)

Dans le projet de loi C-9, on impose les membres au sein des conseils d'administration dans les pouvoirs décisionnels, alors que ce même gouvernement se retire du financement. Quel beau modèle centralisateur pas tellement généreux pour les réalités du milieu.

Enfin, je termine en ajoutant un mot sur la Loi sur le pilotage. Déjà mon collègue de Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques en a parlé, mais j'aimerais aussi ajouter mon grain de sel sur ce sujet. Nous avons l'habitude de connaître les us et coutumes de nos pilotes du Saint-Laurent et nous aimerions que ces habitudes continuent.

Nous nous opposons donc formellement à une éventuelle abrogation de la Loi sur le pilotage au profit de la création d'un organisme central comme le Secrétariat des ports à qui on cherche déjà à trouver une vocation. C'est une question qui est à suivre, mais c'est une question qui nous touche beaucoup et c'est une question sur laquelle le Bloc québécois va revenir; pour tout dire, il ne lâchera pas.

En guise de conclusion, pour voter en faveur de de projet de loi, il est temps et il faudrait qu'on y retrouve certains amendements ou certains correctifs pour nous donner satisfaction.

Le vice-président: Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, le vote sur la motion à l'étude est réputé avoir été demandé et différé. La mise aux voix est donc différée jusqu'à mardi, le 21 octobre 1997, à l'heure ordinaire de l'ajournement quotidien.

(Le vote est réputé avoir été demandé et différé)

[Traduction]

Le vice-président: Est-on d'accord pour dire qu'il est 14 h 30?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Comme il est 14 h 30, la Chambre s'ajourne à 11 heures, le lundi 20 octobre 1997, conformément aux paragraphes 28(2) et 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 13 h 27.)

ANNEXE

**LISTE ALPHABÉTIQUE DES DÉPUTÉS AVEC INDICATION DE LA
CIRCONSCRIPTION, LA PROVINCE DE LA CIRCONSCRIPTION
ET L’AFFILIATION POLITIQUE;
LES COMITÉS DE LA CHAMBRE,
LES MEMBRES DU MINISTÈRE ET LES SECRÉTAIRES PARLEMENTAIRES**

OCCUPANTS DU FAUTEUIL

Le Président

LHON. GILBERT PARENT

Le vice-président et président des Comités pléniers

M. PETER MILLIKEN

Le vice-président des Comités pléniers

M. IAN MCCLELLAND

La vice-présidente adjointe des Comités pléniers

MME YOLANDE THIBEAULT

BUREAU DE RÉGIE INTERNE

LHON. GILBERT PARENT (PRÉSIDENT)

LHON. DON BOUDRIA, C.P.

LHON. ALFONSO GAGLIANO, C.P.

M. STÉPHANE BERGERON

MME MARLENE CATTERALL

M. BOB KILGER

M. PETER MILLIKEN

M. CHUCK STRAHL

M. RANDY WHITE

LISTE ALPHABÉTIQUE DES DÉPUTÉS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, trente–sixième Législature

Nom	Circonscription	Province de la circonscription	Affiliation politique
Abbott, Jim	Kootenay — Columbia	Colombie–Britannique	Réf.
Ablonczy, Diane	Calgary — Nose Hill	Alberta	Réf.
Adams, Peter, secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes	Peterborough	Ontario	Lib.
Alarie, Hélène	Louis–Hébert	Québec	BQ
Alcock, Reg	Winnipeg–Sud	Manitoba	Lib.
Anders, Rob	Calgary–Ouest	Alberta	Réf.
Anderson, L’hon. David, ministre des Pêches et des Océans	Victoria	Colombie–Britannique	Lib.
Assad, Mark	Gatineau	Québec	Lib.
Assadourian, Sarkis	Brampton–Centre	Ontario	Lib.
Asselin, Gérard	Charlevoix	Québec	BQ
Augustine, Jean	Etobicoke — Lakeshore	Ontario	Lib.
Axworthy, Chris	Saskatoon — Rosetown — Biggar	Saskatchewan	NPD
Axworthy, L’hon. Lloyd, ministre des Affaires étrangères	Winnipeg–Centre–Sud	Manitoba	Lib.
Bachand, André	Richmond — Arthabaska	Québec	PC
Bachand, Claude	Saint–Jean	Québec	BQ
Bailey, Roy	Souris — Moose Mountain	Saskatchewan	Réf.
Baker, George S.	Gander — Grand Falls	Terre–Neuve	Lib.
Bakopanos, Eleni, secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada	Ahuntsic	Québec	Lib.
Barnes, Sue, secrétaire parlementaire du ministre du Revenu national	London–Ouest	Ontario	Lib.
Beaumier, Colleen	Brampton–Ouest — Mississauga	Ontario	Lib.
Bélair, Réginald	Timmins — Baie–James	Ontario	Lib.
Bélangier, Mauril	Ottawa — Vanier	Ontario	Lib.
Bellehumeur, Michel	Berthier — Montcalm	Québec	BQ
Bellemare, Eugène	Carleton — Gloucester	Ontario	Lib.
Bennett, Carolyn	St. Paul’s	Ontario	Lib.
Benoit, Leon E.	Lakeland	Alberta	Réf.
Bergeron, Stéphane	Verchères	Québec	BQ
Bernier, Gilles	Tobique — Mactaquac	Nouveau–Brunswick	PC
Bernier, Yvan	Bonaventure — Gaspé — Îles–de–la–Madeleine — Pabok	Québec	BQ
Bertrand, Robert	Pontiac — Gatineau — Labelle	Québec	Lib.
Bevilacqua, Maurizio	Vaughan — King — Aurora	Ontario	Lib.
Bigras, Bernard	Rosemont	Québec	BQ
Blaikie, Bill	Winnipeg — Transcona	Manitoba	NPD
Blondin–Andrew, L’hon. Ethel, secrétaire d’État (Enfance et Jeunesse)	Western Arctic	Territoires du Nord–Ouest	Lib.
Bonin, Raymond	Nickel Belt	Ontario	Lib.
Bonwick, Paul	Simcoe — Grey	Ontario	Lib.
Borotsik, Rick	Brandon — Souris	Manitoba	PC
Boudria, L’hon. Don, leader du gouvernement à la Chambre des communes	Glengarry — Prescott — Russell	Ontario	Lib.
Bradshaw, Claudette, secrétaire parlementaire du ministre de la Coopération internationale	Moncton	Nouveau–Brunswick	Lib.
Breitkreuz, Cliff	Yellowhead	Alberta	Réf.
Breitkreuz, Garry	Yorkton — Melville	Saskatchewan	Réf.

Nom	Circonscription	Province de la circonscription	Affiliation politique
Brien, Pierre	Témiscamingue	Québec	BQ
Brison, Scott	Kings — Hants	Nouvelle-Écosse	PC
Brown, Bonnie	Oakville	Ontario	Lib.
Bryden, John	Wentworth — Burlington	Ontario	Lib.
Bulte, Sarmite	Parkdale — High Park	Ontario	Lib.
Byrne, Gerry, secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles	Humber — St. Barbe — Baie Verte	Terre-Neuve	Lib.
Caccia, L'hon. Charles	Davenport	Ontario	Lib.
Cadman, Chuck	Surrey-Nord	Colombie-Britannique	Réf.
Calder, Murray	Dufferin — Peel — Wellington — Grey	Ontario	Lib.
Cannis, John	Scarborough-Centre	Ontario	Lib.
Canuel, René	Matapédia — Matane	Québec	BQ
Caplan, Elinor	Thornhill	Ontario	Lib.
Carroll, Aileen	Barrie — Simcoe — Bradford	Ontario	Lib.
Casey, Bill	Cumberland — Colchester	Nouvelle-Écosse	PC
Casson, Rick	Lethbridge	Alberta	Réf.
Catterall, Marlene,	Ottawa-Ouest — Nepean	Ontario	Lib.
Cauchon, L'hon. Martin, secrétaire d'État (Bureau fédéral de développement régional (Québec))	Outremont	Québec	Lib.
Chamberlain, Brenda, secrétaire parlementaire du ministre du Travail	Guelph — Wellington	Ontario	Lib.
Chan, L'hon. Raymond, secrétaire d'État (Asie-Pacifique)	Richmond	Colombie-Britannique	Lib.
Charbonneau, Yvon	Anjou — Rivière-des-Prairies	Québec	Lib.
Charest, L'hon. Jean J.	Sherbrooke	Québec	PC
Chatters, David	Athabasca	Alberta	Réf.
Chrétien, Le très hon. Jean, premier ministre	Saint-Maurice	Québec	Lib.
Chrétien, Jean-Guy	Frontenac — Mégantic	Québec	BQ
Clouthier, Hec	Renfrew — Nipissing — Pembroke	Ontario	Lib.
Coderre, Denis	Bourassa	Québec	Lib.
Cohen, Shaughnessy	Windsor — St. Clair	Ontario	Lib.
Collenette, L'hon. David M., ministre des Transports	Don Valley-Est	Ontario	Lib.
Comuzzi, Joe	Thunder Bay — Nipigon	Ontario	Lib.
Copps, L'hon. Sheila, ministre du Patrimoine canadien	Hamilton-Est	Ontario	Lib.
Crête, Paul	Kamouraska — Rivière-du-Loup — Témiscouata — Les Basques	Québec	BQ
Cullen, Roy	Etobicoke-Nord	Ontario	Lib.
Cummins, John	Delta — South Richmond	Colombie-Britannique	Réf.
Dalphonde-Guiral, Madeleine	Laval-Centre	Québec	BQ
Davies, Libby	Vancouver-Est	Colombie-Britannique	NPD
de Savoye, Pierre	Portneuf	Québec	BQ
Debien, Maud	Laval-Est	Québec	BQ
Desjarlais, Bev	Churchill	Manitoba	NPD
Desrochers, Odina	Lotbinière	Québec	BQ
DeVillers, Paul, secrétaire parlementaire du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales	Simcoe-Nord	Ontario	Lib.
Dhaliwal, L'hon. Harbance Singh, ministre du Revenu national	Vancouver-Sud — Burnaby	Colombie-Britannique	Lib.
Dion, L'hon. Stéphane, président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales	Saint-Laurent — Cartierville	Québec	Lib.
Discepola, Nick, secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada	Vaudreuil — Soulanges	Québec	Lib.
Dockrill, Michelle	Bras d'Or	Nouvelle-Écosse	NPD

