



CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 133 • NUMÉRO 019 • 2<sup>e</sup> SESSION • 35<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le vendredi 22 mars 1996**

Présidence de l'honorable Gilbert Parent

## **TABLE DES MATIÈRES**

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

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 22 mars 1996

La séance est ouverte à 10 heures.

\_\_\_\_\_

Prière

\_\_\_\_\_

### INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

#### LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-14, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois, dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

#### DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

**Le président suppléant (M. Kilger):** Voici la décision de la présidence sur le regroupement des motions à l'étape du rapport du projet de loi C-14.

Il y a 82 motions d'amendement inscrites au *Feuilleton* à l'étape du rapport du projet de loi C-14, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois.

[Français]

Les motions nos 16, 20, 21, 33 et 34 ne peuvent être soumises à la Chambre puisqu'elles n'ont pas reçu la recommandation du Gouverneur général. L'article 76(3) du Règlement exige qu'avis d'une telle recommandation soit donné au plus tard le jour de séance avant le début de l'étude à l'étape du rapport.

[Traduction]

Les autres motions seront groupées aux fins du débat de la manière suivante. Le deuxième groupe comprend les motions nos 1 et 69. Le groupe no 3, les motions nos 2, 28 à 32 et 35 à 55. Le groupe no 4, les motions nos 3 et 5.

[Français]

Groupe no 5: Les motions nos 4, 9, 14, 15, 17, 27, 68, 72 et 73.

[Traduction]

Le groupe no 6, les motions nos 6, 7 et 8. Le groupe no 7, les motions nos 10 à 13.

• (1005)

[Français]

Groupe no 8: Les motions nos 18 et 19.

[Traduction]

Le groupe no 9, les motions nos 22, 26, 71 et 74 à 82. Le groupe no 10, les motions nos 23 et 24. Le groupe no 11, la motion no 25. Le groupe no 12, les motions nos 56 et 70.

[Français]

Groupe no 13: Les motions nos 57 à 66.

[Traduction]

Le 14<sup>e</sup> groupe, la motion no 67.

Les modalités du vote sur les motions de chacun des groupes peuvent être consultées à la table des greffiers. La présidence les rappellera aux députés au moment du vote.

J'appelle maintenant les motions no 1 et 69.

**Mme Elsie Wayne (Saint John, PC):** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Après en avoir discuté hier avec les leaders à la Chambre et les whips des partis, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que la motion no 25 que j'ai proposée soit incluse dans le groupe no 1 pour les fins du débat d'aujourd'hui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Je voudrais demander l'aide de la députée de Saint John. Se reporte-t-elle à sa motion no 25 qu'elle voudrait inclure dans le groupe no 2?

**Mme Wayne:** Monsieur le Président, vous avez parfaitement raison.

**Le président suppléant (M. Kilger):** La Chambre a entendu la députée de Saint John demander le consentement unanime afin d'inclure la motion no 25 dans le groupe no 2. Y a-t-il consentement unanime?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Par conséquent, je présenterai simultanément à la Chambre les groupes nos 2 et 11 aux fins du débat.

**M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, j'ai discuté avec des députés des autres partis et je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que

*Initiatives ministérielles*

l'article 27 soit renvoyé au Comité permanent des transports afin qu'il l'étudie de nouveau, car des renseignements additionnels ont été fournis par des gens du milieu.

**Le président suppléant (M. Kilger):** La Chambre a entendu la demande du député de Kootenay-Ouest—Revelstoke. Y a-t-il consentement unanime?

**Des voix:** Non.

**M. Gouk:** Monsieur le Président, j'invoque de nouveau le Règlement. Je crois comprendre que les groupements comportent également les votes. Le groupe n° 6 inclut une motion visant à supprimer le paragraphe 27(2). Ce même groupe comprend deux motions différentes modifiant le paragraphe 27(3), qui fait partie ou qui se rapporte au paragraphe 27(2).

Si nous nous prononçons sur l'ensemble de ces motions et si le gouvernement décide de rejeter le paragraphe 27(2), comme je pense qu'il en a l'intention, nous rejeterons du coup la motion n° 7 du ministre. Je ne crois pas que ce soit l'intention du gouvernement. Tout cela ne ferait qu'ajouter à la confusion.

Pourrait-on préciser si les motions feront l'objet d'un vote séparé, même si elles sont groupées?

**Le président suppléant (M. Kilger):** Je pense que nous pourrions préciser tout cela au moment de nous prononcer.

• (1010)

**Le président suppléant (M. Kilger):** Pour répondre à l'intervention du député de Kootenay-Ouest—Revelstoke, après examen du groupement no 6, je constate que les motions n°s 6, 7 et 8 seront mises aux voix séparément.

## MOTIONS D'AMENDEMENT

**M. Vic Althouse (Mackenzie, NDP) propose:**

Motion n° 1

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 5, par substitution, aux lignes 21 et 22, page 3, de ce qui suit:

«personnes, y compris les personnes âgées et celles ayant une déficience.»

Motion n° 69

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 170, par substitution, à la ligne 32, page 81, de ce qui suit:

«connexes offerts aux personnes âgées ou celles ayant une».

**Mme Elsie Wayne (Saint John, PC) propose:**

Motion n° 25

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 129, par adjonction, après la ligne 38, page 58, de ce qui suit:

«(3) Pour l'application des articles 129 à 136, l'ancienne ligne du Canadien Pacifique à travers le Maine est réputée un parcours entièrement situé au Canada et tout transporteur desservant une portion de cette ligne située entre St. Jean (Nouveau-Brunswick) et Montréal (Québec) est réputé un transporteur de liaison et tout endroit où la ligne d'une compagnie de chemin de fer est raccordée à un tel transporteur de liaison est réputé un lieu de correspondance.»

**M. Vic Althouse (Mackenzie, NDP):** Monsieur le Président, mes propositions d'amendement visent à modifier le projet de loi à deux endroits. Il s'agit essentiellement des dispositions du projet de loi exigeant que les sociétés ferroviaires, en fournissant leurs servi-

ces de transport et l'accès à ces services, tiennent compte des besoins spéciaux des personnes ayant des déficiences particulières.

Je propose d'ajouter les mots «(personnes) âgées et celles», car il n'est pas toujours facile de décrire les problèmes dont s'accompagne le vieillissement: lenteur et difficulté de monter des marches hautes, par exemple. Ces personnes présentent donc des besoins particuliers quand il s'agit de monter à bord d'un véhicule ou d'en descendre.

Voilà pourquoi j'ai jugé bon d'inclure les besoins des personnes âgées parmi ceux dont les fournisseurs de services de transport devraient tenir compte.

Je constate que la plupart des sociétés aériennes s'en préoccupent maintenant jusqu'à un certain point. Elles font en effet monter les personnes âgées à l'avance, mais rien dans la loi ne les y oblige. D'après le libellé actuel de la loi, rien ne les y oblige, sauf les exigences du marché.

Si nous voulons établir à perpétuité une déclaration des devoirs des fournisseurs de services, comme la loi aura pour effet de le faire, nous devrions stipuler, au nombre des exigences imposées par le gouvernement du Canada aux fournisseurs de services de transport, qu'ils doivent mettre les besoins des personnes âgées en tête de leur ordre des priorités, au même titre que les besoins des personnes ayant des déficiences particulières.

**M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, j'appuie les motions n°s 1 et 69. J'ai quelques réserves, parce que je crois qu'elles contiennent des éléments un peu redondants, mais j'estime que nous devons quand même les appuyer.

• (1015)

Le projet de loi renferme déjà une disposition tendant à éliminer les obstacles aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience. Je me demande quel autre genre d'obstacles une personne âgée pourrait avoir à surmonter, à part ceux déjà mentionnés dans la loi.

Cela demeure toutefois possible et nous devons reconnaître la nécessité pour les personnes âgées d'avoir accès aux services de transport. Comme vient de le déclarer le député, nous ne voulons certainement pas donner l'impression que nous n'avons pas tenu compte des préoccupations des personnes âgées. Ces gens ont droit d'avoir pleinement accès à tous les modes de transport au Canada. Ces motions devraient servir à clarifier le tout. Je ne crois pas toutefois que les personnes âgées auraient été lésées si ces précisions n'avaient pas été apportées, mais pourquoi ne pas nous montrer généreux et veiller à ce que des dispositions soient prévues pour ces gens afin qu'ils aient la certitude de ne pas avoir été laissés pour compte.

En ce qui concerne la motion n° 25, elle constitue une disposition juste envers le Canada atlantique. Elle ne pose aucun problème pour les autres régions du Canada, mais sera très utile pour les provinces de l'Atlantique, car elle leur permettra de profiter de certains avantages décrits dans le projet de loi.

Le projet de loi a été rédigé dans le but de rendre l'accès aux services ferroviaires plus équitable envers tous les expéditeurs du Canada. Pour ce faire, il établit certaines conditions que les expédi-

teurs et les compagnies de chemin de fer doivent respecter en ce qui a trait à l'accès aux divers services. Ne pas tenir compte des particularités du Canada atlantique serait injuste à l'égard de cette région du pays.

Cette motion est conforme à l'ancienne politique qui s'appliquait aux lignes ferroviaires du CP dont une portion passait à travers les États-Unis pour revenir ensuite au Canada. Nous aurions tort de pénaliser le Canada atlantique pour une subtilité de la sorte. J'appuierai donc également cette motion.

**Mme Elsie Wayne (Saint John, PC):** Monsieur le Président, c'est avec grand plaisir que je prends aujourd'hui la parole au sujet de ma motion, qui fait partie du groupe n° 2 des motions concernant le projet de loi C-14, la Loi sur les transports au Canada. Je tiens à remercier le chef de mon parti et député de Sherbrooke d'avoir appuyé ma motion.

Le projet de loi présente une lacune importante et c'est pourquoi j'ai proposé la motion n° 25. L'alinéa 134(6)c) de l'actuelle Loi sur les transports nationaux désigne la ligne du Canadien Pacifique qui s'étend de Saint-Jean au Québec comme située entièrement au Canada aux fins de l'établissement de prix de ligne concurrentiels. Cet alinéa de l'actuelle Loi sur les transports nationaux n'est pas repris dans le projet de loi C-14.

Il est vraiment à craindre que les dispositions du projet de loi C-14 ne soient pas formulées assez clairement pour protéger les expéditeurs des Maritimes de la possibilité d'être captifs si jamais la ligne ferroviaire du CN devient la seule à être située entièrement au Canada entre les Maritimes et le Québec.

Les dispositions du projet de loi C-14 qui traitent des prix de ligne concurrentiels sont les articles 129 à 136. Elles sont à peu près les mêmes que celles contenues dans la Loi de 1987 sur les transports nationaux. L'établissement de prix de ligne concurrentiels vise à protéger les expéditeurs contre les prix monopoles possibles d'une société ferroviaire se trouvant en situation d'exclusivité par rapport à un expéditeur donné.

En l'absence de ces dispositions, une société ferroviaire pourrait menacer d'imposer des tarifs déraisonnables pour le segment de voie qu'elle serait la seule à desservir. Dans presque toutes les régions du Canada autres que les Maritimes, il existe des voies ferroviaires de rechange situées entièrement au Canada que les expéditeurs peuvent emprunter pour le transport de leurs marchandises.

Pendant plus d'un siècle, le CP a exploité entre Montréal, au Québec, et Saint John, au Nouveau-Brunswick, une ligne ferroviaire qui traversait les Cantons de l'Est et bifurquait par le Maine avant d'atteindre McAdam, au Nouveau-Brunswick, puis Saint John, en passant par St. Stephen.

Les expéditeurs des Maritimes qui veulent expédier leurs marchandises au Québec et au-delà ont le choix entre la ligne du CN qui passe par Moncton et les lignes ferroviaires sur courtes distances qui ont remplacé l'ancienne ligne du CP. Sur ordre de l'ONT, le CP a abandonné, le 31 décembre 1994, le segment de cette ligne situé entre Lennoxville et Saint John et, quatre jours plus tard, soit le 4

### *Initiatives ministérielles*

janvier 1995, ce segment était acheté par plusieurs petites sociétés ferroviaires.

Ces entreprises ont acheté ce segment en présumant que les dispositions concernant le prix de ligne concurrentiel seraient toujours en vigueur. Dans le projet de loi C-14, les dispositions sur les prix de ligne concurrentiels ou PLC qui concernent la ligne du CP sont supprimées. Logiquement, rien ne semble justifier le non-assujettissement de pareilles lignes réactivées aux dispositions du projet de loi C-14 sur les PLC.

• (1020)

J'espère que l'exemple que je vais donner montrera clairement à mes collègues de la Chambre la situation dans laquelle nous nous trouvons dans les Maritimes. Prenons l'exemple d'un expéditeur situé à Bathurst, au Nouveau-Brunswick. Cet expéditeur est situé à proximité d'une ligne de chemin de fer qui appartient au CN et il veut expédier un produit au Québec. Le paragraphe 134(5) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux actuellement en vigueur prévoit ceci:

Lorsque la destination finale du transport de marchandises pour un expéditeur est située au Canada, l'expéditeur désigne, afin que soit établi un prix de ligne concurrentiel, un parcours continu situé entièrement au Canada s'il en existe plus d'un qui soit susceptible d'être ainsi emprunté dans de bonnes conditions de rentabilité.

L'alinéa 134(6)c) prévoit que «la ligne du Canadien Pacifique qui traverse le Maine est considérée comme située entièrement au Canada.» Ces dispositions permettent à l'expéditeur de Bathurst de demander et d'obtenir un PLC du CN pour le transport de ses marchandises.

Supposons maintenant que le projet de loi C-14 ait force de loi. L'expéditeur de Bathurst a présenté une demande pour obtenir un PLC. Que lui répondrait le CN? Le CN lui dirait que le paragraphe 131(1) du projet de loi C-14 le prive du droit de demander un PLC à moins qu'il ait conclu un accord sur le transport de ses marchandises avec tous les transporteurs de liaison.

L'article 111 du projet de loi C-14 définit un transporteur de liaison comme étant une compagnie de chemin de fer autre qu'un transporteur local. Quant à l'article 87, il définit une compagnie de chemin de fer comme étant une personne titulaire du certificat d'aptitude visé à l'article 92. Or, pour obtenir un certificat d'aptitude visé à l'article 92, il faut être assujetti à la réglementation fédérale. Les lignes ferroviaires sur courtes distances qui exploitent maintenant l'ancienne ligne du CP sont assujetties à la réglementation provinciale et non pas fédérale; elles ne sont donc pas considérées comme un transporteur de liaison.

Comme l'expéditeur de Bathurst n'a pas conclu d'accord avec le transporteur de liaison en vertu du paragraphe 131(1), le CN ne peut offrir un PLC à l'expéditeur de Bathurst. Celui-ci serait donc lésé sur le plan de la concurrence, parce qu'il devrait utiliser la ligne du CN et que cette compagnie pourrait lui demander n'importe quel tarif.

Mon amendement réglerait ce problème. La ligne située entre Saint John et Montréal serait réputée être un parcours entièrement situé au Canada, comme c'était le cas pour l'ancienne ligne du Canadien Pacifique. L'amendement ajouterait une disposition en vertu de laquelle les transporteurs desservant une portion de cette

*Initiatives ministérielles*

ligne située entre Saint John et Montréal seraient réputés être des transporteurs de liaison. Par conséquent, le transporteur de Bathurst ne serait pas désavantagé.

La vente de la ligne Saint John-Sherbrooke par le CP en janvier 1995 à d'autres chemins de fer ne devrait pas, en principe, faire de différence dans l'analyse de cette question. Le fait que le CP ne soit plus propriétaire de cette ligne n'a plus d'importance pour les transporteurs. Ceux-ci tiennent toujours à avoir l'option de se servir d'une route dont ils se sont servis pendant de nombreuses années. Je sais que le gouvernement veut que le secteur privé réussisse. Et ceux dans le secteur privé ne réussiront que si la ligne en cause est réputée être entièrement au Canada.

Mon amendement vise à obtenir un avantage pour les transporteurs des Maritimes. Il s'agit d'obtenir pour eux non pas un traitement préférentiel, mais simplement le même accès aux dispositions de la LNT que les transporteurs des autres régions du Canada.

Les exploitants de chemins de fer sur courtes distances qui ont récemment fait l'acquisition de la ligne abandonnée du CP qui passe par le Maine pour se rendre au Québec estimaient que telle était la situation. Ils comptaient naturellement sur le maintien des dispositions actuelles.

La perte possible de trafic interne sur l'ancienne ligne du CP rendrait celle-ci moins viable, et il est difficile d'imaginer comment elle pourrait survivre. Les provinces Maritimes ne peuvent se permettre de subir d'autres pertes. Nous avons été la cible de compressions disproportionnées dans les trois derniers budgets. Nous avons perdu notre programme d'aide aux tarifs marchandises régionaux qui nous permettait d'acheminer nos produits sur le marché à des prix concurrentiels. L'incapacité des transporteurs d'obtenir ces prix de ligne concurrentiels ne fera qu'empirer une situation déjà mauvaise.

Je me suis demandé pourquoi l'expression «entièrement au Canada» ne figure plus dans le projet de loi C-14. Est-ce uniquement parce que le CP a vendu cette ligne à un certain nombre d'exploitants de chemins de fer sur courtes distances? Les chemins de fer sur courtes distances ne sont-ils pas aussi importants que ne l'était le CP? Les transporteurs des Maritimes ne sont-ils pas aussi importants que ceux du reste du pays ou est-ce qu'on veut rendre le CN plus intéressant pour le mettre en vente?

• (1025)

Si le gouvernement n'accepte pas cet amendement, on croira qu'il fait de la discrimination contre les Maritimes. Je ne doute pas qu'il veuille éviter une telle chose. J'invite les députés, y compris les ministériels, à appuyer cet amendement qui vise à protéger une industrie et à maintenir la compétitivité du chemin de fer et la capacité des transporteurs de soutenir la concurrence.

**M. Joseph Volpe (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement ne peut appuyer ni la motion n° 1 ni la motion n° 69.

Pour ce qui est de la motion n° 1, la politique nationale des transports prévoit déjà qu'il ne doit y avoir aucun obstacle abusif à la circulation des personnes. La motion n'ajoute rien à la politique.

Il n'est pas nécessaire de mentionner expressément les personnes âgées.

Quant à la motion n° 69, le gouvernement ne peut pas l'appuyer parce que, à son avis, il n'est pas nécessaire d'avoir un règlement portant expressément sur la circulation des personnes âgées pour les raisons que j'ai données en parlant de la motion n° 1. Des dispositions existent déjà sur le sujet.

Au sujet de la motion 25, je dirai que le gouvernement est heureux de l'intérêt que la députée porte à la question, mais il ne peut pas appuyer la motion parce qu'il existe déjà un moyen administratif de régler le problème.

La New Brunswick Southern Railway pourrait mettre immédiatement en vigueur des dispositions permettant de régler tous les problèmes que la société ferroviaire a énumérés et que la députée vient de mentionner. La Eastern Maine Railroad Company, une société affiliée à la New Brunswick Southern Railway, pourrait conclure une entente avec cette dernière pour utiliser le raccordement de Saint John avec le CN. Ainsi, deux chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral, le CN et la Eastern Maine Railroad Company, seraient raccordés à Saint John. Cela établirait un lieu de correspondance répondant aux critères d'admissibilité au prix de ligne concurrentiel et éliminerait ainsi les préoccupations de la députée.

**M. Simon de Jong (Regina—Qu'Appelle, NPD):** Monsieur le Président, je suis déçu de la réponse du gouvernement aux motions n°s 1, 69 et 25.

Les motions n°s 1 et 69 vont un peu plus loin et ajoutent une catégorie de gens à la liste des personnes pour qui il ne doit y avoir aucun obstacle au transport. La loi parle déjà des personnes ayant une déficience et les motions visent à y inclure également les personnes âgées.

On a posé des questions plus tôt aujourd'hui quant à la nécessité d'inclure les personnes âgées. Si elles ont un handicap, elles sont certainement protégées en vertu de cette disposition. Il y a toutefois une zone grise. Les gens vivent plus longtemps. Ils veulent rester dans leur localité au lieu d'aller vivre dans des établissements de soins à des centaines de milles de chez eux.

Je connais plusieurs personnes âgées qui ont des vies très actives, mais qui ne peuvent pas conduire à cause de leur vue. Parfois elles ont de la difficulté à renouveler leur permis de conduire. Elles ne sont pas complètement aveugles et elles n'entrent pas dans la catégorie des personnes ayant une déficience, mais il y a un besoin dans ce secteur. C'est aussi un besoin en matière de transport, particulièrement si leur vue n'est pas assez bonne pour leur permettre de conduire sur l'autoroute. Ces personnes ont vraiment besoin de se rendre dans d'autres centres pour obtenir des services médicaux, pour visiter des membres de leur famille, et ainsi de suite.

L'amendement vise simplement à inclure les personnes âgées dans ce groupe. Si le gouvernement n'accepte pas ces motions, ce sera à cause des bureaucrates qui n'aiment pas qu'on apporte des changements à ce qu'ils ont proposé.

La motion n° 25 a été proposée par notre collègue de Saint John. Elle a présenté d'excellents arguments. Encore une fois, je suis étonné que le gouvernement n'écoute pas les préoccupations légitimes.

mes qui ont été exprimées. Au lieu de cela, il écoute les bureaucrates et s'accroche à ce qu'ils ont décidé, même si ce n'est pas ce que le bon sens aurait dicté.

• (1030)

**M. Werner Schmidt (Okanagan-Centre, Réf.):** Monsieur le Président, je voudrais faire suite à l'intervention de ma collègue, qui demandait si le gouvernement se préoccupe suffisamment des besoins et intérêts des Canadiens du Canada atlantique.

La députée de Saint John semble nous avoir expliqué très clairement l'importance de cette question. Nous devons être très attentifs aux besoins de toutes les régions du pays et pas seulement à ceux d'une région. J'approuve la démarche de ma collègue auprès de la Chambre et j'accorde mon appui à la motion n° 25.

Au sujet des autres amendements proposés, à savoir veiller aux intérêts des personnes âgées et voir à ce que leurs besoins soient satisfaits, la Loi sur les transports régit le cas des personnes qui ne peuvent pas se déplacer aussi rapidement ou qui sont handicapées. Nous devons néanmoins tenir compte des besoins de l'ensemble des Canadiens.

Il est tout à fait justifié que nous soyons saisis de deux motions tendant à ce que les personnes âgées soient traitées équitablement, de façon responsable et de façon égale. Nous devons aussi répondre aux besoins de la population du Canada atlantique qui veut avoir accès à un marché juste et équitable, qui lui offre des services adéquats, efficaces et compétitifs.