Nom	Circonscription	Province de la circonscription	Affiliation politique
Doyle, Norman	St. John's—Est	Terre-Neuve	PC
Dromisky, Stan	Thunder Bay — Atikokan	Ontario	Lib.
Drouin, Claude	Beauce	Québec	Lib.
Dubé, Antoine	Lévis	Québec	BQ
Dubé, Jean	Madawaska — Restigouche	Nouveau-Brunswick	PC
Duceppe, Gilles	Laurier — Sainte-Marie	Québec	BQ
Duhamel, L'hon. Ronald J., secrétaire d'État (Sciences, Recherche et Développement)(Diversification de l'économie de l'Ouest canadien)	Saint-Boniface	Manitoba	Lib.
Dumas, Maurice	Argenteuil — Papineau	Québec	BQ
Duncan, John	Île de Vancouver—Nord	Colombie-Britannique	Réf.
Earle, Gordon	Halifax—Ouest	Nouvelle-Écosse	NPD
Easter, Wayne, secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et Océans	Malpeque	Île-du-Prince-Édouard	Lib.
Eggleton, L'hon. Arthur C., ministre de la Défense nationale	York—Centre	Ontario	Lib.
Elley, Reed	Nanaimo — Cowichan	Colombie-Britannique	Réf.
Epp, Ken	Elk Island	Alberta	Réf.
Finestone, L'hon. Sheila	Mont-Royal	Québec	Lib.
Finlay, John	Oxford	Ontario	Lib.
Folco, Raymonde	Laval—Ouest	Québec	Lib.
Fontana, Joe	London—Centre—Nord	Ontario	Lib.
Forseth, Paul	New Westminster — Coquitlam — Burnaby	Colombie-Britannique	Réf.
Fournier, Ghislain	Manicouagan	Québec	BQ
Fry, L'hon. Hedy, secrétaire d'État (Multiculturalisme)(Situation de la femme)	Vancouver—Centre	Colombie-Britannique	Lib.
Gagliano, L'hon. Alfonso, ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux	Saint-Léonard — Saint-Michel	Québec	Lib.
Gagnon, Christiane	Québec	Québec	BQ
Galloway, Roger	Sarnia — Lambton	Ontario	Lib.
Gauthier, Michel	Roberval	Québec	BQ
Gilmour, Bill	Nanaimo — Alberni	Colombie-Britannique	Réf.
Girard-Bujold, Jocelyne	Jonquière	Québec	BQ
Godfrey, John, secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien	Don Valley—Ouest	Ontario	Lib.
Godin, Maurice	Châteauguay	Québec	BQ
Godin, Yvon	Acadie — Bathurst	Nouveau-Brunswick	NPD
Goldring, Peter	Edmonton—Est	Alberta	Réf.
Goodale, L'hon. Ralph E., ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé	Wascana	Saskatchewan	Lib.
Gouk, Jim	West Kootenay — Okanagan	Colombie-Britannique	Réf.
Graham, Bill	Toronto—Centre — Rosedale	Ontario	Lib.
Gray, L'hon. Herb, vice-premier ministre	Windsor—Ouest	Ontario	Lib.
Grewal, Gurmant	Surrey—Centre	Colombie-Britannique	Réf.
Grey, Deborah	Edmonton—Nord	Alberta	Réf.
Grose, Ivan	Oshawa	Ontario	Lib.
Guarnieri, Albina	Mississauga—Est	Ontario	Lib.
Guay, Monique	Laurentides	Québec	BQ
Guimond, Michel	Beauport — Montmorency — Orléans	Québec	BQ
Hanger, Art	Calgary—Nord—Est	Alberta	Réf.
Harb, Mac	Ottawa—Centre	Ontario	Lib.
Hardy, Louise	Yukon	Yukon	NPD
Harris, Dick	Prince George — Bulkley Valley	Colombie-Britannique	Réf.
Hart, Jim	Okanagan — Coquihalla	Colombie-Britannique	Réf.

Nom	Circonscription	Province de la circonscription	Affiliation politique
Harvard, John, secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire	Charleswood — Assiniboine	Manitoba	Lib.
Harvey, André	Chicoutimi	Québec	PC
Herron, John	Fundy — Royal	Nouveau-Brunswick	PC
Hill, Grant	Macleod	Alberta	Réf.
Hill, Jay	Prince George — Peace River	Colombie-Britannique	Réf.
Hilstrom, Howard	Selkirk — Interlake	Manitoba	Réf.
Hoepfner, Jake E.	Portage — Lisgar	Manitoba	Réf.
Hubbard, Charles	Miramichi	Nouveau-Brunswick	Lib.
Ianno, Tony	Trinity — Spadina	Ontario	Lib.
Iftody, David	Provencher	Manitoba	Lib.
Jackson, Ovid L., secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor	Bruce — Grey	Ontario	Lib.
Jaffer, Rahim	Edmonton — Strathcona	Alberta	Réf.
Jennings, Marlene	Notre-Dame-de-Grâce — Lachine	Québec	Lib.
Johnston, Dale	Wetaskiwin	Alberta	Réf.
Jones, Jim	Markham	Ontario	PC
Jordan, Joe	Leeds — Grenville	Ontario	Lib.
Karetak-Lindell, Nancy	Nunavut	Territoires du Nord-Ouest	Lib.
Karygiannis, Jim	Scarborough — Agincourt	Ontario	Lib.
Keddy, Gerald	South Shore	Nouvelle-Écosse	PC
Kenney, Jason	Calgary-Sud-Est	Alberta	Réf.
Kerpan, Allan	Blackstrap	Saskatchewan	Réf.
Keyes, Stan, secrétaire parlementaire du ministre des Transports	Hamilton-Ouest	Ontario	Lib.
Kilger, Bob	Stormont — Dundas	Ontario	Lib.
Kilgour, L'hon. David, secrétaire d'État (Amérique latine et Afrique)	Edmonton-Sud-Est	Alberta	Lib.
Knutson, Gar	Elgin — Middlesex — London	Ontario	Lib.
Konrad, Derrek	Prince Albert	Saskatchewan	Réf.
Kraft Sloan, Karen, secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement	York-Nord	Ontario	Lib.
Laliberte, Rick	Rivière Churchill	Saskatchewan	NPD
Lalonde, Francine	Mercier	Québec	BQ
Lastewka, Walt, secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie	St. Catharines	Ontario	Lib.
Laurin, René	Joliette	Québec	BQ
Lavigne, Raymond	Verdun — Saint-Henri	Québec	Lib.
Lebel, Ghislain	Chambly	Québec	BQ
Lee, Derek	Scarborough — Rouge River	Ontario	Lib.
Lefebvre, Réjean	Champlain	Québec	BQ
Leung, Sophia	Vancouver Kingsway	Colombie-Britannique	Lib.
Lill, Wendy	Dartmouth	Nouvelle-Écosse	NPD
Lincoln, Clifford	Lac-Saint-Louis	Québec	Lib.
Longfield, Judi	Whitby — Ajax	Ontario	Lib.
Loubier, Yvan	Saint-Hyacinthe — Bagot	Québec	BQ
Lowther, Eric	Calgary-Centre	Alberta	Réf.
Lunn, Gary	Saanich — Gulf Islands	Colombie-Britannique	Réf.
MacAulay, L'hon. Lawrence, ministre du Travail	Cardigan	Île-du-Prince-Édouard	Lib.
MacKay, Peter	Pictou — Antigonish — Guysborough	Nouvelle-Écosse	PC
Mahoney, Steve	Mississauga-Ouest	Ontario	Lib.
Malhi, Gurbax Singh	Bramalea — Gore — Malton	Ontario	Lib.
Maloney, John	Erie — Lincoln	Ontario	Lib.

Nom	Circonscription	Province de la circonscription	Affiliation politique
Mancini, Peter	Sydney — Victoria	Nouvelle-Écosse	NPD
Manley, L'hon. John, ministre de l'Industrie	Ottawa—Sud	Ontario	Lib.
Manning, Preston, chef de l'opposition	Calgary—Sud—Ouest	Alberta	Réf.
Marceau, Richard	Charlesbourg	Québec	BQ
Marchand, Jean-Paul	Québec—Est	Québec	BQ
Marchi, L'hon. Sergio, ministre du Commerce international	York—Ouest	Ontario	Lib.
Mark, Inky	Dauphin — Swan River	Manitoba	Ref.
Marleau, L'hon. Diane, ministre de la Coopération internationale et ministre responsable de la Francophonie	Sudbury	Ontario	Lib.
Martin, Keith	Esquimalt — Juan de Fuca	Colombie-Britannique	Réf.
Martin, Pat	Winnipeg—Centre	Manitoba	NPD
Martin, L'hon. Paul, ministre des Finances	LaSalle — Émard	Québec	Lib.
Massé, L'hon. Marcel, président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure	Hull — Aylmer	Québec	Lib.
Mathews, Bill	Burin — St. George's	Terre-Neuve	PC
Mayfield, Philip	Cariboo — Chilcotin	Colombie-Britannique	Réf.
McClelland, Ian, vice-président des Comités pléniers	Edmonton—Sud—Ouest	Alberta	Réf.
McCormick, Larry	Hastings — Frontenac — Lennox and Addington	Ontario	Lib.
McDonough, Alexa	Halifax	Nouvelle-Écosse	NPD
McGuire, Joe	Egmont	Île-du-Prince-Édouard	Lib.
McKay, John	Scarborough—Est	Ontario	Lib.
McLellan, L'hon. Anne, ministre de la Justice et procureur général du Canada	Edmonton—Ouest	Alberta	Lib.
McNally, Grant	Dewdney — Alouette	Colombie-Britannique	Réf.
McTeague, Dan	Pickering — Ajax — Uxbridge	Ontario	Lib.
McWhinney, Ted, secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères	Vancouver Quadra	Colombie-Britannique	Lib.
Ménard, Réal	Hochelaga — Maisonneuve	Québec	BQ
Mercier, Paul	Terrebonne — Blainville	Québec	BQ
Meredith, Val	South Surrey — White Rock — Langley	Colombie-Britannique	Réf.
Mifflin, L'hon. Fred, ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique)	Bonavista — Trinity — Conception	Terre-Neuve	Lib.
Milliken, Peter, vice-président et président des Comités pléniers	Kingston et les Îles	Ontario	Lib.
Mills, Bob	Red Deer	Alberta	Réf.
Mills, Dennis J.	Broadview — Greenwood	Ontario	Lib.
Minna, Maria, secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration	Beaches — East York	Ontario	Lib.
Mitchell, L'hon. Andy, secrétaire d'État (Parcs)	Parry Sound — Muskoka	Ontario	Lib.
Morrison, Lee	Cypress Hills — Grasslands	Saskatchewan	Réf.
Muise, Mark	West Nova	Nouvelle-Écosse	PC
Murray, Ian	Lanark — Carleton	Ontario	Lib.
Myers, Lynn	Waterloo — Wellington	Ontario	Lib.
Nault, Robert D., secrétaire parlementaire du ministre du Développement des ressources humaines	Kenora — Rainy River	Ontario	Lib.
Normand, L'hon. Gilbert, secrétaire d'État (Agriculture et Agroalimentaire) (Pêches et Océans)	Bellechasse — Etchemins — Montmagny — L'Islet	Québec	Lib.
Nunziata, John	York—Sud — Weston	Ontario	Ind.
Nystrom, Lorne	Qu'Appelle	Saskatchewan	NPD
O'Brien, Lawrence D.	Labrador	Terre-Neuve	Lib.
O'Brien, Pat	London — Fanshawe	Ontario	Lib.
O'Reilly, John	Victoria — Haliburton	Ontario	Lib.
Obhrai, Deepak	Calgary—Est	Alberta	Réf.

Nom	Circonscription	Province de la circonscription	Affiliation politique
Pagtakhan, Rey D., secrétaire parlementaire du premier ministre	Winnipeg–Nord — St. Paul	Manitoba	Lib.
Pankiw, Jim	Saskatoon — Humboldt	Saskatchewan	Réf.
Paradis, Denis	Brome — Missisquoi	Québec	Lib.
Parent, L'hon. Gilbert, Président	Niagara–Centre	Ontario	Lib.
Parrish, Carolyn	Mississauga–Centre	Ontario	Lib.
Patry, Bernard, secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien	Pierrefonds — Dollard	Québec	Lib.
Penson, Charlie	Peace River	Alberta	Réf.
Perić, Janko	Cambridge	Ontario	Lib.
Perron, Gilles–A.	Saint–Eustache — Sainte–Thérèse	Québec	BQ
Peterson, L'hon. Jim, secrétaire d'État (Institutions financières internationales)	Willowdale	Ontario	Lib.
Pettigrew, L'hon. Pierre S., ministre du Développement des ressources humaines	Papineau — Saint–Denis	Québec	Lib.
Phinney, Beth	Hamilton Mountain	Ontario	Lib.
Picard, Pauline	Drummond	Québec	BQ
Pickard, Jerry, secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux	Kent — Essex	Ontario	Lib.
Pillitteri, Gary	Niagara Falls	Ontario	Lib.
Plamondon, Louis	Richelieu	Québec	BQ
Power, Charlie	St. John's–Ouest	Terre–Neuve	PC
Pratt, David	Nepean — Carleton	Ontario	Lib.
Price, David	Compton — Stanstead	Québec	PC
Proctor, Dick	Palliser	Saskatchewan	NPD
Proud, George, secrétaire parlementaire du ministre des Anciens combattants	Hillsborough	Île–du–Prince–Édouard	Lib.
Provenzano, Carmen	Sault Ste. Marie	Ontario	Lib.
Ramsay, Jack	Crowfoot	Alberta	Réf.
Redman, Karen	Kitchener–Centre	Ontario	Lib.
Reed, Julian, secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international	Halton	Ontario	Lib.
Reynolds, John	West Vancouver — Sunshine Coast	Colombie–Britannique	Réf.
Richardson, John, secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale	Perth — Middlesex	Ontario	Lib.
Riis, Nelson	Kamloops	Colombie–Britannique	NPD
Ritz, Gerry	Battlefords — Lloydminster	Saskatchewan	Réf.
Robillard, L'hon. Lucienne, ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration	Westmount — Ville–Marie	Québec	Lib.
Robinson, Svend J.	Burnaby — Douglas	Colombie–Britannique	NPD
Rocheleau, Yves	Trois–Rivières	Québec	BQ
Rock, L'hon. Allan, ministre de la Santé	Etobicoke–Centre	Ontario	Lib.
Saada, Jacques	Brossard — La Prairie	Québec	Lib.
Saint–Julien, Guy	Abitibi	Québec	Lib.
Sauvageau, Benoît	Repentigny	Québec	BQ
Schmidt, Werner	Kelowna	Colombie–Britannique	Réf.
Scott, L'hon. Andy, solliciteur général du Canada	Fredericton	Nouveau–Brunswick	Lib.
Scott, Mike	Skeena	Colombie–Britannique	Réf.
Serré, Benoît	Timiskaming — Cochrane	Ontario	Lib.
Shepherd, Alex	Durham	Ontario	Lib.
Solberg, Monte	Medicine Hat	Alberta	Réf.
Solomon, John	Regina — Lumsden — Lake Centre	Saskatchewan	NPD

Nom	Circonscription	Province de la circonscription	Affiliation politique
Speller, Bob	Haldimand — Norfolk — Brant	Ontario	Lib.
St. Denis, Brent	Algoma — Manitoulin	Ontario	Lib.
St-Hilaire, Caroline	Longueuil	Québec	BQ
St-Jacques, Diane	Shefford	Québec	PC
Steckle, Paul	Huron — Bruce	Ontario	Lib.
Stewart, L'hon. Christine, ministre de l'Environnement	Northumberland	Ontario	Lib.
Stewart, L'hon. Jane, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien	Brant	Ontario	Lib.
Stinson, Darrel	Okanagan — Shuswap	Colombie-Britannique	Réf.
Stoffer, Peter	Sackville — Eastern Shore	Nouvelle-Écosse	NPD
Strahl, Chuck	Fraser Valley	Colombie-Britannique	Réf.
Szabo, Paul	Mississauga-Sud	Ontario	Lib.
Telegdi, Andrew	Kitchener — Waterloo	Ontario	Lib.
Thibeault, Yolande, vice-présidente adjointe des Comités pléniers	Saint-Lambert	Québec	Lib.
Thompson, Greg	Charlotte	Nouveau-Brunswick	PC
Thompson, Myron	Wild Rose	Alberta	Réf.
Torsney, Paddy	Burlington	Ontario	Lib.
Tremblay, Stéphan	Lac-Saint-Jean	Québec	BQ
Tremblay, Suzanne	Rimouski — Mitis	Québec	BQ
Turp, Daniel	Beauharnois — Salaberry	Québec	BQ
Ur, Rose-Marie	Lambton — Kent — Middlesex	Ontario	Lib.
Valeri, Tony, secrétaire parlementaire du ministre des Finances	Stoney Creek	Ontario	Lib.
Vanclief, L'hon Lyle, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire	Prince Edward — Hastings	Ontario	Lib.
Vautour, Angela	Beauséjour — Petitcodiac	Nouveau-Brunswick	NPD
Vellacott, Maurice	Wanuskewin	Saskatchewan	Réf.
Venne, Pierrette	Saint-Bruno — Saint- Hubert	Québec	BQ
Volpe, Joseph, secrétaire parlementaire du ministre de la Santé	Eglinton — Lawrence	Ontario	Lib.
Wappel, Tom	Scarborough-Sud-Ouest	Ontario	Lib.
Wasylycia-Leis, Judy	Winnipeg-Centre-Nord	Manitoba	NPD
Wayne, Elsie	Saint John	Nouveau-Brunswick	PC
Whelan, Susan	Essex	Ontario	Lib.
White, Randy	Langley — Abbotsford	Colombie-Britannique	Réf.
White, Ted	North Vancouver	Colombie-Britannique	Réf.
Wilfert, Bryon	Oak Ridges	Ontario	Lib.
Williams, John	St. Albert	Alberta	Réf.
Wood, Bob	Nipissing	Ontario	Lib.
VACANCE	Port Moody — Coquitlam	Colombie-Britannique	

N.B.: Sous le titre Affiliation politique: Lib.—libéral; Réf.—Parti réformiste du Canada; BQ—Bloc Québécois; NPD—nouveau parti démocratique; PC—progressiste—conservateur; Ind.—indépendant.