En ce qui a trait à la motion n° 38, constaterons-nous encore une fois que le gouvernement ne se préoccupe pas des intérêts du Canada atlantique? Il est particulièrement important de reconnaître que toutes les régions du Canada font partie d'un tout.

**M. Jesse Flis (Parkdale—High Park, Lib.):** Monsieur le Président, je ne sais pas pourquoi les députés de l'autre côté veulent faire une distinction pour les personnes âgées. Il y a des gens de 90 ans qui ne veulent pas être considérés comme handicapés, refusent les fauteuils roulants, etc. Il y a aussi des gens de 60 ans qui ont eux besoin d'un fauteuil roulant. Les gens qui ont besoin d'assistance l'ont déjà, c'est prévu dans la loi. Les compagnies aériennes fournissent des fauteuils roulants à des passagers de tous âges.

Pourquoi donc, vouloir faire une distinction pour les personnes âgées? Je pense qu'elles seraient offensées si cette motion était adoptée.

**Le vice-président (M. Kilger):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

### Initiatives ministérielles

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote par appel nominal sur la motion est différé. Le vote s'appliquera aussi à la motion n° 69.

Le vote suivant porte sur la motion n° 25. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote par appel nominal sur la motion est différé.

• (1035)

Nous passons maintenant au troisième groupe de motions, la motion no 2.

**M. Vic Althouse (Mackenzie, NPD) propose:**

Motion n° 2

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 6, par adjonction, après la ligne 16, page 4, de ce qui suit:

«*«ligne principale» Ligne de chemin de fer située au Canada d'une compagnie de chemin de fer relevant de la compétence fédérale, qui, en rapport avec toutes les autres lignes du système ferroviaire de la compagnie au Canada, constitue le moyen principal de transport des marchandises à l'intérieur d'une ou plusieurs provinces ou entre plusieurs provinces.»*

**M. Boudria:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je me demandais si les motions suivantes pourraient être réputées avoir été mises aux voix: les motions nos 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55.

**Le président suppléant (M. Kilger):** La Chambre me dispense-t-elle de la lecture des motions?

**Des voix:** D'accord.

**M. Vic Althouse (Mackenzie, NPD) propose:**

*Initiatives ministérielles*

## Motion n° 28

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 139, par substitution, aux lignes 7 à 12, page 64, de ce qui suit:

«après consultation du ministre des transports des provinces touchées et après enquête s'il l'estime nécessaire à deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer de prendre en considération l'usage conjoint ou commun de la même emprise s'il estime que l'usage peut entraîner l'amélioration de l'efficacité du transport sur rail, de l'utilisation des biens-fonds de la municipalité ou du transport routier et n'affec-».

## Motion n° 29

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 140, par substitution, à la ligne 30, page 64, de ce qui suit:

«tronçon seulement, mais non une ligne principale, une voie de cour».

## Motion n° 30

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 141, par substitution, à la ligne 10, page 65, de ce qui suit:

«bureaux situés dans le voisinage de chacune des lignes identifiées sur le plan.»

## Motion n° 32

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 142, par adjonction, après la ligne 25, page 65, de ce qui suit:

«(3) Dans les cas où il détermine qu'un embranchement ou un tronçon de celui-ci est rentable ou que, même s'il ne l'est pas, il y a des motifs de croire qu'il puisse le devenir dans un avenir prévisible, l'Office ordonne, par arrêté, dans les six mois suivant la réception de la demande par celui-ci, l'abandon de son exploitation; néanmoins, il peut déterminer dans l'intérêt public que l'exploitation de l'embranchement ou du tronçon doit se poursuivre.

(4) Pour déterminer s'il est dans l'intérêt public que l'exploitation d'un embranchement ou d'un tronçon se poursuive, l'Office examine toutes les questions qui, à son avis, sont liées à l'intérêt public, notamment:

a) les pertes réelles, le cas échéant, supportées par la compagnie de chemin de fer dans l'exploitation de l'embranchement ou du tronçon;

b) la disponibilité, réelle ou probable, d'autres moyens de transport dans la région desservie par l'embranchement ou le tronçon, y compris ceux que le demandeur propose de fournir, et la capacité de ces moyens de répondre aux besoins des expéditeurs de cette région;

c) la volonté et la capacité du demandeur de fournir et d'assurer des moyens de transport autres que l'exploitation de l'embranchement ou du tronçon;

d) la rentabilité de l'utilisation d'autres moyens de transport dans la région desservie par l'embranchement ou le tronçon;

e) suite à l'abandon d'un embranchement ou d'un tronçon, la période nécessaire à l'adaptation, avec des conséquences économiques minimales, des installations qui en dépendent en tout ou en partie;

f) les effets prévisibles sur les autres lignes et transporteurs, de même que sur le réseau national des transports, de l'abandon, à des dates différentes, de l'exploitation d'un embranchement ou d'un tronçon;

g) les conséquences de l'abandon de l'exploitation de l'embranchement sur l'économie des collectivités et de la région desservies par celui-ci;

h) la possibilité que l'exploitation de l'embranchement ou du tronçon soit poursuivie par la modification de la méthode d'exploitation ou par le raccordement avec d'autres lignes de la compagnie;

i) la possibilité que l'exploitation de l'embranchement ou du tronçon soit poursuivie par jonction avec le réseau d'une autre compagnie, ou intégration dans celui-ci, effectuée soit par la vente ou la location de l'embranchement ou du tronçon à une autre compagnie, soit par l'échange entre compagnies de droits d'exploitation ou de passage, soit par d'autres moyens, notamment, si nécessaire, la construction de raccordements avec les lignes d'autres compagnies;

j) les ressources existantes et potentielles de la région desservie par l'embranchement ou le tronçon, les limitations saisonnières touchant les autres moyens de transport dans la région et les besoins futurs et prévisibles de celle-ci en matière de transports.»

## Motion n° 39

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«Section VI

Demandes d'abandon de l'exploitation de lignes de chemin de fer

146.1 (1) Il est interdit à toute compagnie de chemin de fer d'abandonner l'exploitation d'une ligne principale à moins d'y avoir été autorisée, à sa demande, par une ordonnance de l'Office conformément à la présente section.

(2) Il demeure entendu que le paragraphe (1) ne s'applique pas à une voie de cour de triage, à une voie d'évitement, à un épis ou autre voie auxiliaire d'une ligne de chemin de fer.

## Motion n° 40

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.2(1) Sous réserve du paragraphe (3), une compagnie de chemin de fer doit, quatre-vingt-dix jours avant de présenter une demande à l'Office pour l'abandon de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer principale, donner avis à l'Office de son intention de présenter cette demande.

(2) L'avis visé au paragraphe (1) est donné en la forme et selon la manière prescrites à l'Office et aux personnes ou classes de personnes précisées par règlement. Sont joints à cet avis :

a) un état des coûts et des revenus pour la compagnie attribuables à la ligne principale pour chacune des exercices précisés par règlement;

b) un état donnant le volume de marchandises transportées sur la ligne pendant chacun des exercices précisés par règlement.

(3) Une demande d'abandonner l'exploitation d'une ligne principale est à faire en la forme et selon la manière prescrites. Sont joints à cette demande :

a) un état des coûts et des revenus pour la compagnie attribuables directement ou indirectement à la ligne principale pour chacun des exercices précisés par règlement;

b) un état donnant le volume de marchandises transporté sur la ligne pendant chacune des exercices précisés par règlement.



(4) L'avis de la demande auxquels sont joints les états de coûts et de revenus et de quantité de marchandises transportées établis selon la forme et en la manière prescrites est transmis aux personnes ou classes de personnes précisées par règlement.

(5) Malgré les paragraphes (2) à (4), l'Office peut, pour une demande particulière, ordonner que l'avis de la demande projetée ou de la demande soit donné :

a) en une forme et selon une manière différentes de la forme et de la manière prescrites;

b) aux seules personnes ou classes de personnes auxquelles l'Office estime nécessaire de donner l'avis;

c) à des personnes ou classes de personnes différentes de celles des personnes ou classes de personnes prescrites.»

Motion n° 41

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.3 Toute personne peut s'opposer à une demande d'abandon de l'exploitation d'une ligne principale en produisant, auprès de l'Office, au plus tard soixante jours après la date de transmission de l'avis visé au paragraphe 146.2(4), un avis écrit énonçant les motifs reliés aux états visés aux alinéas 146.2(3)a) et b) qu'elle a de s'opposer à la demande.»

Motion n° 42

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.4 Lorsqu'une demande n'a pas fait l'objet d'opposition conformément à l'article 146.3, et qu'aucune offre d'acquiescer la ligne principale n'a été soumise durant le délai mentionné à cet article, l'Office rend immédiatement une ordonnance autorisant l'abandon de l'exploitation de la ligne principale.»

Motion n° 43

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.5 (1) Lorsqu'une demande fait l'objet d'avis d'opposition conformément à l'article 149, l'Office :

a) examine les états de coûts et de revenus joints à la demande et tous les autres pièces, faits et chiffres qui, à son avis, sont pertinents pour arriver à la décision visée à l'alinéa b);

b) établit le montant des pertes réelles, s'il en est, pour la compagnie, attribuables à la ligne principale pour chacune des exercices précisés par règlement;

c) rend publics la décision visée à l'alinéa b) et les principaux facteurs appliqués pour arriver à cette décision de la manière qu'il juge indiquée.

(2) Dans l'exercice des fonctions prévues au paragraphe (1), l'Office peut refuser à la compagnie qui a fait la demande la possibilité de présenter de nouveaux arguments relativement aux objets mentionnés dans ce paragraphe.»

Motion n° 44

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

### Initiatives ministérielles

«146.6 Après la publication de l'avis visé au paragraphe 148(1) et après avoir tenu les auditions qu'il juge nécessaires pour que toutes les personnes qui veulent présenter leurs vues sur l'abandon de l'exploitation de la ligne principale, notamment leur vues sur les facteurs à prendre en considération en vertu de l'article 155, l'Office détermine :

a) si la ligne principale ou l'un de ses tronçons pour lequel l'Office juge utile de rendre une décision distincte, est rentable ou non rentable;

b) s'il y a une probabilité raisonnable que la ligne principale, ou l'un de ses tronçons pour lequel l'Office a jugé utile de rendre une décision distincte en vertu de l'alinéa a) qui n'est pas rentable le devienne dans un avenir prévisible, ;

c) si le maintien de l'exploitation de la ligne ou d'un de ses tronçons est nécessaire dans l'intérêt public.»

Motion n° 45

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.7 (1) L'Office rend une ordonnance autorisant l'abandon d'une ligne principale ou de l'un de ses tronçons six mois après la date de réception de la demande lorsque l'Office arrive à la conclusion que: a) la ligne principale ou l'un de ses tronçons n'est pas rentable et qu'il y a peu de probabilité qu'il le devienne; b) que la ligne principale n'est pas nécessaire dans l'intérêt public.

(2) Le gouverneur en conseil peut, à la demande d'un expéditeur, d'un gouvernement provincial ou municipal ou de l'un de leurs mandataires, modifier la date établie en vertu de l'ordonnance visée au paragraphe (1) ou en vertu d'une modification d'une ordonnance antérieure, mais il ne peut reporter de plus de cinq ans la date fixée en vertu de l'ordonnance originale ou d'une de ses modifications, s'il estime que:

a) l'abandon de l'exploitation de la ligne ou de son tronçon serait contraire à l'intérêt public;

b) l'abandon de l'exploitation de la ligne ou de son tronçon aurait des conséquences importantes sur une grande région du Canada;

c) l'abandon de l'exploitation de la ligne ou de son tronçon aurait des conséquences importantes pour les expéditeurs;

d) il n'y a pas de moyens de transport de remplacement valables dans le secteur desservi par la ligne ou le tronçon.»

Motion n° 46

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

146.8. Même s'il est arrivé à la conclusion qu'une ligne principale ou l'un de ses tronçons est rentable ou qu'il a une probabilité raisonnable qu'il devienne rentable dans un avenir prévisible, l'Office ne peut autoriser l'abandon de l'exploitation de cette ligne ou de ce tronçon s'il arrive à la conclusion qu'il est nécessaire dans l'intérêt public.»

Motion n° 47

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.9. Pour établir si l'exploitation d'une ligne ou de l'un de ses tronçons est nécessaire dans l'intérêt public, l'Office considère tous les facteurs qu'il estime pertinents à l'intérêt public, notamment les facteurs suivants :

*Initiatives ministérielles*

a) les pertes réelles, s'il y a lieu, essayées par la compagnie de chemin de fer du fait de l'exploitation de la ligne principale ou du tronçon;

b) les moyens de transports de remplacement disponibles ou qui pourraient devenir disponibles dans la région desservie par la ligne principale ou le tronçon, notamment ceux que le demandeur propose de fournir et la capacité de ces moyens de transport de répondre aux besoins des expéditeurs de cette région;

c) la mesure dans laquelle le demandeur est disposé à fournir et favoriser des moyens de transport de remplacement de la ligne principale ou du tronçon;

d) s'il serait plus économique d'avoir recours à des moyens de transport de remplacement dans la région desservie par la ligne principale ou le tronçon;

e) le délai raisonnable nécessaire pour arriver à l'ajustement des équipements qui dépendent en tout ou en partie des services rendus par la ligne principale ou le tronçon avec le minimum de perturbation possible de l'économie de la région desservie;

f) l'effet probable sur les autres lignes et les autres transporteurs et le système de transports en général de l'abandon de l'exploitation, à des moments différents, de la ligne principale ou du tronçon;

g) les conséquences économiques de l'abandon de l'exploitation de la ligne principale ou du tronçon sur les agglomérations et la région desservie par les lignes secondaires;

h) la faisabilité de maintenir l'exploitation de la ligne principale ou du tronçon en changeant la méthode d'exploitation par le recours à l'interconnexion avec d'autres lignes de la compagnie;

i) la faisabilité de maintenir l'exploitation de la ligne principale ou du tronçon, soit en conjonction avec une autre compagnie ou par rattachement à son réseau, par vente ou location de la ligne ou du tronçon à une autre compagnie, par l'échange de droits d'exploitation ou de circulation entre des compagnie ou par d'autres moyens, notamment, au besoin, la construction de lignes de raccordement avec les lignes d'autres compagnies;

j) les ressources actuelles et éventuelles de la région desservie par la ligne principale ou le tronçon, les restrictions saisonnières, les autres formes de transports dans la région et les besoins futurs probables en transports de la région.»

## Motion n° 48

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.10 (1) En rendant une ordonnance en vertu des articles 146.4, 146.7 ou 146.8, relativement à l'abandon de l'exploitation d'une ligne principale ou de l'un de ses tronçons, l'Office établit une date pour l'abandon de l'exploitation de la ligne ou du tronçon :

a) qu'il fixe à un an plus tard si VIA Rail Canada Inc. exploite un service de passagers sur un embranchement ou le tronçon ou si l'embranchement ou le tronçon est indiqué sur un plan de VIA Rail Canada Inc. approuvé par le gouverneur en conseil, comme site proposé de la mise en place ou de l'expansion de son service de passagers et nécessaire à la réalisation de son plan;

b) qu'il fixe au moment qui lui paraît opportun, dans l'intérêt public, pour l'abandon de l'exploitation dans tous les autres cas.

(2) La date établie en vertu de l'alinéa (1)b) ne peut être fixée à moins de trente jours ni à de plus d'un an après la date de l'ordonnance.

(3) Lorsque la date de l'abandon de l'exploitation d'une ligne principale ou d'un tronçon a été établie en vertu de l'alinéa (1)a), VIA Rail Canada Inc. peut exiger, dans les six mois suivant la date de l'ordonnance, que la compagnie de chemin de fer qui exploite la ligne principale ou le tronçon le lui cède, à la date établie, en contrepartie du paiement par VIA Rail Canada Inc. soit d'un montant convenu, soit, à défaut d'entente entre VIA Rail Canada Inc. et la compagnie de chemin de fer cédante, un montant qui correspond à la valeur nette de récupération de la ligne principale ou du tronçon.

(4) Immédiatement après avoir exigé la cession de la ligne principale ou du tronçon, conformément au paragraphe (3), VIA Rail Canada Inc. avise l'Office de ce fait.

(5) Lorsque VIA Rail Canada Inc. exige la cession d'une ligne principale ou d'un tronçon conformément au paragraphe (3), la compagnie de chemin de fer qui l'exploite est tenu de le lui céder à la date établie en vertu du paragraphe (1)a), sous réserve de modification conformément à l'article 41, du paragraphe 146.7(2) ou 146.12(2).

(6) Si VIA Rail Canada Inc. et la compagnie de chemin de fer ne s'entendent pas sur le prix de la cession avant la date fixée en vertu de l'alinéa (1)a), l'Office détermine la valeur nette de récupération de la ligne principale ou du tronçon dans les quarante-cinq jours de la demande qui lui en est faite par VIA Rail Canada Inc. ou la compagnie de chemin de fer.

(7) VIA Rail Canada Inc. paie immédiatement après la cession de la ligne principale ou du tronçon, ou la fixation du prix en vertu du paragraphe (6), selon le dernier de ces événements à survenir, soit le montant convenu, soit la valeur de récupération nette de la ligne ou du tronçon, selon le cas.

(8) Le paragraphe (5) ne s'applique pas lorsque l'ordonnance est annulée en vertu du paragraphe 146.12(1).

(9) La cession d'une ligne principale ou d'un tronçon par une compagnie de chemin de fer a les effets suivants :

a) la compagnie de chemin de fer cesse d'avoir quelque obligation que ce soit en vertu de la présente loi ou de toute autre loi fédérale à l'égard de l'exploitation de la ligne ou du tronçon;

b) VIA Rail Canada Inc. n'a aucune obligation en vertu de la présente loi ou de toute autre loi fédérale à l'égard du transport de marchandises sur la ligne principale ou sur le tronçon;

c) la ligne ou le tronçon est constitué ouvrage à l'avantage général du Canada;

d) malgré le paragraphe 146.1(1), VIA Rail Canada Inc. peut abandonner l'exploitation de la ligne principale ou du tronçon si l'exploitation du service de transport de voyageurs est abandonnée ou si la ligne principale ou le tronçon cesse d'être identifié sur un plan visé à l'alinéa (1)a) comme nécessaire à la mise en oeuvre du plan.»

## Motion n° 49

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.11(1) Lorsque l'Office arrive à la conclusion que l'exploitation d'une ligne principale ou de l'un de ses tronçons est nécessaire dans l'intérêt public, il rend, dans les six mois de la réception de la demande d'abandon, l'une ou l'autre des décisions suivantes :

a) si la ligne principale ou le tronçon est rentable, il rejette la demande pour le tout ou à l'égard de ce tronçon;

b) si la ligne principale ou le tronçon n'est pas rentable mais il y a une probabilité raisonnable qu'il le devienne dans un avenir prévisible, il ordonne l'abandon de l'exploitation de la ligne principale ou du tronçon.

(2) Le rejet, conformément au paragraphe (1), de la demande d'une compagnie de chemin de fer n'empêche pas celle-ci de soumettre une autre demande d'abandon de l'exploitation d'un embranchement ou de l'un de ses tronçons.»

Motion n° 50

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

146.12(1) Pour arriver à une décision conformément à l'article 146.6, et établir si l'exploitation d'une ligne principale ou de l'un de ses tronçons est nécessaire dans l'intérêt public, l'Office peut :

a) entendre, aux dates qu'il fixe, des demandes regroupées d'abandon de l'exploitation de plusieurs lignes de chemin de fer qu'il estime, à sa discrétion, situées dans la même région ou des régions adjacentes les une aux autres;

b) exiger de toute compagnie, autre que celle qui présente la demande, qui exploite une ou plusieurs lignes dans une région où, de l'avis de l'Office, au moins une des lignes principales visées par la demande est située, qu'elle lui fournisse, à l'égard des lignes de la compagnie situées, d'après l'Office, dans cette région, un état du volume de transport de marchandises sur ces lignes;

c) sans restreindre le pouvoir qu'a l'Office d'étudier les demandes dans l'ordre qu'il estime approprié, exiger d'une compagnie qui a présenté plusieurs demandes d'abandon de lignes qu'elle lui précise l'ordre dans lequel elle veut que l'Office étudie ses demandes.

(2) L'Office est tenu de respecter le caractère secret de tous les renseignements qui lui sont fournis en vertu d'une réquisition faite conformément à l'alinéa (1)b), sauf pour les renseignements concernant la ligne principale visée par la demande d'abandon d'exploitation.»

Motion n° 51

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.13(1) Au moins une fois tous les cinq ans après la présentation d'une demande d'abandon de l'exploitation d'une ligne principale, l'Office réexamine la demande conformément au présent article et établit, conformément au paragraphe 146.5(1), les pertes réelles directement ou indirectement attribuables à la ligne principale :

a) dans le cas où l'exploitation de la ligne principale n'a pas été abandonnée;

b) dans le cas où la demande n'a pas été rejetée conformément à l'article 146.9;

c) dans le cas où la ligne principale a été cédée à VIA Rail Canada Inc. conformément au paragraphe 146.10(5).

(2) L'Office donne avis du réexamen en la forme et selon la manière prescrites aux personnes ou classes de personnes précisées par règlement qu'il détermine.

### Initiatives ministérielles

(3) Malgré le paragraphe (2) et tout règlement pris en application de l'article 146.17, l'Office peut, pour une demande particulière, donner avis qu'il procédera au réexamen d'une demande :

a) en une forme et selon des modalités différentes de celles prescrites par règlement;

b) aux seules personnes ou classes de personnes qu'il estime approprié;

c) à des personnes ou classes de personnes différentes de celles prévues par règlement.

(4) Les articles 146.3 à 146.10 et le présent article s'appliquent au réexamen de toute demande de la même manière qu'ils s'appliquent à une demande présentée en vertu de l'article 146.2.»

Motion n° 52

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.14(1) L'Office peut annuler une ordonnance autorisant l'abandon de l'exploitation d'un embranchement ou de l'un de ses tronçons aux conditions suivantes :

a) la date prévue de l'abandon n'est pas encore arrivée;

b) il a le consentement de la compagnie de chemin de fer exploitant la ligne ou le tronçon.

(2) L'Office peut changer la date fixée dans une ordonnance pour l'abandon de l'exploitation d'une ligne principale ou de l'un de ses tronçons avant cette date, en fixant pour cet abandon une autre date moins de deux ans postérieure à la date premièrement fixée dans l'ordonnance ou, s'agissant d'une révision de l'ordonnance, moins d'un an postérieure à la date fixée dans la dernière révision de l'ordonnance.»