Les lecteurs qui désirent communiquer avec les membres de la Chambre des communes sont invités à s'adresser à leur bureau de circonscription ou au Parlement.

LISTE ALPHABÉTIQUE DES DÉPUTÉS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES PAR PROVINCE

Première session, trente—sixième Législature

Nom	Circonscription	Affiliation politique
ALBERTA (26)		
Ablonczy, Diane	Calgary—Nose Hill	Réf.
Anders, Rob	Calgary—Ouest	Réf.
Benoit, Leon E.	Lakeland	Réf.
Breitkreuz, Cliff	Yellowhead	Réf.
Casson, Rick	Lethbridge	Réf.
Chatters, David	Athabasca	Réf.
Epp, Ken	Elk Island	Réf.
Goldring, Peter	Edmonton—Est	Réf.
Grey, Deborah	Edmonton—Nord	Réf.
Hanger, Art	Calgary—Nord—Est	Réf.
Hill, Grant	Macleod	Réf.
Jaffer, Rahim	Edmonton—Strathcona	Réf.
Johnston, Dale	Wetaskiwin	Réf.
Kenney, Jason	Calgary—Sud—Est	Réf.
Kilgour, L'hon. David, secrétaire d'État (Amérique latine et Afrique)	Edmonton—Sud—Est	Lib.
Lowther, Eric	Calgary—Centre	Réf.
Manning, Preston, chef de l'opposition	Calgary—Sud—Ouest	Réf.
McClelland, Ian, vice-président des Comités pléniers	Edmonton—Sud—Ouest	Réf.
McLellan, L'hon. Anne, ministre de la Justice et procureur général du Canada	Edmonton—Ouest	Lib.
Mills, Bob	Red Deer	Réf.
Obhrai, Deepak	Calgary—Est	Réf.
Penson, Charlie	Peace River	Réf.
Ramsay, Jack	Crowfoot	Réf.
Solberg, Monte	Medicine Hat	Réf.
Thompson, Myron	Wild Rose	Réf.
Williams, John	St. Albert	Réf.
COLOMBIE—BRITANNIQUE (32)		
Abbott, Jim	Kootenay—Columbia	Réf.
Anderson, L'hon. David, ministre des Pêches et des Océans	Victoria	Lib.
Cadman, Chuck	Surrey—Nord	Réf.
Chan, L'hon. Raymond, secrétaire d'État (Asie—Pacifique)	Richmond	Lib.
Cummins, John	Delta—South Richmond	Réf.
Davies, Libby	Vancouver—Est	NPD
Dhaliwal, L'hon. Harbance Singh, ministre du Revenu national	Vancouver—Sud—Burnaby	Lib.
Duncan, John	Île de Vancouver—Nord	Réf.
Elley, Reed	Nanaimo—Cowichan	Réf.
Forseth, Paul	New Westminster—Coquitlam—Burnaby	Réf.
Fry, L'hon. Hedy, secrétaire d'État (Multiculturalisme)(Situation de la femme)	Vancouver—Centre	Lib.

Nom	Circonscription	Affiliation politique
Gilmour, Bill	Nanaimo—Alberni	Réf.
Gouk, Jim	West Kootenay—Okanagan	Réf.
Grewal, Gurmant	Surrey—Centre	Réf.
Harris, Dick	Prince George—Bulkley Valley	Réf.
Hart, Jim	Okanagan—Coquihalla	Réf.
Hill, Jay	Prince George—Peace River	Réf.
Leung, Sophia	Vancouver Kingsway	Lib.
Lunn, Gary	Saanich—Gulf Islands	Réf.
Martin, Keith	Esquimalt—Juan de Fuca	Réf.
Mayfield, Philip	Cariboo—Chilcotin	Réf.
McNally, Grant	Dewdney—Alouette	Réf.
McWhinney, Ted, secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères	Vancouver Quadra	Lib.
Meredith, Val	South Surrey—White Rock—Langley	Réf.
Reynolds, John	West Vancouver—Sunshine Coast	Réf.
Riis, Nelson	Kamloops	NPD
Robinson, Svend J.	Burnaby—Douglas	NPD
Schmidt, Werner	Kelowna	Réf.
Scott, Mike	Skeena	Réf.
Stinson, Darrel	Okanagan—Shuswap	Réf.
Strahl, Chuck	Fraser Valley	Réf.
White, Randy	Langley—Abbotsford	Réf.
White, Ted	North Vancouver	Réf.
VACANCE	Port Moody—Coquitlam	

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD (4)

Easter, Wayne, secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et Océans	Malpeque	Lib.
MacAulay, L'hon. Lawrence, ministre du Travail	Cardigan	Lib.
McGuire, Joe	Egmont	Lib.
Proud, George, secrétaire parlementaire du ministre des Anciens combattants	Hillsborough	Lib.

MANITOBA (14)

Alcock, Reg	Winnipeg—Sud	Lib.
Axworthy, L'hon. Lloyd, ministre des Affaires étrangères	Winnipeg—Centre—Sud	Lib.
Blaikie, Bill	Winnipeg—Transcona	NPD
Borotsik, Rick	Brandon—Souris	PC
Desjarlais, Bev	Churchill	NPD
Duhamel, L'hon. Ronald J., secrétaire d'État (Sciences, Recherche et Développement)(Diversification de l'économie de l'Ouest canadien)	Saint-Boniface	Lib.
Harvard, John, secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire	Charleswood—Assiniboine	Lib.
Hilstrom, Howard	Selkirk—Interlake	Réf.
Hoeppner, Jake E.	Portage—Lisgar	Réf.
Iftody, David	Provencher	Lib.
Mark, Inky	Dauphin—Swan River	Réf.
Martin, Pat	Winnipeg—Centre	NPD

Nom	Circonscription	Affiliation politique
Pagtakhan, Rey D., secrétaire parlementaire du premier ministre	Winnipeg—Nord—St. Paul	Lib.
Wasylycia-Leis, Judy	Winnipeg—Centre—Nord	NPD
NOUVEAU-BRUNSWICK (10)		
Bernier, Gilles	Tobique—Mactaquac	PC
Bradshaw, Claudette, secrétaire parlementaire du ministre de la Coopération internationale	Moncton	Lib.
Dubé, Jean	Madawaska—Restigouche	PC
Godin, Yvon	Acadie—Bathurst	NPD
Herron, John	Fundy—Royal	PC
Hubbard, Charles	Miramichi	Lib.
Scott, L'hon. Andy, solliciteur général du Canada	Fredericton	Lib.
Thompson, Greg	Charlotte	PC
Vautour, Angela	Beauséjour—Petitcodiac	NPD
Wayne, Elsie	Saint John	PC
NOUVELLE-ÉCOSSE (11)		
Brison, Scott	Kings—Hants	PC
Casey, Bill	Cumberland—Colchester	PC
Dockrill, Michelle	Bras d'Or	NPD
Earle, Gordon	Halifax—Ouest	NPD
Keddy, Gerald	South Shore	PC
Lill, Wendy	Dartmouth	NPD
MacKay, Peter	Pictou—Antigonish—Guysborough	PC
Mancini, Peter	Sydney—Victoria	NPD
McDonough, Alexa	Halifax	NPD
Muise, Mark	West Nova	PC
Stoffer, Peter	Sackville—Eastern Shore	NPD
ONTARIO (99)		
Adams, Peter, secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes	Peterborough	Lib.
Assadourian, Sarkis	Brampton—Centre	Lib.
Augustine, Jean	Etobicoke—Lakeshore	Lib.
Barnes, Sue, secrétaire parlementaire du ministre du Revenu national	London—Ouest	Lib.
Beaumier, Colleen	Brampton—Ouest—Mississauga	Lib.
Bélair, Réginald	Timmins—Baie—James	Lib.
Bélanger, Mauril	Ottawa—Vanier	Lib.
Bellemare, Eugène	Carleton—Gloucester	Lib.
Bennett, Carolyn	St. Paul's	Lib.
Bevilacqua, Maurizio	Vaughan—King—Aurora	Lib.
Bonin, Raymond	Nickel Belt	Lib.
Bonwick, Paul	Simcoe—Grey	Lib.
Boudria, L'hon. Don, leader du gouvernement à la Chambre des communes	Glengarry—Prescott—Russell	Lib.
Brown, Bonnie	Oakville	Lib.

Nom	Circonscription	Affiliation politique
Bryden, John	Wentworth—Burlington	Lib.
Bulte, Sarmite	Parkdale—High Park	Lib.
Caccia, L'hon. Charles	Davenport	Lib.
Calder, Murray	Dufferin—Peel—Wellington—Grey	Lib.
Cannis, John	Scarborough—Centre	Lib.
Caplan, Elinor	Thornhill	Lib.
Carroll, Aileen	Barrie—Simcoe—Bradford	Lib.
Catterall, Marlene	Ottawa—Ouest—Nepean	Lib.
Chamberlain, Brenda, secrétaire parlementaire du ministre du Travail	Guelph—Wellington	Lib.
Clouthier, Hec	Renfrew—Nipissing—Pembroke	Lib.
Cohen, Shaughnessy	Windsor—St. Clair	Lib.
Collenette, L'hon. David M., ministre des Transports	Don Valley—Est	Lib.
Comuzzi, Joe	Thunder Bay—Nipigon	Lib.
Copps, L'hon. Sheila, ministre du Patrimoine canadien	Hamilton—Est	Lib.
Cullen, Roy	Etobicoke—Nord	Lib.
DeVillers, Paul, secrétaire parlementaire du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales	Simcoe—Nord	Lib.
Dromisky, Stan	Thunder Bay—Atikokan	Lib.
Eggleton, L'hon. Arthur C., ministre de la Défense nationale	York—Centre	Lib.
Finlay, John	Oxford	Lib.
Fontana, Joe	London—Centre—Nord	Lib.
Galloway, Roger	Sarnia—Lambton	Lib.
Godfrey, John, secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien	Don Valley—Ouest	Lib.
Graham, Bill	Toronto—Centre—Rosedale	Lib.
Gray, L'hon. Herb, vice-premier ministre	Windsor—Ouest	Lib.
Grose, Ivan	Oshawa	Lib.
Guarnieri, Albina	Mississauga—Est	Lib.
Harb, Mac	Ottawa—Centre	Lib.
Ianno, Tony	Trinity—Spadina	Lib.
Jackson, Ovid L., secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor	Bruce—Grey	Lib.
Jones, Jim	Markham	PC
Jordan, Joe	Leeds—Grenville	Lib.
Karygiannis, Jim	Scarborough—Agincourt	Lib.
Keyes, Stan, secrétaire parlementaire du ministre des Transports	Hamilton—Ouest	Lib.
Kilger, Bob	Stormont—Dundas	Lib.
Knutson, Gar	Elgin—Middlesex—London	Lib.
Kraft Sloan, Karen, secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement	York—Nord	Lib.
Lastewka, Walt, secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie	St. Catharines	Lib.
Lee, Derek	Scarborough—Rouge River	Lib.
Longfield, Judi	Whitby—Ajax	Lib.
Mahoney, Steve	Mississauga—Ouest	Lib.
Malhi, Gurbax Singh	Bramalea—Gore—Malton	Lib.
Maloney, John	Erie—Lincoln	Lib.
Manley, L'hon. John, ministre de l'Industrie	Ottawa—Sud	Lib.
Marchi, L'hon. Sergio, ministre du Commerce international	York—Ouest	Lib.

Nom	Circonscription	Affiliation politique
Marleau, L'hon. Diane, ministre de la Coopération internationale et ministre responsable de la Francophonie	Sudbury	Lib.
McCormick, Larry	Hastings—Frontenac—Lennox and Addington	Lib.
McKay, John	Scarborough—Est	Lib.
McTeague, Dan	Pickering—Ajax—Uxbridge	Lib.
Milliken, Peter, vice-président et président des Comités pléniers	Kingston et les Îles	Lib.
Mills, Dennis J.	Broadview—Greenwood	Lib.
Minna, Maria, secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration	Beaches—East York	Lib.
Mitchell, L'hon. Andy, secrétaire d'État (Parcs)	Parry Sound—Muskoka	Lib.
Murray, Ian	Lanark—Carleton	Lib.
Myers, Lynn	Waterloo—Wellington	Lib.
Nault, Robert D., secrétaire parlementaire du ministre du Développement des ressources humaines	Kenora—Rainy River	Lib.
Nunziata, John	York—Sud—Weston	Ind.
O'Brien, Pat	London—Fanshawe	Lib.
O'Reilly, John	Victoria—Haliburton	Lib.
Parent, L'hon. Gilbert, Président	Niagara—Centre	Lib.
Parrish, Carolyn	Mississauga—Centre	Lib.
Perić, Janko	Cambridge	Lib.
Peterson, L'hon. Jim, secrétaire d'État (Institutions financières internationales)	Willowdale	Lib.
Phinney, Beth	Hamilton Mountain	Lib.
Pickard, Jerry, secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux	Kent—Essex	Lib.
Pillitteri, Gary	Niagara Falls	Lib.
Pratt, David	Nepean—Carleton	Lib.
Provenzano, Carmen	Sault Ste. Marie	Lib.
Redman, Karen	Kitchener—Centre	Lib.
Reed, Julian, secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international	Halton	Lib.
Richardson, John, secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale	Perth—Middlesex	Lib.
Rock, L'hon. Allan, ministre de la Santé	Etobicoke—Centre	Lib.
Serré, Benoît	Timiskaming—Cochrane	Lib.
Shepherd, Alex	Durham	Lib.
Speller, Bob	Haldimand—Norfolk—Brant	Lib.
St. Denis, Brent	Algoma—Manitoulin	Lib.
Steckle, Paul	Huron—Bruce	Lib.
Stewart, L'hon. Christine, ministre de l'Environnement	Northumberland	Lib.
Stewart, L'hon. Jane, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien	Brant	Lib.
Szabo, Paul	Mississauga—Sud	Lib.
Telegdi, Andrew	Kitchener—Waterloo	Lib.
Torsney, Paddy	Burlington	Lib.
Ur, Rose-Marie	Lambton—Kent—Middlesex	Lib.
Valeri, Tony, secrétaire parlementaire du ministre des Finances	Stoney Creek	Lib.
Vanclief, L'hon. Lyle, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire	Prince Edward—Hastings	Lib.
Volpe, Joseph, secrétaire parlementaire du ministre de la Santé	Eglinton—Lawrence	Lib.

Nom	Circonscription	Affiliation politique
Wappel, Tom	Scarborough–Sud–Ouest	Lib.
Whelan, Susan	Essex	Lib.
Wilfert, Bryon	Oak Ridges	Lib.
Wood, Bob	Nipissing	Lib.
QUÉBEC (75)		
Alarie, Hélène	Louis–Hébert	BQ
Assad, Mark	Gatineau	Lib.
Asselin, Gérard	Charlevoix	BQ
Bachand, André	Richmond—Arthabaska	PC
Bachand, Claude	Saint-Jean	BQ
Bakopanos, Eleni, secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada	Ahuntsic	Lib.
Bellehumeur, Michel	Berthier—Montcalm	BQ
Bergeron, Stéphane	Verchères	BQ
Bernier, Yvan	Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok	BQ
Bertrand, Robert	Pontiac—Gatineau—Labelle	Lib.
Bigras, Bernard	Rosemont	BQ
Brien, Pierre	Témiscamingue	BQ
Canuel, René	Matapédia—Matane	BQ
Cauchon, L'hon. Martin, secrétaire d'État (Bureau fédéral de développement régional (Québec))	Outremont	Lib.
Charbonneau, Yvon	Anjou—Rivière-des-Prairies	Lib.
Charest, L'hon. Jean J.	Sherbrooke	PC
Chrétien, Le très hon. Jean, premier ministre	Saint-Maurice	Lib.
Chrétien, Jean-Guy	Frontenac—Mégantic	BQ
Coderre, Denis	Bourassa	Lib.
Crête, Paul	Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques	BQ
Dalphonde-Guiral, Madeleine	Laval—Centre	BQ
de Savoye, Pierre	Portneuf	BQ
Debien, Maud	Laval—Est	BQ
Desrochers, Odina	Lotbinière	BQ
Dion, L'hon. Stéphane, président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales	Saint-Laurent—Cartierville	Lib.
Discepola, Nick, secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada	Vaudreuil—Soulanges	Lib.
Drouin, Claude	Beauce	Lib.
Dubé, Antoine	Lévis	BQ
Duceppe, Gilles	Laurier—Sainte-Marie	BQ
Dumas, Maurice	Argenteuil—Papineau	BQ
Finestone, L'hon. Sheila	Mont-Royal	Lib.
Folco, Raymonde	Laval—Ouest	Lib.
Fournier, Ghislain	Manicouagan	BQ
Gagliano, L'hon. Alfonso, ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux	Saint-Léonard—Saint-Michel	Lib.