Motion n° 53

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.15(1) Toute compagnie de chemin de fer autorisée à exploiter une ligne principale ou l'un de ses tronçons pour maintenir le service peut faire une offre d'achat à la compagnie de chemin de fer qui exploite la ligne ou le tronçon, pour un prix qui n'est pas supérieur à la valeur nette de récupération de la ligne ou du tronçon, depuis le moment où la compagnie qui exploite la ligne ou le tronçon a donné avis de son intention de présenter une demande d'abandon d'exploitation conformément à l'article 146.2 jusqu'à l'expiration du délai mentionné à l'article 146.3, si la demande n'a pas fait l'objet d'opposition conformément à l'article 146.3, ou jusqu'à la date de l'ordonnance autorisant l'abandon de l'exploitation si la demande a fait l'objet d'opposition.

(2) La compagnie de chemin de fer qui fait une offre d'acquisition conformément au paragraphe (1) en produit immédiatement une copie auprès de l'Office.

(3) Lorsqu'une offre a été soumise conformément au paragraphe (1) à l'égard d'une ligne principale ou de l'un de ses tronçons, l'Office peut, après avoir tenu les audiences qui, à son avis, sont nécessaires pour permettre à toutes les personnes qui désirent présenter leurs vues sur la cession de la ligne ou du tronçon, rendre une ordonnance de cession de la ligne ou du tronçon.

(4) Une ordonnance rendue en vertu du paragraphe (3) statue que le prix à payer par la compagnie formulant l'offre à la compagnie exploitant la ligne pour la ligne ou le tronçon est :

a) soit le prix convenu entre les compagnies;

*Initiatives ministérielles*

*b)* soit, dans le cas où il n'y a pas d'entente, un prix déterminé par l'Office qui ne doit pas dépasser la valeur nette de récupération de la ligne ou du tronçon.

(5) S'il y a cession conformément au paragraphe (3), de la ligne principale ou de l'un de ses tronçons exploité par une compagnie de chemin de fer à une autre compagnie de chemin de fer :

*a)* la compagnie de chemin de fer qui exploitait la ligne ou le tronçon cesse d'avoir quelque obligation que ce soit en vertu de la présente loi ou de toute autre loi fédérale à l'égard de l'exploitation de la ligne ou du tronçon en cause;

*b)* si la compagnie de chemin de fer à qui la ligne ou le tronçon est cédé relève de la compétence fédérale :

(i) elle est réputée avoir assumé toutes les obligations découlant de la présente loi ou de toute autre loi fédérale relativement à l'exploitation de la ligne ou du tronçon en cause,

(ii) la ligne ou le tronçon continue d'être une ligne principale pour l'application de la présente section même si pour elle constitue une ligne subsidiaire, secondaire, locale ou une dérivation pour la compagnie cessionnaire;

*c)* si, lors de la cession, il existe une entente entre la compagnie qui exploitait la ligne ou le tronçon et VIA Rail Canada Inc. relativement à l'exploitation du service de transport de voyageurs sur cette ligne ou ce tronçon :

(i) les droits et obligations découlant, pour la compagnie qui exploitait la ligne ou le tronçon, de l'entente relativement au service de transport de voyageurs deviennent ceux de la compagnie cessionnaire et continuent, à moins d'entente entre VIA Rail Canada Inc. et la compagnie cessionnaire, de s'appliquer jusqu'à ce que l'exploitation de la ligne ou du tronçon soit abandonnée ou jusqu'à ce que l'exploitation du service de transport de voyageurs soit supprimé,

(ii) la ligne ou le tronçon est déclaré en conséquence ouvrage à l'avantage général du Canada;

*d)* si la compagnie cessionnaire de la ligne ou du tronçon ne relève pas de la compétence législative fédérale, et qu'il n'existe pas, à ce moment, d'entente visée à l'alinéa *c)* relativement à la ligne ou au tronçon, toute déclaration à l'effet que la ligne ou le tronçon est un ouvrage à l'avantage général du Canada cesse de s'appliquer;

*e)* la demande, le cas échéant, d'abandon de l'exploitation de la ligne ou du tronçon est en conséquence retirée en tout ou à l'égard du tronçon seulement.

(6) La déclaration visée au sous-alinéa (5)c)(ii) cesse d'avoir effet à l'égard de la ligne ou du tronçon lors de l'abandon de son exploitation ou lors de la cessation du service de transport de voyageurs sur la ligne ou le tronçon.

(7) Lorsque l'Office juge, en vertu du paragraphe (3), que la cession de la ligne principale ou de l'un de ses tronçons à la compagnie ayant proposé l'offre ne servirait pas l'intérêt public, il donne avis de cette décision à cette dernière compagnie et à la compagnie exploitant la ligne ou le tronçon.»

Motion n° 54

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.16 Toute compagnie de chemin de fer abandonne l'exploitation d'un embranchement ou de l'un de ses tronçons à la date établie en vertu d'une ordonnance rendue en vertu de l'article 146.4 ou 146.7, sous réserve de modification de l'ordonnance conformément à l'article 41, au paragraphe 146.7

(2) ou à l'article 146.14, à moins que l'ordonnance ne soit annulée en vertu de l'article 41 ou 146.11.»

Motion n° 55

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.17 L'Office peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, prendre des règlements aux fins suivantes :

*a)* modifier, dans la mesure où l'Office le juge nécessaire, les dispositions des articles 146.2 à 145.14 de manière à rendre ces dispositions applicables à l'abandon de l'exploitation des lignes principales de chemin de fer;

*b)* établir la forme et la manière de présenter des demande d'abandon de l'exploitation de lignes et la procédure à suivre à l'occasion de ces demandes;

*c)* établir les exercices pour l'application de l'article 160 et l'époque à l'égard de laquelle ces exercices sont fixés;

*d)* établir la forme des avis visés aux articles 146.2 et 146.11 et la manière de les donner;

*e)* déterminer les personnes ou classes de personnes pour l'application des articles 146.2 et 146.11;

*f)* d'une manière générale, prescrire ce qui est nécessaire pour réaliser l'objet de la présente section et en appliquer les dispositions.»

**M. Paul Mercier (au nom de M. Guimond) propose:**

Motion n° 31

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 141, par adjonction, après la ligne 13, page 65, de ce qui suit:

«(4) La compagnie dont le plan ne fait pas état de son intention de cesser d'exploiter une ligne ne peut modifier le plan dans les douze mois suivant l'adoption de celui-ci.»

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.) propose:**

Motion n° 35

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 145, par substitution, à la ligne 13, page 67, de ce qui suit:

«paragraphe 2(1) de la Loi sur les Indiens ou une terre faisant l'objet d'un accord entre la compagnie et le ministre ayant pour but le règlement de revendications territoriales autochtones; elle».

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

**M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, la plupart des amendements ont été publiés pour la première fois dans le *Feuilleton* d'hier, en même temps que l'avis de présentation du projet de loi. Ça a été la course pour se préparer en vue d'un débat raisonnable sur ces 82 amendements. Nous ne les avons pas encore tous passés en revue. Nous ne voulons pas être poussés à prendre une décision hâtive à leur sujet. Nous aimerions avoir du temps pour y réfléchir. Je vous demanderais d'être patients pendant que je les passe en revue.

J'appuie la motion n° 2. En gros, elle a pour effet d'inclure dans la nouvelle loi une vieille définition tout à fait acceptable de ce qu'est un chemin de fer fédéral. Je ne vois aucune raison de ne pas l'appuyer.

Pour ce qui est des motions à partir de la motion n° 28, je vais les passer très rapidement en revue, car elles ne demandent pas beaucoup de commentaires. Je ne pense pas que la motion n° 28 soit justifiée. Nous ne l'appuierons pas, pas plus d'ailleurs que la motion n° 29.

Comme c'est souvent le cas des motions de ce député, la motion n° 29 est contraire à l'esprit du projet de loi. Le député s'est montré à quelques réunions du comité. Je sais qu'il n'en est pas membre et qu'il a d'autres obligations, mais la majorité de ces choses ont été longuement discutées par toutes les parties présentes au comité.

Malheureusement, il semble ne pas comprendre certaines parties du projet de loi, à moins que, du fait qu'il n'ait pas participé à l'ensemble du débat, il n'ait pas saisi l'objet du projet de loi.

Pour ce qui est de la motion n° 30, inscrite au nom du même député, je l'appuierai, bien que je pense qu'elle aurait pu être plus précise. Elle représente néanmoins une amélioration de cet article du projet de loi.

Maintenant, nous avons une intervention d'un député du Bloc québécois. La motion n° 31 est une proposition raisonnable, étant donné qu'elle traite de l'abandon de lignes, et je n'ai pas d'objection.

La motion n° 32 est au nom d'un député du NPD et, là encore, elle va tout à fait à l'encontre de la politique acceptée pour l'abandon de lignes que ce projet de loi essaie de mettre en oeuvre, une politique qui a notre appui.

Il y a eu une discussion un peu controversée à ce sujet pendant les audiences du comité, mais je pense que nous avons reçu de bonnes explications. La plupart des témoins qui ont comparu ont accepté cela.

En ce qui concerne la motion n° 35, présentée par le ministre, je pense que tous les partis sont d'accord avec la motion et qu'elle ne pose pas de problème.

Pour la motion n° 36, il est entendu que je l'appuierai. Elle est basée sur des renseignements très solides. C'est moi qui l'ai présentée. Nous estimons qu'elle accorde une protection raisonnable des intérêts des services publics.

• (1040)

Nous avons eu une participation considérable à ce sujet. J'ai parlé à plusieurs députés de l'autre côté. J'espère que, en l'occurrence, la situation ne sera pas la même que celle où nous nous sommes trouvés par le passé, c'est-à-dire une situation où des personnes sont, individuellement, d'accord avec nous mais, collectivement, se doivent de voter contre.

J'espère que ces députés vont considérer cela sérieusement et, en fin de compte, décider de voter dans l'intérêt du public. Ce n'est pas

### *Initiatives ministérielles*

dans l'intérêt d'une compagnie ou deux, mais dans l'intérêt du public, l'intérêt que nous essayons de protéger avec cette motion.

Même chose pour la motion n° 37.

Mon honorable collègue d'Okanagan-Centre a mentionné la motion n° 38 lorsqu'il a parlé de la motion n° 25 et déclaré que tout semblait indiquer que les libéraux n'appuyaient pas la région atlantique puisqu'ils rejetaient cette motion. La motion n° 38 est une disposition pour garantir la poursuite de l'exploitation de la ligne du CN de Montréal à Halifax pendant une période de cinq ans.

J'avais présenté la même chose en comité lors de l'étude du projet de loi C-89, le projet de loi de privatisation du CN. J'avais demandé alors un moratoire de dix ans. L'administration portuaire d'Halifax est venue témoigner et a présenté un bon argument, parfaitement logique, pour justifier cette initiative.

C'est quelque chose qui ne porte préjudice à personne. C'est simplement une assurance que l'on laissera suffisamment de temps pour trouver le financement nécessaire à l'amélioration des infrastructures pour les navires post-Panamax, et qu'il continuera d'y avoir une voie ferrée pour le transport des marchandises, non seulement vers le centre du Canada, mais aussi vers le Mid-West américain. Grâce à la ligne du CN et au tunnel de Sarnia, le port de Halifax est supérieur à tous les ports de la Nouvelle-Angleterre ou de l'État de New York.

Nous nous dirigeons vers une déréglementation, une privatisation ou une commercialisation des ports très tôt au début de la nouvelle année. L'ancien ministre des Transports nous a prévenus de cela en décembre.

Aux termes de cette nouvelle loi, les autorités portuaires du port de Halifax devront trouver de l'argent sur le marché, sans garanties gouvernementales, et tout bon investisseur se demandera quelle garantie de rendement il a et ce qui va se passer si cette voie est supprimée.

Durant l'étude au comité sur cette question, le dirigeant de CN Rail, M. Paul Tellier, a témoigné devant nous. Aux termes de cette nouvelle loi, il doit donner un aperçu sur trois ans de toute voie qu'il se propose de vendre ou d'abandonner. Je lui ai dit que, s'il devait prévoir pour trois ans, il était évident qu'il devait voir au-delà de cela et envisager la situation pour quatre, cinq ans et même plus. J'ai ajouté que, dans ces circonstances, je voulais savoir s'il pouvait nous dire s'il envisageait, au cours des cinq prochaines années, d'abandonner la voie reliant Montréal à Halifax. Il m'a répondu par un non catégorique. Cette voie n'est pas un fardeau pour le CN.

Certains de mes vis-à-vis, surtout lorsque j'ai soulevé cette question dans le cas du projet de loi C-89, ont trouvé que c'était incroyable que les réformistes interviennent sur le marché privé en essayant de restreindre ce qu'une société privée peut faire ou pas avec ses voies de chemin de fer.

Non seulement les libéraux, mais tous les gouvernements, interviennent depuis 80 ans sur le marché dans le cas du CN Rail. C'est ce qui explique la majorité des problèmes qui existent actuellement dans le secteur ferroviaire.

Il est déraisonnable, après 80 ans d'ingérence, que le gouvernement décide simplement de façon arbitraire de couper le cordon sans période de transition. Une période de transition de cinq ans est tout à fait minime et ne fait de tort à personne, certainement pas au

*Initiatives ministérielles*

CN. Elle ne coûte pas un sou au gouvernement. C'est une situation où tout le monde gagne. J'espère que, cette fois-ci, les députés vont appuyer la région de l'Atlantique et lui accorder cette disposition nécessaire pour que la région de l'Atlantique puisse devenir un géant dans le domaine du transport sur la côte est de l'Amérique du Nord et une belle aubaine pour le CN. On peut être certain, de cette façon, que le trafic arrivant à Halifax passera ensuite par le réseau ferroviaire canadien. Je demande sérieusement à mes vis-à-vis d'adopter une position non partisane et d'appuyer la région de l'Atlantique. Tous les gens de la région attendent de voir ce qu'ils vont faire.

• (1045)

Pour ce qui est de la motion n<sup>o</sup> 39, cette motion de notre collègue néo-démocrate va à l'encontre du principal objectif de ce projet de loi. Cela s'applique aux motions 40 à 55. En gros, tous ces amendements visent à mettre le projet de loi en échec.

Je tiens à dire au député qu'on ne peut pas les appuyer. Il peut se prononcer contre le projet de loi, tout comme nous, selon ce que les libéraux font avec certaines dispositions très controversées dont nous discuterons plus tard, mais, en fonction du libellé actuel du projet de loi, je n'entends pas souscrire à ces motions.

**M. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.):** Monsieur le Président, pour clarifier la situation relativement au consentement unanime qui a été accordée il y a une dizaine de minutes, maintenant que les motions ont toutes été lues, je crois que, pour les fins du compte rendu, on aurait dû dire alors que les motions n<sup>os</sup> 2, 28, 29 et 30 ont été présentées par le député de Mackenzie, appuyé par le député de Regina—Qu'Appelle.

La motion n<sup>o</sup> 31 a été présentée par le député de Blainville—Deux-Montagnes, appuyé par le député de Louis-Hébert.

La motion n<sup>o</sup> 32 a été présentée par le député de Mackenzie, appuyé par le député de Regina—Qu'Appelle.

La motion n<sup>o</sup> 35 a été présentée par le ministre des Transports, appuyé par le ministre des Pêches.

Les motions n<sup>os</sup> 36, 37 et 38 ont été présentées par le député de Kootenay Ouest—Revelstoke, appuyé par le député de Calgary—Centre.

Les motions n<sup>os</sup> 39 à 55 ont été présentées encore une fois par le député de Mackenzie, appuyé par le député de Regina—Qu'Appelle.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Je remercie le whip en chef du gouvernement. Je crois que, du point de vue de la procédure, les greffiers au Bureau et tous les autres peuvent relaxer. Nous savons maintenant où nous en sommes.

**M. Vic Althouse (Mackenzie, NPD):** Monsieur le Président, j'appuie le concept qui sous-tend toutes les motions de ce groupe dont la Chambre est saisie, à savoir que la loi devrait viser également les lignes principales et les embranchements. L'abandon d'une ligne principale serait assujéti aux mêmes conditions que celui d'un embranchement.

Il s'agissait là d'une lacune dans la loi précédente. Si la loi précédente avait reconnu que les sociétés ferroviaires voudront peut-être un jour abandonner des lignes principales, la motion qu'a présentée aujourd'hui la députée de Saint John n'aurait pas été nécessaire, car personne n'avait prévu que la ligne principale se rendant dans sa région serait abandonnée. Personne n'en avait tenu compte et la loi a fait abstraction du problème.

Je viens de la Saskatchewan, qui est traversée par quatre lignes ferroviaires principales. Les agriculteurs et les expéditeurs qui utilisent ces lignes principales voudraient avoir une certaine garantie que les sociétés ferroviaires ne pourront pas abandonner ces lignes comme bon leur semble et qu'elles devront se soumettre à un processus quelconque.

• (1050)

Ces modifications plutôt détaillées décrivent en fait un processus qui exigerait des sociétés ferroviaires, avant l'abandon de lignes, qu'elles montrent leurs coûts et leurs pertes. Elles devraient expliquer les raisons pour lesquelles elles estiment devoir abandonner ces lignes. Elles devraient également rendre ces chiffres publics, de sorte que les expéditeurs et les usagers de ces lignes y aient accès lorsqu'ils tentent de présenter leurs arguments en faveur du maintien de la ligne devant l'organisme qui rendra la décision définitive.

En ce qui concerne les quelques modifications qui traitent de la participation des gouvernements provinciaux, il est incontestable qu'ils doivent participer. Ce sont eux qui devront combler les lacunes et payer pour les coûts des routes et du réseau routier qui remplaceront les lignes de chemin de fer abandonnées.

Je n'ai aucune excuse à présenter pour avoir inclus ces exigences. Je pense que, pour une raison ou une autre, la Chambre refuse de reconnaître que des compagnies de chemins de fer puissent songer à abandonner des lignes principales, même si elles ont déjà abandonné des sections de lignes principales et envisagent d'en abandonner et d'en revendre d'autres. J'espère que la plupart des députés conviendront que ces exigences concernant l'abandon par les compagnies de chemins de fer de sections de lignes principales devraient être exactement les mêmes que celles que nous avons imposées pour l'abandon d'un embranchement.

Ce n'est pas parce que les ministériels et le ministère des Transports protestent en disant que les chemins de fer n'abandonneront jamais des lignes principales, que ces exigences ne devraient pas figurer dans le projet de loi. La députée de Saint John a parlé d'un cas où une ligne principale avait été abandonnée. Certains ont déjà proposé d'abandonner des sections de lignes principales dans le

*Initiatives ministérielles*

nord de l'Ontario. Il y a des propositions d'abandon un peu partout au Canada. D'un bout à l'autre des Prairies, nous assurons l'entretien de quatre lignes principales destinées au transport du grain.

Quant à ce que nous réserve l'avenir, la plupart des compagnies de chemins de fer envisagent d'abandonner certaines de ces lignes principales. Si elles le font, elles devront observer des exigences au moins équivalentes à celles qui s'imposent en cas d'abandon d'un embranchement.

Je ne vois pas pourquoi des députés s'opposeraient à ce qu'on propose simplement d'établir, en cas d'abandon d'une ligne principale, des exigences comparables à celles qui s'appliquent en cas d'abandon d'un embranchement.

J'invite les députés qui ont déjà fait valoir leur opposition à reconsidérer leur position, parce que je crois qu'ils rendent un mauvais service aux collectivités desservies par ce que nous appelons aujourd'hui des lignes principales, si la mesure législative qui orientera l'avenir des transports au Canada, le projet de loi C-14, ne contient pas de dispositions en ce sens.

**M. Gouk:** Monsieur le Président, je me demande s'il y aurait consentement unanime pour que j'intervienne brièvement au sujet de ce que le député vient de mentionner. D'autres députés pourraient peut-être revenir sur la question, mais je voudrais expliquer au député, selon le point de vue des membres du comité, et d'une manière brève et succincte, pourquoi nous avons adopté cette position.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Y a-t-il consentement unanime?

**Des voix:** D'accord.

**M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, selon l'ancien système, l'abandon de lignes faisait suite aux difficultés financières d'une compagnie de chemins de fer. Par conséquent, une société ferroviaire qui voulait abandonner une ligne s'assurait d'abord que cette ligne éprouve des difficultés financières, même si elles étaient peut-être fictives. J'ai parlé avec des représentants de sociétés ferroviaires qui ne l'ont jamais reconnu officiellement, mais c'est indéniable.

Les sociétés ferroviaires commencent par délimiter la ligne. Dans un cas d'abandon de ligne dans ma circonscription, la société ferroviaire a établi un contrat de camionnage confidentiel pour un centre de rechargement de sorte que ce client disparaisse et n'existe plus le long de cet embranchement.

Deuxièmement, elles réduisent l'entretien au minimum absolu. Elles ne violent aucune norme de sécurité, mais elles réduisent l'entretien au minimum, ce qui veut dire faire rouler leurs wagons à demi chargés, à cinq kilomètres à l'heure sur la voie ferrée, de sorte qu'elle finisse par nécessiter des dépenses en immobilisation prohibitives si une autre entreprise voulait s'en charger ou si on leur ordonnait de continuer d'exploiter cette ligne. Elles finissent par obtenir la permission d'abandonner la ligne; à ce moment-là, aucun exploitant sensé de lignes ferroviaires sur courtes distances ne va vouloir acquiescer cet embranchement qui nécessiterait un énorme investissement de capitaux et n'a plus aucun client.

La nouvelle procédure d'abandon de ligne que propose le projet de loi vise à prévenir pareille chose. Comme le député l'a laissé entendre, si le gouvernement commençait à imposer toutes sortes de restrictions et d'interdictions aux sociétés ferroviaires, elles reviendraient tout simplement à l'ancien système, et nous n'aurions pas de développement de lignes ferroviaires sur courtes distances au Canada.

• (1055)

Le nouveau système permet à une société ferroviaire de vendre une ligne ou de l'abandonner. La société doit d'abord la mettre publiquement en vente au moyen d'une série d'annonces et selon un échéancier établi dans le projet de loi. Si elle ne trouve pas d'acheteur, elle doit offrir successivement aux divers paliers de gouvernement, fédéral, provincial et municipal, de leur transférer la ligne à sa valeur nette de récupération, sans en avoir d'abord cessé ou ruiné l'exploitation commerciale.

Le projet de loi favorisera la viabilité des lignes que l'on songe à abandonner. J'ai parlé avec des exploitants de lignes sur courtes distances qui sont impatients de donner de l'expansion à leur réseau et d'accroître. . .