Nom	Circonscription	Affiliation politique
Gagnon, Christiane	Québec	BQ
Gauthier, Michel	Roberval	BQ
Girard-Bujold, Jocelyne	Jonquière	BQ
Godin, Maurice	Châteauguay	BQ
Guay, Monique	Laurentides	BQ
Guimond, Michel	Beauport — Montmorency — Orléans	BQ
Harvey, André	Chicoutimi	PC
Jennings, Marlene	Notre-Dame-de-Grâce — Lachine	Lib.
Lalonde, Francine	Mercier	BQ
Laurin, René	Joliette	BQ
Lavigne, Raymond	Verdun — Saint-Henri	Lib.
Lebel, Ghislain	Chambly	BQ
Lefebvre, Réjean	Champlain	BQ
Lincoln, Clifford	Lac-Saint-Louis	Lib.
Loubier, Yvan	Saint-Hyacinthe — Bagot	BQ
Marceau, Richard	Charlesbourg	BQ
Marchand, Jean-Paul	Québec-Est	BQ
Martin, L'hon. Paul, ministre des Finances	LaSalle — Émard	Lib.
Massé, L'hon. Marcel, président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure	Hull — Aylmer	Lib.
Ménard, Réal	Hochelaga — Maisonneuve	BQ
Mercier, Paul	Terrebonne — Blainville	BQ
Normand, L'hon. Gilbert, secrétaire d'État (Agriculture et Agroalimentaire) (Pêches et Océans)	Bellechasse — Etchemins — Montmagny — L'Islet	Lib.
Paradis, Denis	Brome — Missisquoi	Lib.
Patry, Bernard, secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien	Pierrefonds — Dollard	Lib.
Perron, Gilles-A.	Saint-Eustache — Sainte-Thérèse	BQ
Pettigrew, L'hon. Pierre S., ministre du Développement des ressources humaines	Papineau — Saint-Denis	Lib.
Picard, Pauline	Drummond	BQ
Plamondon, Louis	Richelieu	BQ
Price, David	Compton — Stanstead	PC
Robillard, L'hon. Lucienne, ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration	Westmount — Ville-Marie	Lib.
Rocheleau, Yves	Trois-Rivières	BQ
Saada, Jacques	Brossard — La Prairie	Lib.
Saint-Julien, Guy	Abitibi	Lib.
Sauvageau, Benoît	Repentigny	BQ
St-Hilaire, Caroline	Longueuil	BQ
St-Jacques, Diane	Shefford	PC
Thibeault, Yolande, vice-présidente adjointe des Comités pléniers	Saint-Lambert	Lib.
Tremblay, Stéphan	Lac-Saint-Jean	BQ
Tremblay, Suzanne	Rimouski — Mitis	BQ
Turp, Daniel	Beauharnois — Salaberry	BQ
Venne, Pierrette	Saint-Bruno — Saint-Hubert	BQ

Nom	Circonscription	Affiliation politique
SASKATCHEWAN (14)		
Axworthy, Chris	Saskatoon—Rosetown—Biggar	NPD
Bailey, Roy	Souris—Moose Mountain	Réf.
Breitkreuz, Garry	Yorkton—Melville	Réf.
Goodale, L'hon. Ralph E., ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé	Wascana	Lib.
Kerpan, Allan	Blackstrap	Réf.
Konrad, Derrek	Prince Albert	Réf.
Laliberte, Rick	Rivière Churchill	NPD
Morrison, Lee	Cypress Hills—Grasslands	Réf.
Nystrom, Lorne	Qu'Appelle	NPD
Pankiw, Jim	Saskatoon—Humboldt	Réf.
Proctor, Dick	Palliser	NPD
Ritz, Gerry	Battlefords—Lloydminster	Réf.
Solomon, John	Regina—Lumsden—Lake Centre	NPD
Vellacott, Maurice	Wanuskewin	Réf.
TERRE-NEUVE (7)		
Baker, George S.	Gander—Grand Falls	Lib.
Byrne, Gerry, secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles	Humber—St. Barbe—Baie Verte	Lib.
Doyle, Norman	St. John's—Est	PC
Mathews, Bill	Burin—St. George's	PC
Mifflin, L'hon. Fred, ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique)	Bonavista—Trinity—Conception	Lib.
O'Brien, Lawrence D.	Labrador	Lib.
Power, Charlie	St. John's—Ouest	PC
TERRITOIRES DU NORD-OUEST (2)		
Blondin—Andrew, L'hon. Ethel, secrétaire d'État (Enfance et Jeunesse)	Western Arctic	Lib.
Karetak—Lindell, Nancy	Nunavut	Lib.
YUKON (1)		
Hardy, Louise	Yukon	NPD

LISTE DES COMITÉS PERMANENTS ET DES SOUS-COMITÉS

(Au 10 octobre 1997 — 1^{ère} Session, 36^e Législature)

AFFAIRES AUTOCHTONES ET DÉVELOPPEMENT DU GRAND NORD

Président : Guy St-Julien

Vice-présidents : John Finlay
Derrek Konrad

Claude Bachand
John Bryden
Ghislain Fournier
Louise Hardy

David Iftody
Nancy Karetak-Lindell
Gerald Keddy

Judi Longfield
Grant McNally
Lawrence O'Brien

Bernard Patry
Mike Scott
Bryon Wilfert

(16)

Membres associés

Cliff Breitreuz
René Canuel
Bill Casey

Pierre de Savoye
Gordon Earle

Reed Elley
Maurice Godin

Rick Laliberté
Maurice Vellacott

AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET COMMERCE INTERNATIONAL

Président : Bill Graham

Vice-présidents : Colleen Beaumier
Bob Mills

Sarkis Assadourian
Jean Augustine
Réginald Bélair
Scott Brison

John Cannis
Maud Debien
Gurmant Grewal
Ted McWhinney

Denis Paradis
Charlie Penson
Julian Reed
Svend Robinson

Benoît Sauvageau
Bob Speller
Daniel Turp

(18)

Membres associés

Claude Bachand
Bill Blaikie
Monique Guay
Jason Kenney

Gary Lunn
Richard Marceau
Keith Martin
Paul Mercier

Lorne Nystrom
Deepak Obhrai
Charlie Power

Nelson Riis
John Solomon
Pierrette Venne

AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE

Président : Joe McGuire

Vice-présidents : Murray Calder
Jay Hill

Hélène Alarie
Leon Benoit
Paul Bonwick
Rick Borotsik

Gerry Byrne
Jean-Guy Chrétien
Denis Coderre

John Harvard
Jake Hoepfner
Larry McCormick

Dick Proctor
Paul Steckle
Rose-Marie Ur

(16)

Membres associés

Garry Breitreuz
Pierre Brien
Rick Casson
Odina Desrochers

Michelle Dockrill
Howard Hilstrom
Allan Kerpan

Réjean Lefebvre
Lorne Nystrom
Gilles Perron

John Solomon
Greg Thompson
Myron Thompson

DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES ET CONDITION DES PERSONNES HANDICAPÉES

Président : Reg Alcock **Vice-présidents :** Bonnie Brown
Dale Johnston

Diane Ablonczy	Brenda Chamberlain	Nick Discepola	Bob Nault	(18)
Rob Anders	Paul Crête	Jean Dubé	Stéphan Tremblay	
Carolyn Bennett	Libby Davies	Albina Guarnieri	Bryon Wilfert	
Claudette Bradshaw	Pierre de Savoye	Larry McCormick		

Membres associés

Yvan Bernier	Antoine Dubé	Wendy Lill	Lorne Nystrom
Pierre Brien	Reed Elley	Inky Mark	Yves Rocheleau
Jocelyne G. Bujold	Yvon Godin	Patrick Martin	Diane St-Jacques
Madeleine Dalphond-Guiral	Sharon Hayes	Réal Ménard	Angela Vautour

ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Président : Charles Caccia **Vice-présidents :** Bill Gilmour
Gar Knutson

Bernard Bigras	Yvon Charbonneau	John Herron	Rick Laliberté	(16)
Chuck Cadman	Christiane Gagnon	Joe Jordan	Dan McTeague	
Aileen Carroll	Roger Gallaway	Karen Kraft Sloan	David Pratt	
Rick Casson				

Membres associés

Hélène Alarie	John Duncan	Louise Hardy	Benoît Sauvageau
Gérard Asselin	Paul Forseth	David Price	Peter Stoffer
Leon Benoit	Maurice Godin	Nelson Riis	Stéphan Tremblay
Pierre Brien			

FINANCES

Président : Maurizio Bevilacqua **Vice-présidents :** Monte Solberg
Paddy Torsney

Mark Assad	Jim Jones	Gary Pillitteri	Gerry Ritz	(16)
Roger Gallaway	Yvan Loubier	Karen Redman	Paul Szabo	
Dick Harris	Gilles Perron	Nelson Riis	Tony Valeri	
David Iftody				

Membres associés

Diane Ablonczy	Odina Desrochers	Francine Lalonde	Lynn Myers
Rob Anders	Nick Discepola	René Laurin	Bob Nault
Sue Barnes	Antoine Dubé	M. Sophia Leung	Lorne Nystrom
Claudette Bradshaw	Raymonde Folco	Steve Mahoney	Pauline Picard
Pierre Brien	Joe Fontana	Larry McCormick	Yves Rocheleau
Scott Brison	Jason Kenny	Alexa McDonough	Alex Shepherd
Jocelyne G. Bujold	Dale Johnston	Bob Mills	John Solomon

INDUSTRIE

Présidente : Susan Whelan

Vice-présidents : Eugène Bellemare
Werner Schmidt

Chris Axworthy
Bonnie Brown
Antoine Dubé
Tony Ianno

Marlene Jennings
Francine Lalonde
Walt Lastewka

Eric Lowther
Ian Murray
Jim Pankiw

Janko Perić
Charlie Power
Alex Shepherd

(16)

Membres associés

Hélène Alarie
Bernard Bigras
Pierre Brien
Jocelyne G. Bujold

Chuck Cadman
Jean Dubé
Christiane Gagnon
Rahim Jaffer

Philip Mayfield
Réal Ménard
Nelson Riis

Benoît Sauvageau
John Solomon
Peter Stoffer

JUSTICE ET DROITS DE LA PERSONNE

Présidente : Shaughnessy Cohen

Vice-présidents : Paul E. Forseth
John Maloney

Eleni Bakopanos
Michel Bellehumeur
Garry Breitreuz
Paul DeVillers

Nick Discepola
Sheila Finestone
Derek Lee

Peter MacKay
Gurbax Malhi
Peter Mancini

Richard Marceau
Jack Ramsay
Andrew Telegdi

(16)

Membres associés

Cliff Breitreuz
Pierre Brien
Chuck Cadman
Madeleine Dalphond-Guiral
Pierre de Savoye