**M. Althouse:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. La Chambre a autorisé le député à expliquer pourquoi il s'opposait à ce que les lignes principales soient visées par le projet de loi. Or, il n'a pas parlé une seule fois des lignes principales. Il n'a parlé que des embranchements. Il n'a pas tenu parole. Je propose que nous passions à autre chose à moins que le député ne traite du sujet. . .

**Le président suppléant (M. Kilger):** Je dois m'en tenir à l'application des règles de la Chambre. Le consentement unanime a été accordé, et tous les députés peuvent le demander. Je rappelle à la Chambre qu'il ne reste que quelques minutes avant de passer aux déclarations de députés et à la période des questions.

Le député de Mackenzie, je le dis en toute déférence, amorçait un débat.

**M. Gouk:** Monsieur le Président, je vais conclure et parler de. . .

**M. Althouse:** Monsieur le Président, c'est un autre rappel au Règlement. Je n'ai peut-être pas été assez clair. Si la Chambre a accordé au député le droit de poursuivre ses observations, c'est pour qu'il précise sa position sur les lignes principales, mais il n'en a pas dit un mot, et je. . .

**Le président suppléant (M. Kilger):** Nous nous engageons de nouveau dans un débat. Avec le plus grand respect envers tous les députés, ce n'est pas la présidence qui donne le consentement unanime, mais les députés. La présidence ne peut pas retirer ce consentement.

Toujours avec le plus grand respect, je dis que le député de Mackenzie a un point de vue, mais que ce n'est pas un rappel au Règlement.

Je vois que le Président est arrivé. J'imagine que nous allons maintenant passer aux déclarations de députés et à la période des questions. Je reviendrai par la suite, et nous reprendrons l'étude du projet de loi à l'étape du rapport.

*Article 31 du Règlement*

**Le Président:** Chers collègues, comme il est 11 heures, la Chambre passe maintenant aux déclarations de députés.

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

### L'IMMIGRATION

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, ce matin, la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration a annoncé la création de quatre centres d'excellence pour la recherche sur l'immigration et l'intégration.

Situés à Montréal, à Toronto, à Edmonton et à Vancouver, ces centres mettront à profit les compétences réunies de 15 des plus grandes universités du Canada. Leur objectif consiste à étudier les répercussions de l'immigration sur des villes du monde entier et à déterminer les meilleures façons de promouvoir l'intégration. Ces centres collaboreront avec des partenaires, comme les groupes communautaires locaux, des organisations du secteur privé, des spécialistes de renommée internationale et tous les ordres de gouvernement.

Un certain nombre de ministères et d'organismes fédéraux contribueront au financement de ce projet visionnaire en raison de ses applications pratiques considérables dans les domaines de la planification urbaine, des services de santé, du logement et de l'éducation, pour n'en mentionner que quelques-uns. De nombreux pays suivront et analyseront les travaux effectués à ces centres, qui correspondent à la plus grande contribution du Canada au projet international de recherche sur les métropoles.

\* \* \*

### L'INDUSTRIEMINIÈRE

**M. Darrel Stinson (Okanagan—Shuswap, Réf.):** Monsieur le Président, hier, j'ai entendu le président de l'Association minière du Canada témoigner devant le Comité des ressources naturelles. J'ai regretté de l'entendre dire que l'industrie minière est très déçue de constater que le gouvernement fédéral n'améliore pas plus rapidement le règlement régissant les mines.

D'après les médias, le ministre des Ressources naturelles veut que les évaluations environnementales soient assujetties à des échéanciers exécutoires. Ce serait un bon début, mais beaucoup d'autres améliorations s'imposent aussi.

Un membre libéral du comité a fait remarquer que, au Mexique, pays qui est notre partenaire au sein de l'ALENA, les approbations environnementales prennent habituellement six mois. Au Canada, elles peuvent prendre de deux à dix ans.

J'ai appuyé le rapport provisoire sur l'amélioration du règlement minier que le comité a déposé en décembre. Le gouvernement a 150 jours pour y répondre d'une façon crédible. J'exhorte le gouvernement à profiter de ce temps pour se préparer à annoncer qu'il a donné un caractère de certitude, de promptitude et de clarté au règlement minier, au lieu de se contenter d'exprimer des intentions pieuses qui ne se concrétiseront jamais.

### LES RÉFUGIÉS

**M. Simon de Jong (Regina—Qu'Appelle, NPD):** Monsieur le Président, notre pays est sur le point de fermer ses frontières aux réfugiés qui nous arrivent par les États-Unis, soit environ un tiers des demandeurs du statut de réfugié.

Le projet d'accord Canada—États-Unis prévoit le renvoi d'un réfugié dans celui des deux pays où il est arrivé en premier. Les États-Unis présentent un triste bilan en ce qui concerne les réfugiés et notamment ceux de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud. Ils ont l'habitude de rejeter et de refouler 98 p. 100 des demandeurs du statut de réfugié du Salvador et du Guatemala. Selon Amnistie internationale, les États-Unis ne constituent pas une destination sûre pour les réfugiés.

Ce projet d'accord n'est qu'un autre exemple de la politique qui consiste à tout ramener au plus bas dénominateur commun. Il prive notre société de toute compassion. Il nous délie de toute responsabilité morale à l'égard de nos frères et de nos sœurs qui fuient le danger et la persécution. Il dévalorise notre pays.

Cet accord sera signé par les libéraux mêmes qui ont vivement contesté cette mesure lorsqu'ils siégeaient dans l'opposition. Les Canadiens qui sont conscientisés diront que le gouvernement devrait avoir honte.

\* \* \*

### LA JOURNÉE MÉTÉOROLOGIQUE MONDIALE

**M. Ron Fewchuk (Selkirk—Red River, Lib.):** Monsieur le Président, tous les ans, le 23 mars, nous célébrons la Journée météorologique mondiale, qui commémore la création de l'Organisation météorologique mondiale des Nations Unies.

Le thème de cette année est «La météorologie au service des sports», car nous célébrons cette année le 100<sup>e</sup> anniversaire des Jeux olympiques modernes.

Les conditions météorologiques sont importantes dans le monde du sport. La sécurité des athlètes et des spectateurs ainsi que la tenue d'événements dépendent des prévisions météorologiques et des données environnementales comme la température, le taux d'humidité, les vents et la qualité de l'air. Environnement Canada reçoit chaque année 50 millions d'appels sur ses lignes d'information météorologique.

Le Service météorologique canadien, un des instituts nationaux les plus anciens au Canada, célèbre cette année son 125<sup>e</sup> anniversaire. Il est de mise de souligner les 125 ans d'expérience que le Canada a acquise en fournissant des informations météorologiques aux Canadiens. Environnement Canada est notre fenêtre sur le temps depuis 1871.

\* \* \*

[Français]

### LES FRANCOPHONES HORS QUÉBEC

**M. Stéphane Bergeron (Verchères, BQ):** Monsieur le Président, la Semaine nationale de la Francophonie qui s'achève est aussi l'occasion de mettre en lumière le rôle prépondérant de la Francophonie québécoise et canadienne, qui, rappelons-le, occupe le



deuxième rang en importance après la France, sur la scène internationale.

Mais cet événement, au-delà des mots et des cérémonies officielles, nous permet de prendre conscience du caractère extrêmement précaire de la langue française au Canada. Dans le but de souligner la Journée internationale de la Francophonie, je faisais état, mercredi en cette Chambre, des statistiques navrantes relatives au taux d'assimilation des francophones à l'extérieur du Québec, notamment en Colombie-Britannique, où le taux d'assimilation des francophones atteint jusqu'à 75 p. 100.

C'est le moment qu'a précisément choisi un collègue du Parti réformiste pour déclarer, d'une façon très audible: «It can't be soon enough», laissant entendre, par ce commentaire mesquin et déplacé, que l'assimilation des francophones au Canada ne se réalisera jamais assez tôt et qu'un taux d'assimilation de l'ordre de 75 p. 100 n'est pas suffisant.

Je suis convaincu que vous voudrez vous joindre à moi, monsieur le Président, pour dénoncer de telles manifestations déplorables d'intolérance.

\* \* \*

[Traduction]

### L'INDUSTRIE

**M. Harold Culbert (Carleton—Charlotte, Lib.):** Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole pour féliciter les entreprises de Carleton—Charlotte qui ont récemment procédé à une expansion, qui ont annoncé leur intention de le faire ou qui ont rebâti leurs installations.

La société Sabian Cymbals de Meductic, au Nouveau-Brunswick, a emménagé dans de nouveaux locaux plus grands et ultramodernes et elle emploie de 12 à 15 personnes de plus. La société McCain Foods a récemment annoncé une importante expansion de son centre de traitement des données de Florenceville, au Nouveau-Brunswick, expansion qui permettra l'embauche de 30 nouveaux employés. La Briggs and Little Woolen Mills de York Mills a récemment bâti de nouvelles installations pour remplacer celles qui ont été détruites par les flammes à l'automne de 1994; ses nouvelles installations ouvriront prochainement et entraîneront la création de plusieurs emplois dans la région.

Ces exemples et de nombreux autres dans la circonscription de Carleton—Charlotte sont des signes de croissance économique et de création d'emplois.

Nous félicitons ces entreprises et les centaines d'autres au Canada qui procèdent à des travaux d'expansion, assurant ainsi la croissance de l'économie et la création d'emplois productifs à plein temps.

\* \* \*

• (1105)

[Français]

### LA SEMAINE NATIONALE DE LA FRANCOPHONIE

**M. Jesse Flis (Parkdale—High Park, Lib.):** Monsieur le Président, nous célébrons la Semaine nationale de la Francophonie.

### Article 31 du Règlement

J'aimerais profiter de cette occasion pour faire ma première déclaration en français et rendre hommage à la contribution que les francophones de toutes origines ont apportée à la vie canadienne.

Aujourd'hui, notre pays compte plus de 8,5 millions de francophones, et le tiers des Canadiens parlent cette langue. Membre fondateur de la Francophonie, le Canada participe à l'épanouissement de la langue et de la culture françaises. Le Canada est le seul pays francophone qui est à la fois membre de la Francophonie et du Commonwealth.

Notre patrimoine multiculturel unique et notre dualité linguistique montrent avec éloquence au monde entier que différence ne rime pas avec division. Pendant la Semaine nationale de la Francophonie, rendons hommage à l'apport des francophones au Canada et dans le monde entier.

\* \* \*

[Traduction]

### REVENUCANADA

**M. Jim Silye (Calgary-Centre, Réf.):** Monsieur le Président, le gouvernement libéral s'apprête à faire une importante ponction fiscale en révisant les déclarations de milliers de Canadiens qui travaillent dans le secteur pétrolier et qui bénéficiaient du crédit d'impôt pour emploi à l'étranger.

Revenu Canada est d'avis que ces contribuables n'avaient pas droit à ce crédit et qu'ils doivent donc payer. Pourquoi a-t-il attendu trois ans? Est-il si difficile de retrouver les filiales de sociétés canadiennes? C'est un coup dur pour ces contribuables. Le ministère éprouve-t-il de la difficulté avec les complexités de sa propre loi fiscale? Voilà un autre argument qui milite en faveur d'un régime fiscal simplifié.

Mais ne nous plaignons pas. D'une certaine manière, le gouvernement nous rend peut-être service. Il nous dit que si un particulier a obtenu de l'argent des contribuables d'une manière inopportune, il doit rembourser cet argent en payant, en plus, une pénalité et des intérêts.

Le régime de retraite en or des députés est abusif depuis les années 70, ses dispositions ayant alors commencé à être plus généreuses que celles du secteur privé. J'espère que les libéraux et leurs amis ne crieront pas au meurtre si le fisc découvre une échappatoire et s'en prend rétroactivement à ces riches pensions dans quelques années.

\* \* \*

[Français]

### LA SEMAINE QUÉBÉCOISE DE LA DÉFICIENCE INTELLECTUELLE

**M. Philippe Paré (Louis-Hébert, BQ):** Monsieur le Président, dimanche dernier, plus de 1 000 résidents du Saguenay Lac-Saint-Jean se réunissaient à l'occasion du lancement de la Semaine québécoise de la déficience intellectuelle.

Sous le thème «Hier l'exclusion, aujourd'hui l'intégration. . . le changement, ça se travaille ensemble», se sont tenues toute la semaine, partout au Québec, des activités de sensibilisation aux problèmes liés à l'intégration des personnes ayant une déficience

*Article 31 du Règlement*

intellectuelle. C'est dans le respect des différences et avec la solidarité de tous et chacun que l'on pourra leur assurer un monde égalitaire où elles auront une qualité de vie sociale à laquelle elles ont droit.

Le Bloc québécois tient également à rendre hommage aux organismes comme l'Association pour le développement de la personne handicapée intellectuelle du Saguenay, qui fête cette année son 20<sup>e</sup> anniversaire. Disons 1 000 fois merci à Louissette Couture, Stella Beaulieu ainsi qu'aux membres de leur conseil d'administration pour leur dévouement à cette noble cause.

\* \* \*

[Traduction]

### LA DISCRIMINATION RACIALE

**M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, je tiens à rappeler que nous célébrons aujourd'hui la Journée internationale pour l'élimination de la discrimination raciale.

Je suis Canadien, mais je suis aussi conscient de mes origines culturelles, qui font de moi une personne unique et distincte mais également un citoyen du plus merveilleux pays du monde.

Notre nation a fait beaucoup de progrès vers le respect de la diversité, mais il reste encore beaucoup à faire. Les tensions raciales sont encore présentes dans nos écoles et la crainte incite certaines communautés à vivre en ghettos.

En tant que modèles pour le reste du monde, nous devons être capables de faire un examen de conscience. Comme société, il nous incombe de contribuer à changer les choses, d'amener les gens à partager leurs espoirs, leurs aspirations, les défis à surmonter et les craintes à vaincre et de trouver des solutions canadiennes pour éliminer le racisme.

\* \* \*

### LA DISCRIMINATION RACIALE

**M. Ovid L. Jackson (Bruce—Grey, Lib.):** Monsieur le Président, nous célébrons aujourd'hui une journée importante, la Journée internationale pour l'élimination de la discrimination raciale. Quand je regarde mes collègues du parti ministériel, je vois ce que les Canadiens ont accompli.

Certaines personnes voient le creuset culturel comme la solution à nos problèmes raciaux. Ils croient que si nous sommes tous semblables nous saurons sûrement nous entendre. Pourtant, nous ne sommes pas tous semblables. C'est précisément ce qui fait la beauté du Canada.

Nous nous voyons comme un seul peuple tout en autorisant les gens à être uniques et différents. Cette attitude m'inspire du respect. Le Canada n'est pas un creuset, mais une mosaïque de couleurs et de textures dont chaque élément conserve son originalité. Voilà le secret du Canada.

• (1110)

Je crois que s'il y a un pays capable d'éliminer le racisme, c'est bien le nôtre. Nous avons trouvé la recette, dont l'ingrédient principal n'est pas la tolérance, qui signifie simplement qu'on endure

quelque chose, mais le respect. Respecter quelqu'un, c'est l'admirer et reconnaître qu'il a quelque chose à offrir. Nous pouvons partager, apprendre les uns des autres et créer un monde merveilleux.

\* \* \*

### LES REVENDEICATIONS TERRITORIALES DES NISGA'A

**Mme Marlene Cowling (Dauphin—Swan River, Lib.):** Monsieur le Président, aujourd'hui un événement historique se déroule en Colombie-Britannique. Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, le ministre provincial des Affaires indiennes et le peuple Nisga'a vont signer un accord de principe.

La voie est ouverte pour le premier traité des temps modernes dans cette province. La signature de cette accord marque une étape importante dans la lutte menée par le peuple Nisga'a pour faire reconnaître officiellement ses droits sur la belle vallée de la Naas.

L'accord signé aujourd'hui est le résultat d'intenses consultations menées auprès des habitants de la Colombie-Britannique. La cérémonie d'aujourd'hui est un grand pas dans la voie de la confiance et de la stabilité, avec lesquelles une nouvelle ère de croissance et de prospérité pourra commencer.

Je félicite toutes les parties à cet accord historique, en particulier le peuple Nisga'a pour sa persévérance et tout ce qu'il a surmonté.

\* \* \*

[Français]

### LES SERVICES CORRECTIONNELS

**M. Bernard St-Laurent (Manicouagan, BQ):** Monsieur le Président, selon Statistique Canada, le taux d'occupation des pénitenciers fédéraux, le 5 mars 1996, est de 14 016 adultes. Il y a actuellement une surpopulation carcérale de 1 553 détenus au Canada.

Le nombre d'incarcérés augmente annuellement de 6 p. 100. Bientôt, le solliciteur général n'aura d'autre choix que de bâtir de nouveaux pénitenciers ou de rénover ceux qui existent pour absorber cette augmentation de la population.

La surpopulation carcérale met en danger la vie des agents correctionnels et engendre des situations conflictuelles entre détenus. J'enjoins le ministre à donner suite à sa volonté de collaborer avec les provinces et à réduire les coûts relatifs à l'incarcération des détenus et à la surpopulation carcérale, en signant une entente avec le gouvernement du Québec pour utiliser les facilités offertes par la nouvelle prison provinciale de Rivière-du-Loup.

\* \* \*

[Traduction]

### L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

**M. Myron Thompson (Wild Rose, Réf.):** Monsieur le Président, le 18 avril, cette année, ma femme et moi allons assister, en compagnie de notre nouvelle bru, à la remise de son diplôme à mon fils. Ce diplôme couronne la formation militaire que mon fils a

*Questions orales*

reçue dans l'armée américaine, à Fort Leonardwood, dans le Missouri.

Malheureusement, bien qu'il ait fait partie des cadets et de la milice dans ce pays, mon fils n'a pas pu réaliser son rêve de servir dans l'armée canadienne simplement parce qu'il était de sexe masculin et de race blanche et qu'il ne remplissait donc pas les conditions imposées par le règlement et le système de quotas en matière d'emploi introduits par ce gouvernement. Le résultat de cette mesure est que le pays va perdre deux citoyens qui vont émigrer aux États-Unis, où mon fils a pu s'enrôler dans l'armée immédiatement.

L'égalité pour tous est de toute évidence une expression qui ne signifie rien pour ce gouvernement libéral. En s'efforçant de lutter contre la discrimination, il en a créé plus. Les Canadiens sont tolérants mais, à cause de l'ignorance de ce gouvernement libéral qui n'entend pas les appels du peuple, la loi va perpétuer la discrimination.

Travaillons donc pour l'égalité en remplaçant dès que possible le gouvernement au pouvoir.

\* \* \*

**LES REVENDEICATIONS TERRITORIALES DES NISGA'A**

**M. Russell MacLellan (Cap-Breton—The Sydneys, Lib.):** Monsieur le Président, aujourd'hui, au village niska'a de New Aiyansh, le gouvernement du Canada, la province de la Colombie-Britannique et le conseil tribal des Niska'a vont signer la première entente de principe négociée en Colombie-Britannique. C'est vraiment un événement historique que tous les députés devraient célébrer.

L'entente de principe avec les Niska'a établit des bases solides qui permettront d'arriver à la certitude dont on besoin les utilisateurs des terres et des ressources. Cet événement marque un jalon dans l'histoire du processus d'élaboration d'une nouvelle relation entre les Niska'a et d'autres peuples autochtones et la Colombie-Britannique.

Les ententes négociées sont, de loin, le meilleur moyen de régler les revendications autochtones en suspens. Cette entente est raisonnable et respecte la directive de notre gouvernement de traiter les revendications qu'il reste à régler, comme celles des Niska'a, de façon juste et équitable à l'endroit de tous les habitants de la Colombie-Britannique.

Une lecture approfondie du texte de l'entente montre sans l'ombre d'un doute qu'on a réussi à tenir compte équitablement de tous les intérêts et objectifs divergents. On y apportera des améliorations. . .

**Le Président:** Le député de Brandon—Souris.

\* \* \*

**LA SANTÉ**

**M. Glen McKinnon (Brandon—Souris, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole pour féliciter le ministre fédéral de l'Agriculture et le personnel de son ministère des mesures décisives qu'ils ont su prendre pour protéger les Canadiens de la maladie de la vache folle. Je rappelle les critiques formulées en 1994 par les partis d'opposition, qui croyaient qu'Ottawa était beaucoup trop sévère dans son interdiction d'importer des bovins de Grande-Bretagne. Le

gouvernement est resté ferme et a pris les précautions nécessaires. Aujourd'hui, les Canadiens peuvent le remercier.

• (1115)

C'est un bon exemple de l'avantage que procure l'existence d'un ministère fédéral de l'Agriculture, qui peut résister aux critiques formulées dans les régions et protéger, entre autres, la survie à long terme de notre industrie bovine et la santé publique. C'est aussi un exemple de bon gouvernement qui contribuera à accroître la confiance des Canadiens dans leurs institutions fédérales.

**QUESTIONS ORALES**

[Français]

**L'INTOXICATION VOLONTAIRE**

**Mme Pierrette Venne (Saint-Hubert, BQ):** Monsieur le Président, hier, la Cour suprême du Canada rendait une décision importante en matière d'intoxication volontaire dans les procès pour meurtre relativement aux dossiers de McMaster, Robinson et Lemky. Les juges du plus haut tribunal ont décidé qu'un prévenu pourra, dorénavant, invoquer plus facilement son état d'ivresse et ainsi faire réduire son accusation de meurtre.

Le ministre de la Justice ne convient-il pas qu'il est déplorable de constater que l'on facilite la preuve à un individu qui s'est intoxiqué volontairement?

[Traduction]

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.):** Non, monsieur le Président. À mon avis, si on lit correctement les décisions rendues hier, on comprend qu'elles ne font que confirmer une pratique déjà suivie par la plupart des tribunaux canadiens, qu'elles clarifient les instructions à donner à un jury lorsque la défense invoque l'ivresse, et qu'elles apportent des rajustements de forme à la façon d'expliquer la loi aux jurys dans de telles causes.

Le plus important, c'est qu'il existe dans le Code criminel certains crimes qui, en raison même de leur définition, exigent qu'il y ait une intention spécifique. C'est là une pure question de droit. Lorsqu'une personne est incapable d'avoir l'intention spécifique de commettre un tel crime, il est clair qu'elle ne peut pas en être reconnue coupable.

Cependant, il est également vrai que, en raison de la loi adoptée par la Chambre des communes l'an dernier, avec l'appui des partis d'opposition, une personne qui consomme volontairement des substances intoxicantes et commet un crime avec violence contre une autre personne ne peut pas se soustraire à sa responsabilité criminelle.