Christiane Gagnon
Michel Guimond
Louise Hardy
Sharon Hayes
Howard Hilstrom

Allan Kerpan
Keith Martin
Réal Ménard
Mark Muise

Svend Robinson
Caroline St-Hilaire
Myron Thompson
Stéphan Tremblay

LIAISON

Président :

Vice-présidents :

Peter Adams
Reg Alcock
George Baker
Robert Bertrand
Maurizio Bevilacqua

Ray Bonin
Charles Caccia
Shaughnessy Cohen
Stan Dromisky

Bill Graham
Clifford Lincoln
Joe McGuire
Beth Phinney

Brent St. Denis
Guy St-Julien
Susan Whelan
John Williams

(17)

PATRIMOINE CANADIEN

Président : Clifford Lincoln

Vice-présidents : Jim Abbott
Mauril Bélanger

Paul Bonwick
Sarmite Bulte
John Godfrey
Joe Jordan

Wendy Lill
Eric Lowther
Dennis Mills

Mark Muise
Deepak Obhrai
Pat O'Brien

Jacques Saada
Caroline St-Hilaire
Suzanne Tremblay

(16)

Membres associés

André Bachand
Claude Bachand
Cliff Breitzkreuz
Pierre Brien

Antoine Dubé
Maurice Dumas
Gordon Earle
Christiane Gagnon

Monique Guay
Rick Laliberté
Francine Lalonde

Inky Mark
Louis Plamondon
Benoît Sauvageau

PÊCHES ET OCÉANS

Président : George Baker

Vice-présidents : Charles Hubbard
Gary Lunn

Yvan Bernier
John Duncan
Wayne Easter
Reed Elley

Nancy Karetak-Lindell
Gar Knutson
M. Sophia Leung

Bill Matthews
Lawrence O'Brien
Carmen Provenzano

Yves Rocheleau
Paul Steckle
Peter Stoffer

(16)

Membres associés

Gilles Bernier
René Canuel
Paul Forseth

Ghislain Fournier
Bill Gilmour

Philip Mayfield
Svend Robinson

Mike Scott
Angela Vautour

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

Président : Peter Adams

Vice-présidents : Marlene Catterall
Chuck Strahl

George Baker
Stéphane Bergeron
Yvon Charbonneau
Madeleine Dalphond-Guiral

Norman Doyle
Ken Epp
Mac Harb

Bob Kilger
Rey Pagtakhan
Carolyn Parrish

John Richardson
John Solomon
Randy White

(16)

Membres associés

Michel Bellehumeur
Bill Blaikie

Michelle Dockrill
Jay Hill

René Laurin
Bill Matthews

Réal Ménard
Suzanne Tremblay

SOUS-COMITÉ DES AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

Président : Yvon Charbonneau

William Blaikie
Madeleine Dalphond-Guiral

Normand E. Doyle

Ken Epp

Carolyn Parrish

(6)

RESSOURCES NATURELLES ET OPÉRATIONS GOUVERNEMENTALES

Président : Brent St. Denis

Vice-présidents : David Chatters
Ben Serré

Gérard Asselin
Gilles Bernier
Jocelyne G. Bujold
Gerry Byrne

Roy Cullen
Raymonde Folco
Yvon Godin

Jim Gouk
Ovid Jackson
Jerry Pickard

Carmen Provenzano
Darrel Stinson
Bob Wood

(16)

Membres associés

Hélène Alarie
Chris Axworthy
Bernard Bigras
Pierre Brien

René Canuel
Jean-Guy Chrétien
Ghislain Fournier
Bill Gilmour

Gerald Keddy
Derrek Konrad
René Laurin
Réjean Lefebvre

Gilles Perron
Nelson Riis
Angela Vautour

SANTÉ

Présidente : Beth Phinney

Vice-présidents : Elinor Caplan
Reed Elley

Carolyn Bennett
Aileen Carroll
Claude Drouin
Maurice Dumas

Grant Hill
Dan McTeague
Lynn Myers

Pauline Picard
Greg Thompson
Rose-Marie Ur

Maurice Vellacott
Joseph Volpe
Judy Wasylcyia-Leis

(16)

Membres associés

Pierre Brien
Libby Davies
Pierre de Savoye

Michelle Dockrill
Antoine Dubé
Christiane Gagnon

Sharon Hayes
John Herron
Keith Martin

Réal Ménard
Caroline St-Hilaire
Stéphan Tremblay

TRANSPORTS

Président : Raymond Bonin

Vice-présidents : Roy Cullen
Lee Morrison

Roy Bailey
Gerry Byrne
Murray Calder
John Cannis

Bill Casey
Bev Desjarlais
Claude Drouin

Ivan Grose
Michel Guimond
Stan Keyes

Inky Mark
Paul Mercier
Carolyn Parrish

(16)

Membres associés

Chris Axworthy
Yvan Bernier
Rick Borotsik

Pierre Brien
Paul Crête

John Cummins
Ghislain Fournier

Rick Laliberté
Yves Rocheleau

COMITÉS MIXTES PERMANENTS BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Joint présidents :

Représentant le Sénat:
les honorables sénateurs

Roch Bolduc	Philippe D. Gigantès
Eymard G. Corbin	Jerahmiel S. Grafstein
Mabel M. DeWare	Louis J. Robichaud
Richard J. Doyle	

Vice-présidents :

Représentant la Chambre des communes:

Marlene Catterall	Gurbax Malhi	(23)
Hec Clouthier	Philip Mayfield	
John Finlay	Paul Mercier	
Deborah Grey	Louis Plamondon	
Howard Hilstrom	David Price	
Jim Karygiannis	Karen Redman	
Raymond Lavigne	Jacques Saada	
Wendy Lill	Brent St. Denis	

Membres associés

Libby Davies	Maurice Dumas
--------------	---------------

EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

Joint présidents :

Représentant le Sénat:
les honorables sénateurs

Michael Cogger	William M. Kelly
Marisa Barth Ferretti	P. Derek Lewis
Normand Grimard	Léonce Mercier
Céline Hervieux-Payette	Wilfred P. Moore

Vice-présidents :

Représentant la Chambre des communes:

John Bryden	Inky Mark	(25)
Bill Casey	John McKay	
Paul DeVillers	Ian Murray	
Ken Epp	Lorne Nystrom	
Marlene Jennings	Alex Shepherd	
Derek Lee	Caroline St-Hilaire	
Gary Lunn	Tom Wappel	
John Maloney	Ted White	
Richard Marceau		

Membres associés

Chris Axworthy	Michel Guimond
Michel Bellehumeur	

LANGUES OFFICIELLES

Joint présidents :

Représentant le Sénat:
les honorables sénateurs

Gérald A. Beaudoin	Fernand Robichaud
Jean-Robert Gauthier	Louis J. Robichaud
Noël A. Kinsella	Lucie Pépin
Rose-Marie Losier-Cool	Jean-Maurice Simard
Jean-Claude Rivest	

Vice-présidents :

Représentant la Chambre des communes:

Sarkis Assadourian	Rahim Jaffer	(25)
Eugène Bellemare	Bob Kilger	
Claudette Bradshaw	Ted McWhinney	
Cliff Breitzkreuz	Val Meredith	
Denis Coderre	Denis Paradis	
Sheila Finestone	Louis Plamondon	
John Godfrey	Diane St-Jacques	
Yvon Godin	Suzanne Tremblay	

Membres associés

Pierre Brien	Angela Vautour
Lorne Nystrom	

COMITÉ MIXTE SPÉCIAL

Joint présidents :

Représentant le Sénat:
les honorables sénateurs

Gérald A. Beaudoin,	Lucie Pépin
Jerahmiel S. Grafstein	Fernand Robichaud
Thérèse Lavoie-Roux	Dalia Wood
John Lynch-Staunton	

Vice-présidents :

Représentant la Chambre des communes:

Reg Alcock	Peter Goldring	(23)
Mauril Bélanger	Rahim Jaffer	
Gerry Byrne	Marlene Jennings	
Paul DeVillers	Réal Ménard	
Nick Discepola	Val Meredith	
Sheila Finestone	Denis Paradis	
Christiane Gagnon	David Price	
Yvon Godin	Paddy Torsney	