C'est ce qui était dans le projet de loi C-72 et c'est ce que dit la loi canadienne.

[Français]

**Mme Pierrette Venne (Saint-Hubert, BQ):** Monsieur le Président, le ministre de la Justice ne convient-il pas que la Cour suprême vient tout simplement de banaliser le meurtre en permettant dorénavant à un meurtrier intoxiqué de sortir plus rapidement de prison, puisqu'un homicide involontaire coupable signifiera que l'individu

*Questions orales*

pourra recouvrer sa liberté plus rapidement en ne purgeant que le tiers de sa sentence?

[Traduction]

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, là encore, je ne peux pas être d'accord avec la députée.

Hier, la Cour suprême du Canada n'a pas changé les dispositions de la loi se rapportant à la responsabilité en cas de meurtre. Elle a simplement clarifié les instructions que les juges doivent donner aux jurys lorsque la défense invoque l'intoxication.

L'homicide involontaire coupable peut entraîner une peine maximale d'emprisonnement à vie. Il appartient aux tribunaux, en tenant compte des circonstances entourant chaque cas, de déterminer quelle est la peine appropriée. Il arrive que l'auteur d'un homicide involontaire coupable ne soit pas incarcéré, comme ce fut le cas récemment à Hamilton, où une femme avait tué son mari atteint d'une maladie en phase terminale. Compte tenu des circonstances de l'affaire, le tribunal a estimé que l'incarcération n'avait aucune utilité.

[Français]

**Mme Pierrette Venne (Saint-Hubert, BQ):** Monsieur le Président, depuis le début de son mandat, le ministre de la Justice ne fait que légiférer à la pièce. Je vous en donne quelques exemples: l'affaire Daviault, l'ADN, les mutilations génitales. Ce ne sont que quelques exemples.

Quand le ministre de la Justice va-t-il prendre ses responsabilités et proposer les mesures appropriées?

[Traduction]

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, les questions de la députée reposent sur une interprétation des décisions que je ne partage pas. Nous partons donc de points de vue différents.

• (1120)

La députée affirme que nous légiférons à la pièce. Cependant, dans l'affaire Daviault, la Chambre des communes, à l'initiative du gouvernement, a pris des mesures pour corriger une loi qui, à notre avis, comportait des failles. Les personnes qui absorbent volontairement des substances intoxicantes doivent être tenues responsables des actes criminels qu'elles commettent sous l'effet de ces substances.

De plus, nous avons pris d'autres mesures plus globales, notamment avec le projet de loi C-41, qui réformait complètement la structure du processus de détermination de la peine en droit pénal, ainsi qu'avec le projet de loi C-68, qui instaurait une nouvelle réglementation complète sur les armes à feu.

Nous avons agi de façon responsable, cohérente et efficace.

\* \* \*

[Français]

**LES FORCES ARMÉES CANADIENNES**

**M. Roger Pomerleau (Anjou—Rivière-des-Prairies, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de la Défense nationale.

Pendant que la police militaire enquête sur des rites initiatiques de mauvais goût à la base de Gagetown, au Nouveau-Brunswick, on apprend maintenant en plus que deux cadets officiers font face à la cour martiale et que huit autres auraient été coupables de harcèlement pour leur participation à d'autres rites d'initiation qui ont eu lieu en juin dernier à la même base. Un cadet aurait même été torturé et battu par ses collègues.

Comment le ministre peut-il expliquer que ses directives pour éviter ce genre de rituels ne soient toujours pas respectées, et quelle excuse le ministre peut-il fournir à la Chambre cette fois-ci?

[Traduction]

**L'hon. David M. Collette (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.):** Monsieur le Président, je rappelle au député que ces incidents font l'objet d'enquêtes. Dans un cas, les choses sont encore en suspens. Il serait tout à fait incorrect de ma part de faire le moindre commentaire sur le fond de l'affaire car je risquerais de porter atteinte à l'enquête et au processus judiciaire.

Mon secrétaire parlementaire a frappé en plein dans le mille hier lorsqu'il a répondu à une question similaire posée par l'opposition officielle. On peut mettre en place toutes les procédures possibles et imaginables et adopter tous les règlements du monde, ça n'empêchera pas que, parfois, les gens commettent des erreurs de jugement.

L'essentiel ici est de s'assurer que lorsqu'il y a erreur de jugement ou délit, ces incidents fassent rapidement l'objet d'une enquête approfondie et, le cas échéant, que les mesures disciplinaires appropriées soient prises.

[Français]

**M. Roger Pomerleau (Anjou—Rivière-des-Prairies, BQ):** Monsieur le Président, doit-on comprendre, à la lumière de cet autre événement disgracieux qui entache la réputation et la crédibilité des Forces armées canadiennes, que le ministre n'a pas su tirer les conclusions pourtant évidentes des affaires de Petawawa et qu'il n'a pas réussi à forcer son état-major—parce que c'est ce qui est en question actuellement—à prendre les mesures nécessaires pour éviter d'autres bavures de ce genre?

[Traduction]

**L'hon. David M. Collette (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.):** Monsieur le Prési-

*Questions orales*

dent, je pense que ces dernières années nous avons beaucoup appris d'exemples de comportement inacceptable du même genre. Nous avons mis en place les procédures nécessaires.

Nous faisons de notre mieux pour nous assurer que les procédures et les codes de conduite sont respectés, mais lorsqu'il y a transgression, nous prenons rapidement les mesures appropriées.

\* \* \*

**LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES**

**Mme Deborah Grey (Beaver River, Réf.):** Monsieur le Président, combien croyez-vous que le gouvernement est prêt à dépenser pour essayer de faire oublier sa promesse non tenue concernant la TPS, 50 millions de dollars par année, 200 millions, 500 millions?

Le gouvernement cherche tellement désespérément à faire oublier sa promesse concernant la TPS, peut-être pour sauver la carrière politique de la vice-première ministre, qu'il paiera des centaines de millions de dollars aux provinces de l'Atlantique si elles acceptent d'harmoniser la TPS avec leur taxe de vente.

Pourquoi le gouvernement dépense-t-il l'argent des contribuables pour harmoniser la TPS lorsqu'il a clairement promis de la supprimer, de la mettre au rancart, de l'abolir afin d'économiser l'argent des contribuables?

**L'hon. Douglas Peters (secrétaire d'État (Institutions financières internationales), Lib.):** Monsieur le Président, je ne m'intéresse vraiment pas aux spéculations dont il a été question dans les médias. Nous nous intéressons cependant aux négociations avec les provinces en vue d'harmoniser la TPS.

Je sais que les députés d'en face seront très déçus lorsque nous aurons réussi à harmoniser la TPS parce qu'ils n'auront plus de questions à poser.

Ce que la députée a mentionné dans sa question est de la pure spéculation.

**Mme Deborah Grey (Beaver River, Réf.):** Monsieur le Président, ce qui est malheureux, c'est que les libéraux voulaient éliminer la TPS lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre avant de former le gouvernement en 1993.

Il est évident ici que des gens désespérés font des choses désespérées.

• (1125)

La vice-première ministre sait que les électeurs d'Etobicoke-Nord et ceux de Terre-Neuve et du Labrador penseront à la promesse non tenue des libéraux lorsqu'ils iront voter lundi. Ils ne se laisseront pas duper par tous ces discours sur l'harmonisation.

Le gouvernement est tellement désespéré qu'il est prêt à dépenser beaucoup d'argent des contribuables pour que les Canadiens de l'Atlantique se rangent de son côté. Lorsque le ministre dit que l'harmonisation se fera sous peu dans le reste du Canada, il rêve. Le gouvernement est tellement désespéré qu'il se pourrait fort bien que le premier ministre fasse une apparition dans Etobicoke-Nord samedi soir, à la toute fin de la campagne.

Au lieu de dépenser des millions de dollars pour l'harmonisation, au lieu de se lancer dans des opérations de relations publiques en vue des élections partielles, pourquoi la vice-première ministre ne tient-elle pas tout simplement sa promesse de supprimer la TPS, de la mettre au rancart, de l'abolir?

**L'hon. Douglas Peters (secrétaire d'État (Institutions financières internationales), Lib.):** Monsieur le Président, je ne veux pas lire de nouveau la page 20 du livre rouge pour la députée et je ne le ferai pas.

Je vais cependant citer un extrait d'un rapport minoritaire du Parti réformiste: «Bien que le remplacement réponde en partie aux préoccupations exposées au comité, seules les négociations à venir avec les provinces permettront de parer à nombre d'entre elles.»

C'est ce que nous sommes en train de faire. Nous négocions actuellement avec les provinces et nous allons harmoniser la TPS. Je sais que le Parti réformiste sera déçu.

**Mme Deborah Grey (Beaver River, Réf.):** Monsieur le Président, les provinces accepteront certainement de parler d'harmonisation, mais leur réponse sera non. Elles ne veulent rien savoir de l'harmonisation et elles l'ont exprimé très clairement.

Lorsque le gouvernement dit à la page 20 du livre rouge qu'il va remplacer la TPS, c'est de la même TPS qu'il parle. Peut-être que les lettres TPS veulent dire «du Temps Pour Sheila». De combien de temps la vice-première ministre a-t-elle besoin?

**Le Président:** La députée devrait poser sa question.

**Mme Grey:** Monsieur le Président, ces gens savent exactement ce qu'ils ont promis durant la dernière campagne électorale. Cela a été enregistré. Nous l'avons vu à la télévision hier soir. Contrairement aux enregistrements de Richard Nixon, ceux des libéraux ne peuvent pas être effacés. Plus de deux ans se sont écoulés et rien ne s'est passé encore.

Comment la vice-première ministre peut-elle dormir la nuit—en anglais, «lie awake»—, sachant qu'elle a manqué à ses promesses?

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** Il arrive souvent que l'on mette l'accent différemment sur les mots. Je suis sûr que le hansard montrera qu'on a bien dit «lie awake», mais je voudrais mettre les députés en garde contre l'emploi du mot «lie» autant que possible.

L'expression était «lie awake». Je l'accepte. Si la vice-première ministre désire répondre, c'est parfait. Sinon, nous allons continuer.

\* \* \*

[Français]

**LES EMPLOIS D'ÉTÉ POUR ÉTUDIANTS**

**M. Antoine Dubé (Lévis, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre du Développement des ressources humaines.

Dans un communiqué en date du 12 mars dernier, le ministre a annoncé qu'il portera le financement des emplois d'été pour étudiants à 120 millions de dollars. Curieusement, en additionnant les sommes allouées par le gouvernement, le total se chiffre, non pas à 120 millions de dollars, mais à 105 650 000 \$, soit un manque à

*Questions orales*

gagner de 14 350 000 \$. Comment le ministre peut-il expliquer ce manque à gagner dans son communiqué au sujet des emplois d'été pour étudiants?

**L'hon. Douglas Young (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, il faudrait que l'honorable député m'envoie la copie du communiqué auquel il réfère. La seule chose que je peux lui dire, c'est que pour cette année, nous avons réussi, avec l'aide du ministre des Finances, à contribuer un autre montant de 60 millions de dollars pour la création d'emplois pour étudiants cet été.

Le montant total qui sera dépensé pour les emplois cet été pour les jeunes fréquentant des institutions postsecondaires sera de 120 millions de dollars.

**M. Antoine Dubé (Lévis, BQ):** Monsieur le Président, alors qu'il coupe 150 millions de dollars dans l'enseignement postsecondaire au Québec, juste pour cette année, comment le ministre peut-il se vanter de doubler le montant alloué aux emplois d'été pour étudiants à 120 millions, alors que l'ancien gouvernement conservateur dépensait, lui, annuellement, plus de 180 millions par année?

• (1130)

**L'hon. Douglas Young (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, le montant d'argent distribué aux institutions postsecondaires relève toujours de la responsabilité des provinces. Évidemment, il y a de l'argent qui provient du gouvernement canadien par le biais des transferts aux provinces.

La façon dont cet argent est géré par les provinces relève de chaque province, parce que nous voulons toujours respecter leurs juridictions. Si le député nous suggère de retourner à la façon de faire de l'ancienne administration, je suis obligé de lui dire que ce n'est pas quelque chose qu'il devrait espérer, parce que nous n'avons nullement l'intention de faire comme le gouvernement a fait pendant les neuf années du gouvernement conservateur, de 1984 à 1993.

\* \* \*

[Traduction]

### LES RÉCLAMATIONS TERRITORIALES DES NISGA'A

**M. Jack Frazer (Saanich—Les Îles-du-Golfe, Réf.):** Monsieur le Président, des représentants d'Ottawa, de Victoria et du peuple Nisga'a doivent signer aujourd'hui l'accord sur les revendications territoriales des Nisga'a.

Toutefois, il y a beaucoup d'opposition au précédent constitutionnel radical qui sera ainsi établi. Il n'y a pas eu suffisamment de consultations valables avec tous les gens qui seront touchés par cette entente.

Est-ce que la vice-première ministre pourrait demander au ministre des Affaires indiennes de reporter la cérémonie de signature prévue pour aujourd'hui?

**L'hon. Ralph E. Goodale (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.):** Monsieur le Président, la signature aura lieu aujourd'hui, comme prévu.

Avant cette entente de principe, nous avons eu plus de 200 réunions publiques, nombre de portes ouvertes et nombre de consultations pour tenir toutes les parties intéressées au courant du processus.

Comme le député le sait certainement, les négociateurs continueront à faire en sorte que le public soit informé et que les consultations continuent jusqu'à la signature de l'accord final.

Je suis sûr que le député sera d'accord avec moi pour dire que c'est un grand pas en avant dans l'histoire de notre pays et que le Parti réformiste voudra appuyer cette initiative.

**M. Jack Frazer (Saanich—Les Îles-du-Golfe, Réf.):** Monsieur le Président, il est très intéressant que le ministre estime qu'il y a eu des consultations.

Voici ce que me disait un représentant de l'industrie forestière au comité consultatif sur les négociations: «Je ne peux pas dire que nous avons travaillé sur le document, puisque nous n'en avons même pas vu une page, un paragraphe, avant le 15 février, c'est-à-dire quelques heures avant qu'il ne soit signé.»

Le gouvernement a donné aux séparatistes un veto constitutionnel. Pourquoi refuse-t-il à la population de la Colombie-Britannique la possibilité de s'exprimer avant la signature? Reportons-la.

**L'hon. Ralph E. Goodale (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.):** Monsieur le Président, au nom de mon collègue, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, je dirais que le député sait que c'est un processus permanent. Ce que l'on va signer aujourd'hui, c'est une entente de principe.

Jusqu'à aujourd'hui, on a tenu des consultations et informé le public. Ce processus continuera. Dans l'intérêt de la population canadienne, il est essentiel que cette initiative majeure se poursuive jusqu'à sa conclusion. De toute évidence, de nouvelles consultations seront nécessaires pour que le processus soit mené à bien.

\* \* \*

[Français]

### LE STATUT DE RÉFUGIÉ

**Mme Maud Debien (Laval-Est, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre suppléant ou à la vice-première ministre. En 1992, l'actuel député libéral de Notre-Dame-de-Grâce déclarait, et je cite: «Nous ne croyons pas qu'il soit raisonnable de déporter aux États-Unis des gens qui demandent légitimement le statut de réfugié, sous prétexte que ce pays est un tiers pays sûr.» Bref, le député reconnaissait l'insuffisance de la législation américaine et dénonçait tout accord bilatéral, et ce, tant que les deux législations ne seraient pas uniformisées.

La ministre peut-elle nous indiquer quels changements majeurs sont survenus depuis 1992 dans la législation américaine, qui justifient maintenant la volte-face de son parti?

*Questions orales*

[Traduction]

**L'hon. Douglas Young (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, la question des modifications à la loi qui toucheraient ce type d'affaires aux États-Unis serait plutôt technique et longue à traiter.

S'il y a des dispositions précises de la loi américaine avec lesquelles elle voudrait se familiariser, je suis persuadé que ma collègue, la ministre de l'Immigration, sera très heureuse non seulement de préparer une trousse d'information, mais également de voir à l'organisation d'une séance d'information pour qu'elle puisse se familiariser avec la loi américaine.

• (1135)

[Français]

**Mme Maud Debien (Laval-Est, BQ):** Monsieur le Président, la semaine dernière, devant le Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration, la ministre a laissé entendre que l'entente se réaliserait dans les plus brefs délais. Au même Comité permanent, le Haut-commissaire des Nations Unies pour les réfugiés au Canada a dit le contraire concernant l'uniformisation de cette même législation.

Est-ce à dire que le ministre cautionne dorénavant les pratiques américaines qui sont contraires à la Convention internationale sur les réfugiés, comme, par exemple, le renvoi systématique de Cubains ou de Haïtiens dans leur pays avant même d'avoir déterminé s'ils sont de véritables réfugiés?

**L'hon. Douglas Young (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, je crois qu'on peut tous être d'accord que les règles qui contrôlent la situation des réfugiés d'un pays à l'autre varient énormément. Les approches prises par divers pays sont souvent très variées.

Pour ce qui est de la question particulière de la députée en ce qui a trait à l'approche du gouvernement du Canada, nous avons toujours défini notre rôle, au cours des décennies, comme étant un des pays au monde qui accueille le plus de réfugiés. Nous avons une obligation, nous, en tant que Canadiens et Canadiennes, de continuer à jouer ce rôle humanitaire dont on a déjà fait preuve à maintes reprises.

Au sujet des pratiques aux États-Unis ou ailleurs, je ne crois pas qu'il soit approprié pour nous et pour moi, à ce moment-ci, de les commenter.

\* \* \*

[Traduction]

**LES REVENDEICATIONS TERRITORIALES DES NISGA'A**

**Mme Daphne Jennings (Mission—Coquitlam, Réf.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse à la vice-première ministre.

L'entente avec les Nisga'a est entourée du plus grand secret. Les politiciens manipulent le processus et le retirent des mains des Canadiens.

Des Nisga'a déclarent qu'ils ne savaient même pas qu'ils devaient se prononcer sur cette entente. On les a invités à une réunion d'information. On a tenu un vote à main levée au lieu d'un vote secret. Ce n'est pas de la démocratie, mais de la fraude.

Le gouvernement va-t-il répondre à ces accusations troublantes et soumettre à nouveau l'entente aux Nisga'a pour que de véritables consultations et un véritable vote puissent avoir lieu?

**L'hon. Ralph E. Goodale (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.):** Monsieur le Président, une fois de plus, au nom de mon collègue, le ministre des Affaires indiennes, je tiens à dire à la députée qu'elle n'est pas sans savoir que pour parvenir à cette entente, nous avons négocié avec des représentants des Nisga'a qui sont élus démocratiquement chaque année, aux termes de processus que les Nisga'a eux-mêmes se sont donnés.

Étant donné la très grande portée et l'importance des négociations, c'est naturel qu'il y ait des désaccords parmi les Nisga'a. La ratification de l'entente de principe par les Nisga'a était un processus interne que les Nisga'a ont conçu pour eux-mêmes dans le but d'informer leurs électeurs et d'obtenir leur appui.

Une fois qu'on aura franchi les dernières étapes dans l'élaboration d'une entente finale sur ce règlement des revendications territoriales, l'entente finale devra, bien entendu, être ratifiée officiellement selon une formule qui prévoit que 50 p. 100 plus un des électeurs Nisga'a admissibles doivent se prononcer en faveur de l'entente.

**Mme Daphne Jennings (Mission—Coquitlam, Réf.):** Monsieur le Président, une fois que l'entente sera ratifiée aujourd'hui, il sera très difficile de changer quoi que ce soit.

Aux termes de cette entente de principe, on va traiter des Canadiens différemment, leur accorder un statut constitutionnel spécial, ainsi que des taux d'imposition différents en fonction de leur race. Si on inscrit cela dans la Constitution, les Canadiens ne formeront plus jamais un seul peuple. Ils seront divisés à jamais en fonction de la race. Cela touchera nos enfants et nos petits-enfants, nous tous.

Au nom de tous les Canadiens, je demande ceci au gouvernement: Va-t-il reporter la signature de cette entente jusqu'à ce qu'on ait procédé à une vaste consultation de tous les Canadiens? Cette question est trop importante pour la laisser entre les mains de quelques politiciens. Reportez cette signature.

**L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, au nom de tous les Canadiens, je félicite les parties qui, après des décennies d'insuccès, ont enfin réussi à conclure une entente dont tous les Canadiens devraient se réjouir.

Lorsque les autochtones ont été chassés de leurs terres et placés dans une situation qu'ils n'avaient pas choisie, ils ont réclamé justice. Nous avons enfin un ministre des Affaires indiennes qui leur rend justice. Nous pensons qu'on devrait le féliciter. C'est un jour à célébrer pour les Nisga'a et pour le système canadien de justice.

*Questions orales*

• (1140)

[Français]

**L'ACCORDE LIBRE-ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN**

**M. René Laurin (Joliette, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre suppléant.

Le 16 février dernier, le Canada a conclu avec les États-Unis une entente de principe sur le bois d'oeuvre. Cette entente, d'une durée de cinq ans, prévoit limiter les exportations de bois d'oeuvre canadien aux États-Unis. Elle instaure, entre autres, une hausse des droits de coupe au Québec, en Ontario et en Alberta, mais elle met aussi en place un système comportant une forme de quotas en Colombie-Britannique.

En acceptant que la Colombie-Britannique instaure un tel système, le ministre convient-il que sa décision va à l'encontre même de l'Accord du libre-échange, dont le principe de base est justement l'élimination des mesures de contrôle aux frontières?

[Traduction]

**L'hon. Lloyd Axworthy (ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, de toute évidence, le député sait que sa question repose à la fois sur une fausse hypothèse et sur des faits inexacts.

La réalité, c'est que des ententes ont été négociées avec les provinces. Leurs intérêts ont entièrement été pris en compte. Les porte-parole des deux pays s'occupent actuellement des derniers détails de ces négociations.

Le député voudra peut-être vérifier si les propos qu'il tient sont véridiques.

[Français]

**M. René Laurin (Joliette, BQ):** Monsieur le Président, nous ne mettons pas en cause le fait que cela a été fait en collaboration avec les provinces. Ce que nous mettons en cause, c'est l'accord du gouvernement fédéral pour instaurer des barrières dans un marché de libre-échange. Là-dessus, nous disons que le gouvernement fédéral a été faible. Quand on met des barrières, on n'appelle plus ça du libre-échange. Après le blé, c'est maintenant le bois d'oeuvre.

Le ministre reconnaît-il que l'entente actuelle ne réglera rien, puisque les Américains ne sont toujours pas satisfaits des concessions obtenues jusqu'ici et que son gouvernement ouvre davantage la porte à la réalisation d'ententes similaires dans d'autres secteurs économiques?

[Traduction]

**L'hon. Lloyd Axworthy (ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, la raison d'être de l'entente est de nous permettre d'instaurer un processus favorisant la conclusion d'ententes sur les échanges commerciaux.

Nous ne vivons pas dans un monde arbitraire, idéologique et parfait. Si l'ALÉNA a été mis en place, c'était pour s'assurer que l'énorme quantité d'échanges commerciaux entre les deux pays soit

régié par une série de règles, de pratiques et d'institutions. Le ministre du Commerce international invoque ces règles et ces pratiques pour négocier une entente qui nous permettra de poursuivre le commerce très rentable et très important du bois d'oeuvre avec les États-Unis.

\* \* \*

[Français]

**LES FRANCOPHONES HORS QUÉBEC**

**M. Patrick Gagnon (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse à la vice-première ministre et ministre du Patrimoine canadien.

Je désire savoir quelles sont ses intentions en ce qui concerne les négociations avec les Franco-Colombiens? Ces derniers veulent savoir quelle est la situation des négociations qui portent sur leur avenir. Je suis tout à fait conscient de l'importance que la ministre accorde aux francophones, surtout hors Québec. On sait fort bien qu'il y a tout près de un million de francophones hors Québec et qu'il y en a quand même plusieurs qui s'intéressent au rayonnement de cette population.

La communauté franco-colombienne attend avec impatience le résultat des négociations avec le gouvernement fédéral. Est-ce que la ministre est en mesure de nous dire où en sont rendues ces négociations?

**L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, en cette Semaine de la Francophonie, je pense qu'il est important qu'on célèbre les ententes entre le Canada et des communautés qui ont déjà été signées et celles qui sont en train d'être négociées.

Nous sommes très contents aujourd'hui, pendant la Semaine de la Francophonie, d'annoncer que d'ici une heure, la secrétaire d'État responsable du Multiculturalisme et de la Situation de la femme fera une annonce à la Maison de la Francophonie à Vancouver. On a réglé le dossier et il va y avoir de bonnes nouvelles d'ici une heure.

\* \* \*

• (1145)

[Traduction]

**LES FORCES CANADIENNES**

**M. Jim Hart (Okanagan—Similkameen—Merritt, Réf.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de la Défense nationale.

Le ministre a pris connaissance de l'incident lié au bizutage qui a eu lieu le week-end dernier à la BFC Gagetown et il a donc examiné l'affaire dimanche, lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi. Les médias nous signalent aujourd'hui qu'un autre incident semblable a eu lieu au même endroit au mois de juin. Le ministre était au courant et a donc examiné l'affaire au cours des mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre, janvier, février et mars.



*Questions orales*

Le ministre admettra-t-il son échec et reconnaîtra-t-il qu'il est incapable de reprendre le contrôle de la situation?

**L'hon. David M. Collette (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.):** Monsieur le Président, après avoir entendu cette question, s'il y a une chose que je peux admettre, c'est que le député, contrairement à ce que je pensais auparavant, connaît les jours de la semaine et les mois de l'année.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Collette:** Mon secrétaire parlementaire a répondu à ces questions hier et plus tôt dans la journée. Le fait est qu'un incident s'est produit le week-end dernier à Gagetown et nous estimons que c'est une affaire très sérieuse. C'est la police militaire, pas moi, qui mène l'enquête. Étant un ancien militaire, le député devrait savoir comment fonctionne le système judiciaire militaire. Lorsque l'enquête sera terminée, le processus judiciaire se mettra en branle.

**M. Jim Hart (Okanagan—Similkameen—Merritt, Réf.):** Monsieur le Président, la triste réalité c'est que le ministre n'intervient que lorsque les médias font état de ces incidents.

Il convient de noter que 99,9 p. 100 des membres des Forces canadiennes ne participent pas à ce genre d'activités ni ne les approuvent.

Aujourd'hui même, le commandant de la base a déclaré qu'il ignore comment prévenir de tels incidents.

Ça dépasse le bizutage. Ça concerne la chaîne de commandement au sein des Forces canadiennes et tout cela se produit au moment où le ministre est en fonctions. Qu'est-ce que le ministre entend faire à ce sujet? Les Canadiens veulent savoir.

**L'hon. David M. Collette (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.):** Monsieur le Président, lorsque de tels incidents se produisent dans les forces armées, il va de soi que le ministre est parfaitement mis au courant et que l'on mène une enquête.

Comme mon secrétaire parlementaire l'a dit hier, les très bons dispositifs qui ont été mis en place, surtout à la suite de certains problèmes que nous avons connus ces dernières années, ne peuvent pas être efficaces à 100 p. 100 quand certains militaires commettent des erreurs de jugement. Nous-mêmes, le chef d'état-major de la défense et les autres officiers supérieurs ne pouvons pas faire grand-chose contre les erreurs de jugement, tout comme je ne peux pas faire grand-chose pour empêcher le député de venir à la Chambre des communes pour poser des questions précieuses et sottes.

\* \* \*

[Français]

## LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE MONTRÉAL

**M. Maurice Dumas (Argenteuil—Papineau, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports. L'organisme ADM qui gère pour le compte du gouvernement fédéral les aéroports de Dorval et de Mirabel, a récemment décidé de transférer

des vols internationaux de Mirabel vers Dorval, malheureusement sans consultations publiques.

Compte tenu de la responsabilité politique et morale que le gouvernement fédéral assume toujours dans ce dossier, et puisqu'il s'agit d'abord et avant tout de réparer les erreurs passées causées par ce même gouvernement, le ministre demandera-t-il à ADM de procéder à de véritables consultations publiques auprès des populations concernées avant toute décision finale?

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, Dorval et Mirabel appartiennent au gouvernement fédéral mais la gestion de ces aéroports et leur développement ont été confiés à Aéroports de Montréal-ADM en 1992 aux termes d'un bail de 60 ans.

Mon mandat, comme ministre fédéral, est de veiller à ce qu'on réponde aux questions touchant à la sécurité, celle des personnes et également celle des avions. Je voudrais bien donner plus de détails au député, si j'avais le droit de le faire. Mais il y a quelques années que la responsabilité a été transférée à ADM.

**M. Maurice Dumas (Argenteuil—Papineau, BQ):** Monsieur le Président, le 22 février dernier, le ministre s'est engagé à étudier la possibilité de compensations aux exploitants de concessions qui pourraient être touchés suite à la décision d'ADM.

Le ministre reconnaîtra-t-il au moins que son gouvernement est toujours ouvert à de telles compensations?

• (1150)

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, jusqu'ici, je n'ai pas eu de rapport au sujet des concessionnaires aux deux aéroports. N'oubliez pas qu'on ne ferme pas Mirabel. Mirabel continuera d'être un aéroport très important dans la province de Québec et au Canada. Tous les vols nolisés partiront de Mirabel, ainsi que le cargo.

Il y a un changement, mais il s'agit d'un changement mis en place par ADM et non par le ministère des Transports.

\* \* \*

[Traduction]

## TERRE-NEUVE

**M. Bob Ringma (Nanaimo—Cowichan, Réf.):** Monsieur le Président, dans son discours du Trône de mercredi dernier, le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador a annoncé qu'il entendait modifier le nom de la province, qui deviendrait, à juste titre, la province de Terre-Neuve et du Labrador. Depuis nombre d'années, le nom actuel ne tient pas compte de la population du Labrador.

La vice-première ministre accepte-t-elle, au nom du gouvernement fédéral, la volonté de la population de Terre-Neuve et du Labrador, et reconnaîtra-t-elle le Labrador après ce changement de nom?

**L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, je suis certaine que nous appliquerons la même ouverture d'esprit dans ce cas-ci que dans le cas du Nunavut.

*Questions orales*

**M. Bob Ringma (Nanaïmo—Cowichan, Réf.):** Monsieur le Président, cette réponse concernant l'ouverture d'esprit manque de précision et elle est typique des libéraux. La vice-première ministre devrait savoir que de nombreuses cartes du Québec ne reconnaissent pas la frontière entre le Québec et le Labrador. Aux termes de l'article 43 de la Constitution, tout ce qu'il faut pour changer le nom de la province, c'est un accord bilatéral entre le gouvernement fédéral et la province.

Encore une fois, la vice-première ministre s'engage-t-elle aujourd'hui, au nom du gouvernement fédéral, à accepter cette initiative provinciale?

**L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, je félicite le député d'avoir réussi à repérer le Labrador sur la carte pour la première fois en quatre ans.

Le député saura que, non seulement le Parti libéral jouit depuis fort longtemps d'un appui solide au Labrador, mais qu'il a également eu un excellent représentant en la personne de l'ancien député et actuel sénateur Bill Rompkey. Nous sommes confiants que la tradition se poursuivra lundi prochain.

J'ai dit tout à l'heure que nous allions procéder comme dans le cas du Nunavut. Il y a déjà un processus en place selon lequel les parlements doivent présenter leurs motions respectives. Je suis convaincue que le député ne voudrait pas que nous intervenions, dans les 48 heures qui précèdent une élection partielle, simplement pour réaliser de mesquins avantages politiques.

\* \* \*

**L'AGRICULTURE**

**M. John O'Reilly (Victoria—Haliburton, Lib.):** Monsieur le Président, compte tenu de la nécessité d'éliminer d'importantes subventions gouvernementales, y compris dans le domaine agricole, le ministre de l'Agriculture peut-il assurer aux céréaliculteurs et aux producteurs laitiers qu'ils sont traités de façon juste et équitable?

**L'hon. Ralph E. Goodale (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.):** Monsieur le Président, c'est une question extrêmement importante.

Dans le cas des producteurs de céréales des Prairies, leur subvention pour le transport prévue par la LTGO a été éliminée d'un seul coup le 1<sup>er</sup> août dernier. Pour les aider à s'adapter à l'absence de toute subvention, nous avons mis des mesures en place aux termes de la LTGO. Dans le cas de la production laitière, la suppression n'est pas brutale. Les subventions sont progressivement éliminées sur une période de sept ans.

Si nous comparons les dépenses fédérales que représentent le versement forfaitaire au titre de la LTGO et celles que suppose l'élimination progressive des subventions à la production laitière,

nous pouvons dire qu'elles sont tout à fait comparables, justes et équitables.

\* \* \*

[Français]

**RADIO CANADA INTERNATIONAL**

**Mme Madeleine Dalphond-Guiral (Laval-Centre, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse à la vice-première ministre et ministre du Patrimoine.

La ministre du Patrimoine vient de reporter d'un an la fermeture de Radio Canada International puisque le financement accordé ne l'est que pour un an. Cette nouvelle ne rassure en rien le porte-parole de la Coalition pour la sauvegarde de Radio Canada International, et il a raison, puisque rien n'est réglé.

Pourquoi la ministre n'est-elle pas capable d'assurer un financement permanent à Radio Canada International?

• (1155)

**L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai justement annoncé hier ce que j'ai promis au début de mon mandat comme ministre du Patrimoine, soit que nous allons d'abord commencer par le financement pour un an.

Si j'avais le moindre appui du Bloc québécois sur le financement à long terme de Radio-Canada dans tous les domaines, il est sûr et certain qu'on pourrait régler ce dossier à long terme.

**Mme Madeleine Dalphond-Guiral (Laval-Centre, BQ):** Monsieur le Président, comme les conservateurs, et malgré les engagements du livre rouge, deux ans et demi après l'élection du gouvernement, la ministre du Patrimoine maintient toujours Radio Canada International, Radio-Canada, l'Office national du film et Téléfilm Canada dans l'insécurité.

Quelle différence y a-t-il entre les comportements libéraux et conservateurs en matière de culture, alors qu'on sait jusqu'à quel point la culture est importante?

**L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, je comprends que la culture est importante, et c'est la raison pour laquelle j'appuie l'établissement d'un fonds spécial pour la culture. Ce qui est difficile, c'est que chaque fois qu'on cherche de nouvelles possibilités de financement, ce qui nous bloque, c'est le Bloc québécois.

\* \* \*

[Traduction]

**LA JUSTICE**

**M. Dick Harris (Prince George—Bulkley Valley, Réf.):** Monsieur le Président, ainsi donc la Cour suprême a maintenant statué que les meurtriers ont besoin d'une autre porte de sortie pour échapper à la justice, même si le Parlement, qui, si je ne m'abuse, est censé diriger le pays, a adopté une loi interdisant aux meurtriers d'invoquer l'état d'ébriété dans leur défense.

*Questions orales*

Le ministre s'engagera-t-il aujourd'hui à veiller à ce que les meurtriers ne puissent invoquer l'état d'ébriété pour échapper au sort que la justice leur réserve? Le fera-t-il?

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, je pense qu'il importe de lire attentivement les arrêts de la Cour suprême afin d'en saisir le sens véritable. Si on procède de cette façon, on saura que le principe de base du droit pénal au Canada, c'est que ceux qui causent des préjudices à autrui seront tenus responsables de leur conduite.

Je remercie le député d'avoir, à l'instar d'autres députés, appuyé, l'an dernier, les efforts du gouvernement en vue de modifier le Code criminel à l'aide du projet de loi C-72, qui visait à garantir que les personnes intoxiquées soient tenues responsables devant la justice criminelle. C'est ce que prévoit la loi aujourd'hui.

Le jugement d'hier, si on va au-delà des manchettes et qu'on analyse sa teneur, ne fait que clarifier les éléments techniques des accusations pour le jury, quand celui-ci, qui est composé de gens de nos collectivités, doit décider si la personne en cause était en mesure de former le dessein de commettre un meurtre. S'il est déterminé qu'elle ne le pouvait pas, elle est alors trouvée coupable d'homicide involontaire, et est passible d'une peine d'emprisonnement à vie.

**M. Dick Harris (Prince George—Bulkley Valley, Réf.):** Monsieur le Président, la Chambre n'est jamais descendue aussi bas. Les Canadiens ont perdu toute foi en la justice et ils s'attendent à ce que le Parlement rétablisse en partie leur foi.

Je pose donc de nouveau ma question pour que les Canadiens aient l'assurance que le système de justice protégera les victimes de crimes et qu'il empêchera les Canadiens de devenir des victimes. Le ministre prendra-t-il des mesures pour veiller à ce que les meurtriers n'échappent pas à la justice en invoquant simplement l'état d'ébriété? Le fera-t-il?

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, j'estime que les Canadiens n'ont pas perdu foi dans le système de justice. Les Canadiens sont en train de perdre confiance dans les politiques qui scandent des slogans et jouent aux marchands de peur à des fins bassement partisanes.

Le député devrait au moins prendre en considération quelques faits objectifs. S'il le fait, s'il cesse de regarder ses feuilles sur lesquelles ne figurent que des questions constituées de slogans et s'il lit les arrêts de la Cour suprême et les dispositions de la loi, il constatera que ceux qui ôtent la vie à autrui, qu'ils soient intoxiqués ou non, sont tenus responsables par la justice criminelle de notre pays.

\*\*\*

#### LE PROGRAMME DE LA SÉCURITÉ DU REVENU

**M. Simon de Jong (Regina—Qu'Appelle, NPD):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre du Développement des ressources humaines.

Comme le ministre doit le savoir, le déménagement de Regina à Winnipeg d'une cinquantaine d'emplois du Programme de la sécurité du revenu est devenu un gros problème. Le coût du déménagement pourrait grimper jusqu'à 2,6 millions de dollars et entraînera certainement une détérioration des services aux personnes âgées et aux handicapés de la Saskatchewan. Le ministre annulera-t-il le déménagement de ces emplois de Regina à Winnipeg, qui constituera un gaspillage de nos maigres ressources financières?

• (1200)

**L'hon. Douglas Young (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, je comprends ces inquiétudes. Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire a exprimé son point de vue à ce sujet. La décision a été prise il y a quelque temps.

Le nombre d'emplois qui sont vraiment touchés et qui seront déménagés est de moitié inférieur au nombre que le député a cité dans sa question.

Le réaménagement d'emplois suscite toujours de vives inquiétudes. Je tiens à assurer au député que, si l'on apporte des changements dans le système de prestation des services du ministère du Développement des ressources humaines, c'est pour l'améliorer et gérer de la meilleure façon possible ces maigres ressources dont le député a parlé.

Le ministère va établir à Regina des services nouveaux et innovateurs, qui s'adresseront aux personnes dont le député a parlé et qui permettront de faire augmenter réellement le nombre des emplois dans ce secteur.

Il y aura toujours un échange permanent de responsabilités et d'emplois, mais en fin de compte, le gouvernement s'efforcera de dépenser les crédits à bon escient et d'être aussi juste et équitable que possible envers les travailleurs de toutes les provinces du Canada.

\*\*\*

#### LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

**M. Dan McTeague (Ontario, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports.

Le ministre peut-il dire à la Chambre si son ministère a entrepris une enquête sur les défauts du mécanisme de verrouillage du hayon de certaines mini-fourgonnettes Chrysler et si le ministère des Transports a le pouvoir d'ordonner aux constructeurs automobiles de rappeler immédiatement tous les véhicules jugés dangereux pour leurs passagers?

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais remercier le député qui se préoccupe de la sécurité des passagers, ce qui est, en fait, le devoir et la responsabilité première du ministère des Transports.

En ce qui concerne toutes les questions relatives à la sécurité automobile, nous menons des enquêtes sur les accidents pour toutes les catégories de véhicules automobiles afin de rendre le parc automobile plus sécuritaire partout au Canada.

Des normes plus strictes ont été appliquées aux mini-fourgonnettes. En 1994, nous avons établi des normes sur la résistance du toit et l'année prochaine, nous proposerons une norme relative au blocage

*Affaires courantes*

ge de la porte coulissante pour les modèles de 1997. Cette année, au printemps, nous annoncerons des normes relatives au mécanisme de verrouillage du hayon qui s'appliqueront aux modèles de 1988.

Comme vous le voyez, monsieur le Président, nous prenons constamment des règlements pour améliorer la sécurité des mini-fourgonnettes.

**Le Président:** Cela met un terme à la période des questions.

---

## AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

### RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

**M. Ovid L. Jackson (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor, Lib.):** Monsieur le Président, conformément au paragraphe 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à deux pétitions présentées au cours de la première session.

\* \* \*

[Français]

### LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

#### DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

**M. Maurizio Bevilacqua (York-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le deuxième rapport du Comité permanent du développement des ressources humaines au sujet du projet de loi C-3, Loi modifiant le Code canadien du travail (entreprises nucléaires) et une autre loi en conséquence, et a convenu d'en faire rapport sans modification.

\* \* \*

### LA LOI RÉGLEMENTANT LES PRODUITS DU TABAC

**L'hon. David Dingwall (ministre de la Santé, Lib.)** demande la permission de déposer le projet de loi C-24, intitulé Loi modifiant la Loi réglementant les produits du tabac.

(La motion est réputée adoptée, le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

\* \* \*

• (1205)

[Traduction]

### LOI SUR LES RÈGLEMENTS

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.)** demande à présenter le projet de loi C-25, Loi concernant les règlements et autres textes, y compris leur examen, enregistrement, publication et contrôle parlementaire, et modifiant certaines lois en conséquence.

(Les motions sont adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et l'impression en est ordonnée.)

## LA LOI ÉLECTORALE DU CANADA

**M. Ian McClelland (Edmonton-Sud-Ouest, Réf.)** demande à présenter le projet de loi C-243, Loi modifiant la Loi électorale du Canada (remboursement des dépenses d'élection).

—Monsieur le Président, conformément à l'ordre spécial du 4 mars 1996 prévoyant que les projets de loi d'initiative parlementaire soient présentés à nouveau, j'ai le plaisir de présenter à nouveau le projet de loi C-319 tel qu'il était formulé à la prorogation de la première session de la 35<sup>e</sup> législature. Son étude en est rendue après l'étape du rapport.

(Les motions sont adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et l'impression en est ordonnée.)

**Le président suppléant (M. Kilger):** La présidence est persuadée que ce projet de loi est exactement le même que le projet de loi C-319, tel qu'il était formulé à la prorogation de la première session de la 35<sup>e</sup> législature.

En conséquence, conformément à l'ordre adopté le lundi, 4 mars 1996, le projet de loi est réputé avoir été lu pour la deuxième fois et avoir été examiné par le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, qui en a fait rapport avec une proposition d'amendement.

\* \* \*

### PÉTITIONS

#### LA FISCALITÉ

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, je veux présenter aujourd'hui deux pétitions à la Chambre.

La première vient de Calgary, en Alberta. Les pétitionnaires voudraient signaler à la Chambre que le fait de s'occuper d'un foyer et d'enfants d'âge préscolaire est une profession honorable qui n'est pas reconnue à sa juste valeur par notre société.

Les pétitionnaires prient donc le Parlement de prendre des mesures pour supprimer la discrimination fiscale dont sont victimes les familles qui décident de prendre soin à la maison d'enfants d'âge préscolaire, de personnes handicapées, de malades chroniques et de personnes âgées.

#### L'ÉTIQUETAGE DES BOISSONS ALCOOLISÉES

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** La deuxième pétition, monsieur le Président, vient de Sarnia, en Ontario.

Les pétitionnaires voudraient signaler à la Chambre que la consommation de boissons alcoolisées peut causer des problèmes de santé, altérer les capacités de quelqu'un et provoquer plus particulièrement le syndrome d'alcoolisme foetal et d'autres malformations congénitales qui sont parfaitement évitables si l'on ne consomme pas d'alcool durant la grossesse.

Les pétitionnaires demandent donc au Parlement d'adopter une loi exigeant qu'on appose sur tous les contenants de boisson alcoolisée des avertissements signalant les effets de ces produits sur la

santé et mettant en garde les femmes enceintes et les autres personnes contre les risques associés à la consommation d'alcool.

#### LES MODIFICATIONS À LA CONSTITUTION

**M. Glen McKinnon (Brandon—Souris, Lib.):** Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter une pétition au nom de personnes qui vivent dans ma circonscription, celle de Brandon—Souris.

Un certain nombre d'habitants de Waskada, de Deloraine, de Goodlands et de la région prient le Parlement d'adopter une loi prévoyant la tenue d'un référendum visant à déterminer si la population appuie ou rejette les modifications à la Constitution.

#### LA TAXE SUR L'ESSENCE

**M. Simon de Jong (Regina—Qu'Appelle, NPD):** Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, et comme j'en ai le devoir, je tiens à présenter au Parlement une pétition signée principalement par des électeurs de Regina, en Saskatchewan, et des environs.