Le Président

L'HON. GILBERT PARENT

Comités des Présidents des Comités législatifs

Le vice-président et président des Comités pléniers

M. PETER MILLIKEN

Le vice-président des Comités pléniers

M. IAN McCLELLAND

La vice-présidente adjointe des Comités pléniers

MME YOLANDE THIBEAULT

MEMBRES DU MINISTÈRE

Par ordre de préséance

Premier ministre	le très hon. Jean Chrétien
Vice-premier ministre	l'hon. Herb Gray
Ministre des Affaires étrangères	l'hon. Lloyd Axworthy
Ministre des Transports	l'hon. David M. Collenette
Ministre des Pêches et des Océans	l'hon. David Anderson
Ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé	l'hon. Ralph E. Goodale
Ministre du Patrimoine canadien	l'hon. Sheila Copps
Ministre du Commerce international	l'hon. Sergio Marchi
Ministre de l'Industrie	l'hon. John Manley
Ministre de la Coopération internationale et ministre responsable de la Francophonie	l'hon. Diane Marleau
Ministre des Finances	l'hon. Paul Martin
Ministre de la Défense nationale	l'hon. Arthur C. Eggleton
Président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure	l'hon. Marcel Massé
Ministre de la Justice et procureur général du Canada	l'hon. Anne McLellan
Ministre de la Santé	l'hon. Allan Rock
Ministre du Travail	l'hon. Lawrence MacAulay
Ministre de l'Environnement	l'hon. Christine Stewart
Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux	l'hon. Alfonso Gagliano
Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration	l'hon. Lucienne Robillard
Ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique)	l'hon. Fred Mifflin
Ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien	l'hon. Jane Stewart
Président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales	l'hon. Stéphane Dion
Ministre du Développement des ressources humaines	l'hon. Pierre S. Pettigrew
Leader du gouvernement à la Chambre des communes	l'hon. Don Boudria
Leader du gouvernement au Sénat	l'hon. Alasdair Graham
Ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire	l'hon. Lyle Vanclief
Ministre du Revenu national	l'hon. Harbance Singh Dhaliwal
Solliciteur général du Canada	l'hon. Andy Scott
Secrétaire d'État (Enfance et Jeunesse)	l'hon. Ethel Blondin-Andrew
Secrétaire d'État (Asie-Pacifique)	l'hon. Raymond Chan
Secrétaire d'État (Bureau fédéral de développement régional (Québec))	l'hon. Martin Cauchon
Secrétaire d'État (Multiculturalisme) (Situation de la femme)	l'hon. Hedy Fry
Secrétaire d'État (Amérique latine et Afrique)	l'hon. David Kilgour
Secrétaire d'État (Institutions financières internationales)	l'hon. Jim Peterson
Secrétaire d'État (Sciences, Recherche et Développement) (Diversification de l'Économie de l'Ouest canadien)	l'hon. Ronald J. Duhamel
Secrétaire d'État (Parcs)	l'hon. Andrew Mitchell
Secrétaire d'État (Agriculture et Agroalimentaire)(Pêches et Océans)	l'hon. Gilbert Normand

SECRÉTAIRES PARLEMENTAIRES

Rey D. Pagtakhan	du Premier ministre
Ted McWhinney	du ministre des Affaires étrangères
Stan Keyes	du ministre des Transports
Wayne Easter	du ministre des Pêches et des Océans
Gerry Byrne	du ministre des Ressources naturelles
John Godfrey	de la ministre du Patrimoine canadien
Julian Reed	du ministre du Commerce international
Walt Lastewka	du ministre de l'Industrie
Claudette Bradshaw	de la ministre de la Coopération internationale
Tony Valeri	du ministre des Finances
John Richardson	du ministre de la Défense nationale
Ovid L. Jackson	du président du Conseil du Trésor
Eleni Bakopanos	de la ministre de la Justice et procureur général du Canada
Joseph Volpe	du ministre de la Santé
Brenda Chamberlain	du ministre du Travail
Karen Kraft Sloan	de la ministre de l'Environnement
Jerry Pickard	du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux
Maria Minna	de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration
George Proud	ministre des Anciens combattants
Bernard Patry	de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien
Paul DeVillers	du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales
Robert D. Nault	du ministre du Développement des ressources humaines
Peter Adams	du leader du gouvernement à la Chambre des communes
John Harvard	du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire
Sue Barnes	du ministre du Revenu national
Nick Discepola	du solliciteur général du Canada

TABLE DES MATIÈRES

Le vendredi 10 octobre 1997

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi maritime du Canada

Projet de loi C-9. Ordre du jour: Initiatives ministérielles	765
Motion	765
M. Collette	765
M. Morrison	767
M. Guimond	768
Mme Desjarlais	769
Mme Wayne	771
M. Keyes	772
Mme Wayne	772
M. Keyes	772

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Le Mois national de la sensibilisation à la ménopause

Mme Augustine	773
---------------------	-----

Les Canadiens ukrainiens

M. Mark	773
---------------	-----

L'immigration

Mme Whelan	774
------------------	-----

La Semaine nationale de la famille

Mme Bakopanos	774
---------------------	-----

La Semaine nationale de la coopération

M. Dubé (Lévis)	774
-----------------------	-----

L'équité salariale

M. Harb	774
---------------	-----

Les inondations de la rivière Rouge

M. Hoepfner	775
-------------------	-----

Les mines antipersonnel

M. Bertrand	775
-------------------	-----

Hommage à M. Gilles Boulet

Mme Dalphond-Guiral	775
---------------------------	-----

Les mines antipersonnel

Mme Phinney	775
-------------------	-----

La violence

M. McNally	775
------------------	-----

L'emploi chez les jeunes

Mme Bulte	776
-----------------	-----

Les Jeux autochtones de l'Amérique du Nord

M. Laliberte	776
--------------------	-----

L'emploi

M. Mahoney	776
------------------	-----

L'agriculture

M. Brison	776
-----------------	-----

La justice

M. Provenzano	776
---------------------	-----

Le réseau routier

M. Casey	777
----------------	-----

QUESTIONS ORALES

Les enquêtes de la GRC

Mme Grey	777
M. Massé	777
Mme Grey	777
M. Gray	777
Mme Grey	777
M. Massé	777
M. Strahl	778
M. Pettigrew	778
M. Strahl	778
M. Pettigrew	778
Mme Tremblay	778
M. Massé	778
M. Massé	778
M. Marceau	778
M. Massé	779
M. Marceau	779
M. Massé	779
M. Axworthy (Saskatoon—Rosetown—Biggar)	779
M. Gray	779
M. Axworthy (Saskatoon—Rosetown—Biggar)	779
M. Gray	779
M. MacKay	779
M. Massé	779
M. MacKay	779
M. MacKay	780
M. Massé	780

La fiscalité

M. Lowther	780
M. Martin (LaSalle—Émard)	780
M. Lowther	780
M. Martin (LaSalle—Émard)	780

L'industrie de la pêche

M. Bernier	780
M. Anderson	780
M. Bernier	780
M. Anderson	780

La Women's Institution d'Edmonton

M. Ramsay	781
M. Discepola	781
M. Ramsay	781
M. Discepola	781

Les hélicoptères de sauvetage

M. Bigras	781
M. Eggleton	781
M. Bigras	781
M. Eggleton	781

Le pénitencier de Kingston

M. Thompson (Wild Rose)	781
M. Discepola	782
M. Thompson (Wild Rose)	782
M. Discepola	782

L'assurance-emploi

M. Crête	782
M. Pettigrew	782

L'emploi	
M. Assadourian	782
M. Pettigrew	782
Les affaires autochtones	
M. Konrad	782
M. Konrad	783
M. Patry	783
M. Konrad	783
M. Rock	783
L'emploi	
M. Riis	783
M. Martin (LaSalle—Émard)	783
M. Riis	783
M. Martin (LaSalle—Émard)	783
M. Charest	783
M. Charest	784
M. Martin (LaSalle—Émard)	784
Mme Leung	784
Mme Fry	784
Mme Leung	784
Le développement des ressources humaines	
Mme Lill	784
M. Massé	784
Les travaux publics	
M. Bernier (Tobique—Mactaquac)	784
M. Massé	784
Les affaires étrangères	
Mme Leung	785
M. Axworthy (Winnipeg—Centre—Sud)	785
Le CRTC	
M. Pankiw	785
M. Manley	785
L'environnement	
M. Laurin	785
Mme Kraft Sloan	785
Dépenses par député pour l'exercice 1996-1997	
Le vice-président	785

AFFAIRES COURANTES

Nominations par décret	
M. Adams	785
Les Comités de la Chambre	
Procédure et affaires de la Chambre	
M. Adams	785
Le Règlement	
M. Boudria	786
Motion	786
Adoption de la motion	786
Les comités de la Chambre	
Finances	
M. Boudria	786
Motion	786
Adoption de la motion	786
Procédure et affaires de la Chambre	
Motion d'adoption	786
M. Adams	786

Adoption de la motion	786
Pétitions	
Les coopératives d'habitation	
M. Bonin	786
Les condamnations avec sursis	
M. Strahl	786
Le Code criminel	
M. Strahl	786
Les produits à base d'herbes médicinales	
M. Strahl	786
Les délinquants sexuels	
M. Strahl	786
Les droits de l'enfant	
M. Strahl	786
Le réseau routier	
M. Discepola	786
L'unité nationale	
M. Discepola	786
La fiscalité	
M. Riis	787
La taxe sur les produits et services	
M. Riis	787
Le prix de l'essence	
M. Riis	787
Le Programme canadien de prêts aux étudiants	
M. Riis	787
Le réseau routier	
M. Pickard	787
La fiscalité	
M. McNally	787
Les soins de santé	
M. Adams	787
Le Sénat	
Mme Leung	787
Questions au Feuilleton	
M. Adams	787

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi maritime du Canada	
Projet de loi C-9. Reprise de l'étude de la motion	788
M. Kilger	788
Motion	788
M. Epp	788
M. Kilger	788
M. Nystrom	788
Adoption de la motion	788
M. Keyes	788
M. Mark	789
M. Dubé (Lévis)	790
Mme Lill	791
M. Casey	793
M. Hoepfner	794
M. Crête	796

AFFAIRES COURANTES

Les comités de la Chambre	
Finances	
M. Boudria	797
Motion	797
Adoption de la motion	797

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi maritime du Canada

Projet de loi C-9. Reprise de l'étude de la motion 797

Mme Alarie 797
Demande et report réputés des votes 798

Annexe



*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Les Éditions du gouvernement du Canada,
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government 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 à Les Éditions du gouvernement du 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 Canadian Government Publishing,
Ottawa, Canada K1A 0S9, at \$1.75 per copy or \$286 per year.**