Cette pétition, comme beaucoup d'autres qui ont été présentées à la Chambre, exhorte le gouvernement à ne pas augmenter la taxe sur l'essence. Les pétitionnaires soulignent que la taxe d'accise sur l'essence a été augmentée de 566 p. 100 au cours des dix dernières années.

Cette pétition m'est parvenue après le dépôt du budget, mais je pense que les pétitionnaires s'inquiètent également pour le budget de l'an prochain. C'est pourquoi je présente la pétition à la Chambre.

• (1210)

#### L'INDUSTRIE MINIÈRE

**M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, j'ai ici cinq pétitions, mais je les présenterai en même temps.

Les pétitionnaires attirent l'attention de la Chambre des communes sur le fait que l'industrie minière constitue la principale activité économique dans 150 collectivités du Canada, qu'elle compte pour une bonne part du produit intérieur brut du Canada et qu'elle constitue l'une des assises de notre avenir économique. Au Canada, le climat des investissements actuel est tel que beaucoup d'industries minières cherchent des possibilités d'investissement ailleurs dans le monde.

Par conséquent, les pétitionnaires exhortent le Parlement à prendre des mesures propres à encourager la croissance de l'emploi dans le secteur minier, à promouvoir les activités d'exploration minière, à reconstituer les réserves minérales du Canada, à soutenir les collectivités minières canadiennes et à permettre le maintien des activités minières au Canada.

\* \* \*

#### QUESTIONS AU FEUILLETON

**M. Ovid L. Jackson (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor, Lib.):** Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

#### Initiatives ministérielles

### INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

#### LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

La Chambre reprend l'étude du projet de loi C-14, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois, dont un comité a fait rapport avec des propositions d'amendement, ainsi que des motions n<sup>os</sup> 2, 28 à 32 et 35 à 55.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Je vois le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke qui se lève. Pour nous situer un peu avant que le député ne reprenne la parole, le député de Mackenzie a fait une remarque au sujet du consentement unanime qui a été accordé. Je crois que le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke avait demandé à la Chambre s'il pouvait faire une «brève intervention», si je ne me trompe pas.

Je tiens à rappeler au député les points soulevés par d'autres députés afin que nous puissions poursuivre ce débat à l'étape du rapport. Je lui demanderais de bien vouloir tenir compte de cela en terminant son intervention.

**M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, je serai extrêmement bref. J'avais en réalité terminé mon intervention, sauf que je veux répondre à la remarque du député néo-démocrate.

Dans mon intervention, je n'ai pas parlé de lignes secondaires ni de lignes principales, j'ai tout simplement parlé de lignes de chemin de fer. Cela importe peu que ce soit des lignes secondaires, des lignes principales ou les lignes dont le député a parlé. La motion du député change complètement l'intention de ce projet de loi.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Je suis un peu confus. D'abord, il n'y a personne qui se lève, puis tout le monde se lève en même temps. Re commençons.

[Français]

**M. Paul Mercier (Blainville—Deux-Montagnes, BQ):** Monsieur le Président, notre motion n<sup>o</sup> 31 vise à améliorer l'article 141 du projet de loi dont le principe nous agréé parfaitement et nous ne visons qu'à le bonifier.

Cet article, qui est très court, dit et je le cite:

Chaque compagnie de chemin de fer est tenue d'adopter et de mettre à jour un plan énumérant, pour les trois années suivantes, les lignes qu'elle entend continuer à exploiter, celles sur lesquelles elle entend transférer, notamment par vente ou bail, ses droits [...] et celles dont elle entend cesser l'exploitation.

Cet article est d'autant plus nécessaire que jusqu'à présent, sous l'empire de la législation actuelle, au cas où une compagnie de chemin de fer désire cesser l'exploitation ou vendre ou louer ses installations, il y avait des audiences publiques qui étaient tenues

*Initiatives ministérielles*

par l'Office national des transports. Ce n'est plus le cas, et cette lacune fera l'objet d'une autre de nos motions.

En ce qui concerne l'article 31 qui est relatif au plan que les compagnies sont tenues de faire, notre amendement vise à éviter qu'il y ait des changements intempestifs et anticipés au plan que la compagnie propose, et la motion dit que: « . . . la compagnie dont le plan ne fait pas état de son intention de cesser d'exploiter une ligne ne peut modifier le plan dans les douze mois suivant l'adoption de celui-ci. » C'est simple et ceci vise simplement à bonifier l'article.

[Traduction]

**M. Joseph Volpe (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, je regrette que vous ayez été troublé par l'attitude de ceux d'entre nous qui ont manifesté leur impatience de participer au débat. Veuillez n'y voir que notre désir de représenter tous nos électeurs avec l'enthousiasme que ces derniers attendent de leurs députés, du moins ceux de ce côté-ci.

• (1215)

[Français]

Si vous me permettez, je voudrais exprimer la position du gouvernement sur la motion n° 31. Le gouvernement ne peut sanctionner cette motion. Cette exigence limiterait de façon déraisonnable la capacité du chemin de fer à modifier ses activités.

[Traduction]

Après avoir entendu les témoins tout au long des délibérations, le comité permanent a pris une décision au sujet des amendements aux dispositions du projet de loi relatives au transport, y compris les périodes jugées appropriées par le membre du comité. Les députés de ce côté-ci de la Chambre accordent beaucoup d'importance aux délibérations du comité et doivent approuver ses décisions. Aussi, nous ne pouvons pas accorder notre appui à cette motion.

Au sujet de la motion n° 2, l'article contient une définition qui établit une différence entre les lignes principales et les embranchements. Cette distinction sert de fondement au traitement différent des lignes principales et des embranchements en vertu d'autres motions. Il n'y a aucune raison d'ordre pratique qui justifie de traiter les lignes principales différemment des embranchements. Le gouvernement ne donne pas son appui à cette motion parce qu'une différence de traitement aurait pour effet de décourager la création de chemins de fer secondaires. Je remercie le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke d'avoir appuyé le gouvernement à ce sujet parce que sa position correspond à celle qui a été exprimée pendant les délibérations du comité.

La motion n° 28 est superflue. Le début de l'article 139 autorise déjà « tout autre intéressé » à faire une demande au gouverneur en conseil. Là encore, le gouvernement ne peut pas donner son appui à cette motion.

En ce qui concerne la motion n° 29, j'ai déjà dit qu'il serait injustifié de traiter les lignes principales différemment des embranchements pour des fins de vente ou d'abandon. Le gouvernement appuie les arguments avancés par le comité permanent et les ver-

sions modifiées des dispositions relatives au transport et il ne peut donc pas donner son appui à la motion.

La proposition contenue dans la motion n° 30 pourrait avoir pour effet d'obliger les chemins de fer à avoir un plan prêt pour une inspection dans chaque bureau, puisque chaque ligne de chemin de fer sera comprise dans le plan, même celles que la compagnie de chemin de fer entend continuer d'exploiter. À notre avis, cela imposerait un fardeau excessif et injustifié aux chemins de fer. Encore une fois, je me réfère à la version amendée des dispositions relatives au transport que le comité a proposée. Puisque le gouvernement appuie la position que le comité a adoptée pendant ses délibérations, je ne puis accorder mon appui à la motion.

Je passe maintenant à la motion n° 32. Le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke a parlé de l'importance pour le Parlement ou le gouvernement de relier les provinces Atlantiques au reste du Canada. Cette préoccupation a toujours fait partie de la politique de notre gouvernement et de notre parti depuis le début de la confédération. Le gouvernement garde toujours cette exigence au premier rang de ses préoccupations lorsqu'il examine une loi comme celle-ci. Je ne voudrais pas que le député croie ou tente de répandre l'idée que les députés libéraux ont oublié leurs origines. La raison qui fait que nous sommes toujours vus comme un parti très acceptable dans la région de l'Atlantique, c'est précisément parce que nous faisons toujours passer ses besoins et ses intérêts en priorité.

Après avoir entendu les commentaires des témoins sur la motion n° 32 et en avoir débattu à fond, le comité permanent a tiré une conclusion sur ces amendements aux dispositions du projet de loi relatives aux transports, dont je parlais tout à l'heure. Je n'ai pas appuyé la possibilité que l'office adopte un règlement modifié. Par conséquent, le gouvernement n'appuie pas cette motion puisqu'il appuie la version modifiée présentée par le comité permanent.

Le gouvernement n'appuie pas la motion n° 36 parce que les négociations concernant les biens se font généralement cas par cas, dans le milieu des affaires, et ne sont soumises à aucune disposition réglementaire uniforme que la société de service public pourrait proposer d'appliquer. La même chose est vraie pour les négociations entre la société de service public et les propriétaires de biens. En tant que propriétaire des biens, la société de service public n'a aucune obligation semblable quant au moment où elle doit accepter des arrangements avec les autres parties ou à la qualité de ces arrangements.

• (1220)

Si les questions de transport comme telles posent un problème qu'il faut régler, l'office doit les étudier dans le cadre de son examen annuel en même temps que toute modification adoptée au projet de loi C-14, qui franchit actuellement la dernière étape de l'étude.

Pour ce qui est de la motion n° 37, le même raisonnement s'applique. Je peux donc aviser la Chambre que le gouvernement n'appuie pas cette motion.

En ce qui concerne la motion n° 38, le gouvernement ne peut appuyer et n'appuie pas cet amendement parce qu'il est contraire à l'un des principaux principes du projet de loi, qui permet aux chemins de fer de rationaliser leur réseau au moyen de transactions commerciales et parce que la meilleure façon d'assurer le maintien en opération de la ligne du CN entre Halifax et Montréal est de permettre une rationalisation inconditionnelle des voies sous-exploitées.

*Initiatives ministérielles*

Pour économiser du temps, j'examinerai les motions 39 à 55 inclusivement en groupe et le commentaire que je vais faire s'applique à toutes. Le gouvernement n'appuie aucune des motions numérotées de 30 à 59 étant donné que, comme je l'ai dit plus tôt, le projet de loi reconnaît que les chemins de fer sont des entreprises commerciales et que, comme telles, elles doivent être libres d'adapter leur réseau aux conditions. J'ajouterai que ces motions obligerait les chemins de fer dont les lignes ne sont pas rentables à exploiter ces lignes sans qu'ils puissent prétendre à un dédommagement pour pertes. Une telle mesure serait en conflit direct avec la politique nationale en matière de transports en vigueur. Encore une fois, je répète à l'intention de mes collègues qui sont ici que le gouvernement n'appuie pas les motions n° 30 à 55 inclusivement.

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais prendre un moment pour parler de quelques questions que soulève la motion n° 35.

Pour vous donner un peu d'antécédents à ce sujet, je voudrais dire que l'actuelle Loi sur les chemins de fer est pratiquement une mesure législative historique. Elle donne aux sociétés ferroviaires leurs propres pouvoirs d'expropriation. Cela date de l'époque où les chemins de fer étaient utilisés pour construire une nation et où un gouvernement était prêt à signer n'importe quelle entente pour obtenir que l'on construise une voie ferrée. En vertu de la Loi sur les chemins de fer, des terres privées peuvent être expropriées par des sociétés ferroviaires. Toutefois, la Loi sur les Indiens exige que le gouverneur en conseil approuve l'expropriation de terres des réserves.

Au cours des années, on a ajouté aux lois concernant les installations relatives aux eaux, comme les ports et les ponts, mais pas les chemins de fer ou les transports, les dispositions d'expropriation de la Loi sur les chemins de fer. Cela signifie que d'autres sociétés privées et certaines sociétés publiques peuvent également utiliser les dispositions de la Loi sur les chemins de fer pour l'expropriation, de façon à acquérir des terres privées ou des terres des réserves en vertu de ces autres lois.

Le projet de loi C-14 est essentiellement un projet de loi sur les transports et il ne peut pas contenir de mesures qui pourraient fixer des précédents importants en ce qui concerne les droits des autochtones. Cela dit, le projet de loi essaie de répondre à certains problèmes de longue date découlant de la Loi sur les chemins de fer en ce qui concerne l'expropriation de terres des réserves. Il essaie également de résoudre plusieurs autres points qui intéressent les peuples autochtones.

Tout d'abord, le projet de loi élimine le pouvoir d'expropriation privé des sociétés ferroviaires. À l'avenir, ces sociétés devront demander une autorisation au ministre des Transports, en suivant les dispositions de la Loi sur l'expropriation plutôt que celles de la Loi sur les chemins de fer, laquelle sera d'ailleurs abrogée par l'adoption du projet de loi C-14. D'autres intérêts privés et quelques sociétés publiques perdront, comme les sociétés ferroviaires, le droit qu'elles ont actuellement, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, de procéder indépendamment à des expropriations.

• (1225)

Deuxièmement, aux termes du projet de loi C-14, le nouveau processus de vente et de cessation d'exploitation prévoit que si une ligne ne peut être vendue à des intérêts privés, les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux auront, chacun à leur tour, 30 jours pour exercer l'option d'acheter la ligne à un prix ne dépassant pas la valeur nette de récupération.

À l'origine, le projet de loi C-101, présenté au cours de la première session de cette législature, prévoyait que l'option du fédéral ne s'appliquait que si la ligne traversait une frontière internationale ou provinciale. Lors de l'étude du projet de loi, le Comité des transports avait approuvé un amendement faisant en sorte que l'option du fédéral s'applique également aux terres de réserve. Cet amendement répond aux préoccupations de certains groupes d'autochtones qui craignent que, autrement, les terres de réserves que traversent des lignes ferroviaires ne soient pas protégées lorsqu'en cessera l'exploitation.

Troisièmement, l'article 96 du projet de loi C-14 dit qu'une compagnie de chemin de fer ne peut aliéner des terres de la Couronne dont elle a pris possession, sauf pour transférer les dites terres pour l'exploitation d'un chemin de fer ou pour les rendre à la Couronne. À la suite de l'étude qu'en a fait le comité permanent, l'article 97 a été modifié pour spécifier que rien dans cet article ne doit être interprété comme annulant les droits ou les intérêts préexistants de quiconque relativement aux terres transférées en vertu de cet article. Cela comprend, bien entendu, les droits des autochtones.

Quatrièmement, l'article 145, sous sa forme modifiée, et avec un amendement supplémentaire, prévoira qu'une offre de transfert doit être faite au ministre pour toute ligne ou tronçon de ligne franchissant des terres qui sont une réserve ou qui faisaient partie d'une réserve, ou qui font l'objet de revendications territoriales, à condition que le ministre ou le propriétaire de la compagnie aient conclu un accord prévoyant que le ministre accepte de récupérer les dites terres.

Je pense que le projet de loi C-14, tel que modifié, est une preuve supplémentaire des efforts déployés par le gouvernement pour tenir compte des préoccupations particulières d'un groupe donné dans le cadre de sa politique des transports.

**M. Simon de Jong (Regina—Qu'Appelle, NPD):** Monsieur le Président, je voudrais participer au débat en soulevant quelques points. La plupart de ces arguments ont déjà été formulés par mon collègue, le député de Mackenzie, qui présente plusieurs amendements.

Le porte-parole du Parti réformiste en matière de transports nous a accusés de vouloir altérer le projet de loi. C'est effectivement notre but, car le projet de loi dont nous sommes saisis ne répond pas aux besoins des Canadiens et, en notre qualité de parti de l'opposition, nous n'avons pas à nous excuser de faire opposition à ce projet de loi. Si les députés du Parti réformiste avaient consacré un peu moins de temps aux bureaucrates du comité à Ottawa et s'étaient rendus dans les Prairies, dans les coins les plus reculés, pour écouter les gens dans les restaurants, ils auraient reçu des avis très différents sur la façon de gérer le transport.

Essentiellement, le projet de loi répond parfaitement aux attentes des compagnies de chemin de fer et pas du tout à celles des

*Initiatives ministérielles*

utilisateurs. N'oublions pas qu'une somme considérable de fonds publics a été consacrée aux deux grandes sociétés de chemin de fer. Le réseau ferroviaire du pays a exigé d'énormes investissements et intérêts publics, financés par les impôts des Canadiens. Les utilisateurs, la population du Canada, possèdent donc des droits légitimes en matière de transport ferroviaire.

Voilà pourquoi bon nombre de nos amendements visent à créer deux catégories de lignes ferroviaires aux fins de l'abandon des lignes de sorte que les lignes principales soient considérées comme appartenant à une catégorie à part. Il ne s'agit pas seulement des veines, mais bien des artères du système. On peut supprimer certaines petites parties du système de transport ferroviaire, mais lorsqu'on attaque les lignes principales, on attaque la structure fondamentale de notre système de transport. Voilà pourquoi plusieurs de nos amendements visent à créer deux catégories différentes en vue de l'abandon des lignes.

Entre bien d'autres choses, nous avons tenté, dans les amendements, de rendre la loi plus conviviale. Prenons par exemple la motion n° 30. La loi actuelle dit que, si une société ferroviaire entend abandonner des lignes, elle doit adopter et mettre à jour un plan que le public pourra consulter à ses bureaux qu'elle désigne à cette fin. Nous voulons être sûrs qu'on pourra également consulter le plan dans les localités qui seront touchées et qu'il ne sera pas tout simplement affiché sur un tableau, par exemple, au siège social de Montréal, et que les gens des localités n'auront aucune idée de ce qui se passe.

• (1230)

Nos modifications visent à rendre cette loi plus conviviale, à protéger les intérêts des usagers, des localités, en particulier des localités rurales, qu'elles se trouvent dans les Maritimes ou dans le nord du Québec, en Ontario, dans les Prairies ou dans l'intérieur de la Colombie-Britannique. Ces localités sont tributaires des chemins de fer. Il faut que leurs intérêts soient également pris en compte, car ils ne le sont certainement pas dans la loi actuelle. C'est pourquoi nous nous opposons à ce projet de loi.

Il sera également intéressant de voir comment le Parti réformiste finira par voter. On nous accuse de tenter de saboter le projet de loi, mais je soupçonne que le Parti réformiste finira également par voter contre.

**Le président suppléant (M. Kilger):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote porte sur la motion n° 2. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

Le vote par appel nominal, qui s'applique aussi à la motion n° 29, est reporté.

Le prochain vote porte sur la motion n° 28. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

Je déclare la motion rejetée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 30. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

Je déclare la motion rejetée.

[Français]

La prochaine mise aux voix porte sur la motion n° 31. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

Le vote par appel nominal sur la motion est différé.



*Initiatives ministérielles*

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le prochain vote porte sur la motion no 32. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

Je déclare la motion rejetée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 35. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

• (1235)

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Je déclare la motion n° 35 adoptée.

Le vote suivant porte sur la motion n° 36.

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote par appel nominal sur la motion est différé.

Le vote suivant porte sur la motion n° 37.

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote par appel nominal sur la motion est différé.

Le vote suivant porte sur la motion n° 38. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote par appel nominal sur la motion est différé.

Le vote suivant porte sur la motion n° 39.

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Je déclare la motion n° 39 rejetée. Par conséquent, je déclare les motions n°s 40 à 55 rejetées.

Nous passons maintenant au groupe n° 4.

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.)** propose:

Motion n° 3

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 7, par substitution, à la ligne 5, page 5, de ce qui suit:

«plus sept membres nommés par le gouverneur».

*Initiatives ministérielles*

Motion n° 5

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 8, par substitution, à la ligne 29, page 5, de ce qui suit:

«pêche pas la nomination de sept autres».

**Le président suppléant (M. Kilger):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote porte sur la motion n° 3. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Je déclare la motion n° 3 adoptée. Par conséquent, je déclare la motion n° 5 adoptée.

[Français]

Nous passons maintenant au groupe de motions n° 5.

**M. Paul Mercier (au nom de M. Guimond)** propose:

Motion n° 4

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 7, par substitution, à la ligne 12, page 5, de ce qui suit:

«(3) Le gouverneur en conseil choisit, avec l'assentiment du lieutenant-gouverneur en conseil du Québec et de celui de l'Ontario et après avoir obtenu un consensus auprès des lieutenants-gouverneurs en conseil des quatre provinces de l'Ouest du pays et de ceux des quatre provinces de l'Est du pays, le pré-».

**M. Paul Mercier (Blainville—Deux-Montagnes, BQ)** propose:

Motion n° 9

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 47, par substitution, à la ligne 11, page 16, de ce qui suit:

«47. (1) Le gouverneur en conseil peut, après avoir consulté le comité parlementaire habituellement saisi des questions relatives au transport et, si le territoire d'une province est visé par la décision du gouverneur en conseil, le gouvernement de cette province, par».

Motion n° 14

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 53, par substitution, à la ligne 18, page 20, de ce qui suit:

«loi, nomme—après avoir consulté l'Office et le gouvernement de chacune des provinces -une ou plusieurs personnes char-».

**M. Boudria:** Monsieur le Président, je me demande si la Chambre accorderait son consentement unanime pour que les motions 9, 14, 15, 17, 27, 68, 72, 73 soient rapportées comme ayant été proposées, appuyées et lues dans cette Chambre, tel que vous l'avez indiqué.

**Le président suppléant (M. Kilger):** On dit bien proposées, appuyées et lues.

Est-on d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Paul Mercier (Blainville—Deux-Montagnes, BQ)** propose:

Motion n° 15

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 53, par substitution, à la ligne 38, page 20, de ce qui suit:

«services de transport, le gouvernement de chacune des provinces et les autres personnes».

Motion n° 17

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 89, par substitution, à la ligne 7, page 39, de ce qui suit:

«89. Lorsque le Parlement déclare, par loi, après avoir obtenu l'agrément de la province concernée,».

Motion n° 27

Qu'on modifie le projet de loi C-14, par adjonction, après la ligne 2, page 64, du nouvel article suivant:

«138.1 (1) Une compagnie de chemin de fer relevant de l'autorité de l'assemblée législative d'une province peut demander de faire circuler et d'exploiter ses trains sur toute partie du chemin de fer d'une compagnie de chemin de fer afin de faciliter l'échange de trafic ou d'atteindre un point d'interconnexion concurrentiel avec un autre chemin de fer.

(2) Si les parties ne s'entendent pas sur les conditions ou l'indemnité à payer, chaque partie peut avoir recours, par demande écrite, à l'arbitrage de l'Office.»

Motion n° 68

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 160, par substitution, à la ligne 22, page 76, de ce qui suit:

«désignée par le gouvernement d'une province, à une compagnie de chemin de fer relevant de l'autorité législative d'une province».

Motion n° 72

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 228, par substitution, à la ligne 18, page 101, de ce qui suit:

«(2) Avec l'agrément de la province touchée et du gouverneur en».

Motion n° 73

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 228, par adjonction, après la ligne 25, page 101, de ce qui suit:

«(3) Le ministre des Transports ne peut procéder à l'expropriation visée au paragraphe (2) sans avoir au préalable obtenu l'agrément de la province concernée.»

• (1240)

—Monsieur le Président, je dispose de neuf minutes pour déposer dix motions, ce qui fait un peu plus d'une minute par motion. Alors, je vais les grouper, et je vais d'abord parler des motions n°s 4, 9 et 14 qui ont trait à l'administration ferroviaire et qui donnent certains pouvoirs au gouverneur en conseil et au ministre.

Ces pouvoirs, en vertu de ces trois articles, sont notamment de nommer le président et le vice-président de l'Office, de rendre, si nécessaire, un décret portant sur les mesures à prendre face à une situation extraordinaire autre qu'un conflit de travail qui mettrait en péril les intérêts des exploitants et des usagers. Le troisième pouvoir qui est accordé, et celui-là c'est à l'article 14, c'est de nommer les personnes qui, dans quatre ans, devront revoir la loi pour voir si elle

*Initiatives ministérielles*

s'adapte bien à la situation et, éventuellement, pour proposer des modifications.

Nous sommes d'accord avec cela, sauf que nous voulons donner au gouvernement la possibilité de faire ce qu'il dit toujours qu'il fera et qu'il ne fait jamais, c'est-à-dire même pas de décentraliser mais, au minimum, de consulter les autorités provinciales pour des questions qui les intéressent quand même.

C'est à cela que visent nos motions n<sup>os</sup> 4, 9 et 14, c'est d'associer les provinces, à titre consultatif, dans l'exercice de ces pouvoirs donnés au gouverneur en conseil et au ministre et, dans le même esprit, de donner certains pouvoirs supplémentaires à l'Office.

Je reviens maintenant à la motion n<sup>o</sup> 17 qui porte sur l'article 89 qui est tellement intéressant que, malgré le peu de temps dont je dispose, je vais vous le lire parce qu'il est significatif:

89. Lorsque le Parlement déclare, par loi, qu'un chemin de fer dont la construction ou l'exploitation est autorisée par une loi spéciale [...] d'une province [...]

Lorsque le Parlement déclare qu'il s'agit là d'«un ouvrage à l'avantage général du Canada», c'est la présente partie—c'est donc cette loi—qui s'applique à lui, à l'exclusion de toute loi générale de la province concernant les chemins de fer et des dispositions de cette loi spéciale qui sont incompatibles avec la présente partie.»

Il est bien évident que nous ne pouvons pas accepter cela. C'est trop significatif de l'appétit avec lequel le gouvernement profite de ce projet de loi pour essayer de renier les pouvoirs des provinces. Notre amendement vise à modifier cette situation en ajoutant les mots: «[...] lorsque le Parlement déclare par loi [...], lorsque le Parlement déclare, après avoir obtenu l'agrément de la province concernée. . . » Ça nous paraît évident et minimal.

J'en viens à la motion n<sup>o</sup> 27 qui vise à assurer la continuité harmonieuse du service entre les réseaux des compagnies de chemin de fer et les CFIL. C'est donc un texte à introduire après l'article 138 et qui donnerait aux CFIL le pouvoir, moyennant rémunération bien évidemment, de continuer sur le réseau des compagnies de chemin de fer vers des points de fusion de réseaux. C'est donc à cela que vise la motion n<sup>o</sup> 27, soit d'assurer la réciprocité des pouvoirs que l'on donne aux compagnies sur le réseau des CFIL, et c'est tout à fait légitime.

J'en viens maintenant à la motion n<sup>o</sup> 68 qui, elle, porte sur l'arbitrage et je vais vous lire mon commentaire là-dessus. C'est un simple article de cohérence, étant donné les modifications que nous avons proposées à l'article 138. Nous modifions l'article 160 pour qu'il soit conforme avec l'amendement précédent.

J'espère avoir le temps pour dire deux mots des motions n<sup>os</sup> 72 et 73 qui portent sur l'article 228. Dans le cas où il est nécessaire d'exproprier pour la construction d'un chemin de fer, la compagnie peut demander au ministre de procéder à l'expropriation. Dans le projet de loi on dit:

• (1245)

«Le ministre, avec l'agrément du gouverneur en conseil, procède à l'expropriation.» L'amendement vise à obliger le ministre à obtenir aussi l'agrément de la province concernée. Il serait déraisonnable qu'il en soit autrement quand on pense aux responsabilités qu'ont, en matière d'urbanisme et de réorganisation du territoire, les provinces et aussi les municipalités qui sont sous la tutelle des provinces.

La province se retrouve ainsi à avoir un mot à dire sur l'aménagement de son territoire. Puisque ce sont les provinces qui sont plus directement responsables du développement des régions et de l'aménagement du territoire, il est normal que le fédéral reçoive leur assentiment.

Je pense avoir fait le tour de la question.

[Traduction]

**M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, je vais discuter brièvement d'un certain nombre de ces motions regroupées, afin que tous sachent bien ce que nous en pensons.

Le député de Mackenzie a proposé un nombre important d'amendements. Même si nous avons rejeté la majorité d'entre eux, tous ces amendements ont été soigneusement étudiés et nous avons appuyé ceux qui, selon nous, méritaient de l'être. Il en est de même pour les motions présentées par le Bloc québécois.

Ainsi, nous n'appuyons pas la motion n<sup>o</sup> 4. Il est possible que cette motion aiderait à empêcher le favoritisme politique, et nous sommes certainement d'accord avec cet objectif. Malheureusement, la motion provoquerait une telle impasse qu'il pourrait fort bien y avoir absence complète de consensus au sein de l'OTC, qui serait pratiquement paralysé.

Nous nous opposons aussi à la motion n<sup>o</sup> 9. Celle-ci est très vague et crée une formule de consultation lourde qui, encore une fois, paralyserait tout le processus.

Nous nous opposons aussi aux motions n<sup>os</sup> 14 et 15, qui sont inutiles.

Nous appuyons la motion n<sup>o</sup> 17 parce qu'elle est très compatible avec les propositions constitutionnelles du Parti réformiste. Selon nous, ces changements devraient se faire de façon beaucoup plus généralisée et entrent certainement dans le cadre du projet de loi C-17.

La motion n<sup>o</sup> 27 traite principalement du droit de circulation. Comme je l'ai expliqué, les compagnies de chemin de fer devaient prouver l'existence de difficultés financières pour justifier l'abandon d'une ligne ferroviaire. Par conséquent, avant de demander l'autorisation d'abandonner une ligne, ces compagnies s'assuraient d'avoir des difficultés financières. Cette situation nuisait à la création de lignes secondaires, qui était l'objectif souhaité par tous.

S'il n'est pas possible pour une grande société de chemin de fer fédérale de continuer à exploiter une ligne, nous voulons faire en sorte que, dans la mesure du possible, une compagnie exploitant une

*Initiatives ministérielles*

ligne secondaire prenne la relève et continue d'assurer un service ferroviaire aux collectivités situées le long de cette ligne. Si nous accordons le droit de circuler à de telles compagnies, elles attireront les clients de l'ancien exploitant de la ligne principale.

Celui-ci pourrait alors être contraint de transporter les marchandises de ses anciens clients sur sa ligne ferroviaire. Les nouveaux exploitants de lignes secondaires pourraient faire la jonction avec les concurrents de la société principale. On reviendrait ainsi à l'ancienne méthode. L'exploitant de la ligne principale réduirait la demande et l'entretien de ces lignes, qui seraient tout simplement abandonnées, pour éviter que les nouveaux exploitants de lignes secondaires utilisent les voies pour transporter les marchandises de ses anciens clients jusque chez ses concurrents, nuisant ainsi à son horaire d'exploitation et causant bien d'autres difficultés.

J'ai discuté avec de nombreux exploitants de lignes secondaires au Canada. À une exception près, je n'ai rencontré aucun exploitant que ce droit intéressait. Par conséquent, je me prononcerai contre cette motion.

Nous appuyons la motion n° 68, qui clarifie l'autorité législative.

Nous sommes opposés aux motions 72 et 73, parce que certaines questions devraient être de compétence fédérale, même si nous voudrions que le gouvernement fédéral redonne de nombreux dossiers aux provinces, dont ils devraient d'ailleurs relever. Ce n'est pas le cas des dispositions prévues par ces deux motions. Nous croyons que les provinces ne devraient pas se mêler de questions qui relèvent clairement de la responsabilité du gouvernement fédéral.

• (1250)

[Français]

**M. Joseph Volpe (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais remercier mon collègue de Kootenay-Ouest—Revelstoke de l'appui qu'il donne non seulement au gouvernement, mais également aux comités permanents de la Chambre.

Quant à la motion n° 4, elle propose de partager avec les gouvernements provinciaux les pouvoirs de désignation des membres de l'office devant agir à titre de dirigeants de ce dernier. La proposition permettrait qu'une impasse provinciale bloque la gestion et les opérations courantes de l'office. Pour cette raison, le gouvernement ne sanctionne pas cette motion.

Même chose pour la motion n° 9. Cette motion introduirait des délais de procédure considérables dans des pouvoirs visant à permettre au gouvernement fédéral d'intervenir rapidement et efficacement en cas d'urgence dans les transports.

La motion n° 14 propose d'accorder un rôle officiel aux gouvernements provinciaux dans les décisions concernant la façon d'examiner les lois fédérales et le choix des personnes qui seront chargées de l'examen. Cette proposition ne peut que compliquer et retarder l'examen prévu par la loi. Donc, le gouvernement ne sanctionne pas cette motion.

Au sujet de la motion n° 15, le libellé général actuel de l'article suffit pour permettre des consultations avec les gouvernements provinciaux déjà, comme le désire mon collègue. Il n'est donc pas nécessaire de mentionner les gouvernements provinciaux séparément. Donc, le gouvernement ne sanctionne pas cette motion.

Pour ce qui est de la motion n° 17, celle-ci préconise de limiter le pouvoir du Parlement à déclarer, en vertu d'une loi, qu'un ouvrage particulier est à l'avantage général du Canada, c'est-à-dire qu'il est de compétence fédérale. Il n'est pas possible de sanctionner cette motion.

Pour la motion n° 27, les chemins de fer existants ont déclaré clairement que l'attribution aux chemins de fer secondaires provinciaux le droit de circulation sur les voies ferrées fédérales découragerait la mise en vente des voies en vue de la création des lignes secondaires. Cela irait à l'encontre d'un des principaux objectifs du projet de loi C-14. Donc cette mesure ne ferait que réduire le trafic et les recettes des chemins de fer fédéraux sans leur donner l'occasion d'obtenir d'autres marchés grâce au principe de concurrence. Vous pouvez imaginer qu'on ne peut pas sanctionner cette motion.

Quant à la motion n° 68, des arrangements commerciaux mutuellement acceptables entre les chemins de fer fédéraux et les lignes secondaires provinciales sont essentiels pour que l'exploitation d'une ligne secondaire soit couronnée de succès. Donc, compter sur un arbitre de l'extérieur pour imposer un arrangement au transporteur fédéral et à la ligne secondaire ne favorisera pas la collaboration à long terme. Le gouvernement ne sanctionne pas cette motion.

Pour ce qui est des motions 72 et 73, elles proposent de confier un rôle officiel aux gouvernements provinciaux dans le processus visant à déterminer si une expropriation est effectuée en vertu d'une loi fédérale. La loi actuelle régissant l'expropriation contient déjà des procédures appropriées pour entendre les parties qui ont intérêt direct dans l'affaire. Ce ne sont pas des motions nécessaires, à notre avis, et le gouvernement ne sanctionne ni la motion 72 ni la motion 73.

• (1255)

**Le président suppléant (M. Kilger):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote porte sur la motion n° 4.

Plaît-il à la Chambre d'adopter cette motion?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les oui l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote par appel nominal sur la motion est différé. Le vote par appel nominal s'appliquera également aux motions n<sup>os</sup> 9, 14 et 15.

La prochaine mise aux voix porte sur la motion n<sup>o</sup> 17.

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote par appel nominal sur la motion est différé. Le vote par appel nominal s'appliquera également aux motions n<sup>os</sup> 72 et 73.

La prochaine mise aux voix porte sur la motion n<sup>o</sup> 27. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les oui l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote par appel nominal sur la motion est différé.

Le prochain vote porte sur la motion n<sup>o</sup> 68. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

### *Initiatives ministérielles*

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote par appel nominal sur la motion est différé.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer au sixième groupe.

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

Motion n<sup>o</sup> 6

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 27, par suppression des lignes 30 à 35, page 10.

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.)** propose:

Motion n<sup>o</sup> 7

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 27, par substitution, aux lignes 36 et 37, page 10, de ce qui suit:

«(3) Les circonstances peuvent notamment comprendre:».

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

Motion n<sup>o</sup> 8

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 27, par substitution, aux lignes 9 et 10, page 11, de ce qui suit:

«f) la nature des marchandises transportées;

g) le nombre de marchés desservis par l'expéditeur;

h) le nombre des autres transporteurs par lesquels l'expéditeur pourrait faire transporter ses marchandises;

i) les différences dans les prix pratiqués par les différents transporteurs par lesquels l'expéditeur pourrait faire transporter ses marchandises;

j) les effets d'une augmentation des prix sur la compétitivité dans le marché de destination, que ce marché soit intérieur ou d'exportation;

k) si l'augmentation des prix aurait pour effet de nuire à la capacité de l'expéditeur de percer dans les marchés intérieurs et d'exportation ou d'y augmenter sa part;

l) les conséquences financières d'une augmentation des prix sur la viabilité à court et à long terme de l'expéditeur;

m) tout autre élément que l'Office estime pertinent.»

—Monsieur le Président, je voudrais parler d'abord de la motion no 6 qui amende le paragraphe 27(2). Les députés débattent des projets de loi à la Chambre, les votent, puis les renvoient à un comité.

Il faut que j'accepte que les choses ne se passent pas ainsi pour le simple plaisir de renvoyer le travail de la Chambre à une salle de comité et ensuite le rapporter à la Chambre. Je dois supposer que les députés ont des raisons sérieuses d'agir ainsi.

Le ministre des Transports me corrigera peut-être, car il va sûrement parler de cette question, mais je suppose que, au comité, lorsque les discussions débutent, que les témoins se présentent ou sont convoqués, c'est pour qu'on écoute le point de vue de ces témoins.

*Initiatives ministérielles*

S'il y a une centaine de témoins et que cinq veulent ceci, sept veulent autre chose, et ainsi de suite, il appartient ensuite au comité de prendre une décision.

• (1300)

Quand une centaine de personnes se présentent et qu'une grande majorité d'entre eux assurent qu'une disposition du projet de loi va avoir des répercussions catastrophiques pour eux, il faut les écouter.

Sinon, pourquoi avoir engagé toutes ces dépenses pour le transport, la tenue des audiences, les interprètes, les techniciens, le personnel de soutien et le greffier, et y avoir consacré tout ce temps de la Chambre et de ses députés? Pourquoi nous donner la peine de tenir cet exercice de consultation si nous ne sommes pas disposés à écouter les gens qui se présentent devant le comité?

La forte majorité des témoins ont dit que le paragraphe 27(2) est un désastre et que cette disposition est inacceptable parce qu'elle va leur causer un grand préjudice. On parle maintenant de préjudice important. On a commencé par parler de tort important, pour parler maintenant de préjudice important.

On n'a pas besoin de prouver plus tard un préjudice important causé par un contrat ferroviaire, on l'obtient du gouvernement si le paragraphe 27(2) est adopté. Je crois que cette disposition suscite beaucoup de division du côté ministériel: plusieurs députés ont dit qu'ils y repensaient et qu'ils y voient des objections.

Voilà pourquoi j'ai essayé ce matin de trouver un moyen pour le gouvernement de sauver la face tout en interrompant l'étude de ce projet de loi pour le renvoyer à un comité, une instance formée de députés de tous les partis, et accepter d'y apporter ces modifications réclamées par la majorité des témoins qui ont comparu devant le comité, pour ensuite le ramener à la Chambre. Je ne le soumet pas à la torture. Je ne dis pas qu'il avait tort et que moi j'avais raison et que je l'ai forcé à faire quelque chose.

Ce n'était pas mon intention. J'ai bien précisé, en fait, que je m'efforcerai de trouver le moyen le plus acceptable pour lui d'apporter cette modification dans l'intérêt de la démocratie et des expéditeurs de tout le pays. Le gouvernement a refusé mon offre.

Je le répète, je ne suis pas ici pour me faire du capital politique, mais pour essayer de faire adopter un projet de loi qui satisfera la majorité des Canadiens visés. Le gouvernement ne s'est pas prévalu de cette offre.

Lorsque le projet de loi C-101 a été retiré du *Feuilleton* par suite de la prorogation du Parlement, une sous-ministre adjointe des Transports, M<sup>me</sup> Moya Greene, que je respecte beaucoup, m'a téléphoné en Colombie-Britannique pour me demander si j'accepterais, avec le consentement unanime, de présenter à nouveau le projet de loi C-101. Je lui ai demandé alors si le gouvernement a supprimé le paragraphe 27(2). «Non, m'a-t-elle répondu. Pourquoi voulez-vous qu'il soit supprimé». Je lui ai dit qu'il n'était pas acceptable pour la majorité des témoins qui avaient comparu devant le comité. Ce à quoi elle a répliqué ceci: «Mais nous l'avons

arrangé. Nous avons modifié ce paragraphe et nous l'avons arrangé».

Je lui ai alors fait l'offre peut-être la plus généreuse qu'elle ait jamais reçue d'un député: «Vous croyez l'avoir arrangé. Si vous pouvez, parmi toutes les personnes qui ont contesté publiquement le paragraphe 27(2), m'en nommer deux ou trois qui l'approuvent désormais, je vais reconsidérer ma position». Elle m'a répondu qu'elle ne croyait pas pouvoir le faire. «He bien, vous ne l'avez pas arrangé alors», lui ai-je dit. Le gouvernement n'a pas arrangé le paragraphe 27(2).

Le nouveau ministre des Transports a écouté les gens. Ils sont sortis de cette réunion en disant qu'ils avaient des raisons de croire que le gouvernement va corriger une disposition inacceptable d'un projet de loi autrement plutôt satisfaisant.

J'espère que les ministériels ne prendront pas la décision partisane de ne pas appuyer le Parti réformiste, car nous ne cherchons pas ici à faire valoir notre programme. Notre objectif est de représenter les gens qui ont comparu devant le comité, et j'espère que c'est aussi celui des députés d'en face. Si c'est là leur intention, je les en félicite. J'espère évidemment qu'ils appuieront la suppression du paragraphe 27(2).

Quant à la motion n° 7, celle du ministre des Transports, et à la motion n° 8, la mienne, elles concernent toutes deux le paragraphe 27(3), qui est essentiellement un complément du paragraphe 27(2). Cette dernière disposition devrait être supprimée, mais si elle ne l'est pas, nous devrions au moins essayer de la rendre aussi acceptable que possible, en n'oubliant pas que ces modifications ne satisfont pas les témoins qui ont comparu devant le comité et qui ont demandé la suppression du paragraphe 27(2).

Nous appuierons, dans l'ordre, chacune de ces motions. Le plus important, c'est de supprimer le paragraphe 27(2). Sachant que le gouvernement peut faire adopter tout ce qu'il veut et que, même si nous votons contre tout le projet de loi à cause du paragraphe 27(2), il pourra malgré tout le faire adopter, nous allons donc au moins essayer de doré un peu la pilule.

• (1305)

Durant les audiences du comité, un des témoins qui a comparu représentait l'Office national des transports. À l'époque, le paragraphe 27(2) faisait encore mention de tort important. C'était la même chose, mais désignée différemment. Je lui ai demandé de définir un tort important. Il m'a répondu que les avocats en débattaient pendant des années. L'une des principales raisons qui justifie qu'on supprime le paragraphe 27(2), c'est que le projet de loi s'en trouvera amélioré.

**M. Vic Althouse (Mackenzie, NPD):** Monsieur le Président, j'avais moi aussi une motion semblable à la motion n° 6, qui vise à supprimer l'article 27. Je ne crois pas que cet article serve bien les utilisateurs.

Lorsque le projet de loi a été présenté pour la première fois, le ministre des Transports de l'époque avait déclaré que l'ancienne loi sur les transports favorisait trop les expéditeurs et que le nouveau projet de loi serait celui des chemins de fer.

*Initiatives ministérielles*

L'article 27 pourrait bien faire du projet de loi non seulement celui des chemins de fer, mais également celui des avocats et des négociateurs en raison des contestations auxquelles donneront lieu son libellé, notamment l'interprétation de nombreux termes puisqu'il n'est pas précisé ce que les expressions «préjudice commercial» et «préjudice commercial important» signifient. Pourtant, selon le paragraphe 27(2), ce sont ces expressions qui déterminent quand l'office doit intervenir au nom d'un expéditeur.

Certains expéditeurs ont déclaré très clairement dans un communiqué de presse émis hier que, en raison des paragraphes 27(2) et 27(3) du projet de loi C-14, il leur serait très difficile de se prévaloir des dispositions de protection de ce projet de loi. Ils disent que ce projet de loi vise à créer un système de transport davantage orienté vers le marché et plus efficace. Alec Graham, président de la Alberta Wheat Pool, a déclaré ceci: «Nous souscrivons entièrement à ces objectifs, cependant, les paragraphes 27(2) et 27(3) vont à leur encontre.»

Les expéditeurs de grain ont fait savoir on ne peut plus clairement que ces paragraphes n'accroîtront pas la compétitivité ou la santé financière des sociétés ferroviaires et ne feront rien pour les expéditeurs, si ce n'est les exposer à des batailles juridiques longues et onéreuses sur le sens de ces expressions subjectives.

Étant donné cette situation, j'aimerais que nous consacrons plus de temps à la question et que le gouvernement attende avant de passer au vote. Le nouveau ministre n'a peut-être pas encore eu la possibilité de faire tout le travail de recherche et d'information nécessaire pour trancher la question. Il nous faut suspendre le débat sur cette mesure jusqu'après la fin de semaine pour laisser au ministre le temps de revoir le dossier et de mieux étudier le point de vue des expéditeurs.

**M. Joseph Volpe (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, après ce vibrant plaidoyer livré par le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke, je dois rappeler à la Chambre que le paragraphe 27(2) et la motion n° 6 proposée par le député ont suscité de nombreux témoignages et de longues délibérations au comité. Après toutes ces délibérations, le comité a convenu à l'unanimité de la meilleure façon de modifier ce paragraphe.

• (1310)

Le gouvernement est tenu de respecter la décision unanime du comité et de l'inclure dans le projet de loi. Je pense que le projet de loi tient déjà compte de toutes les préoccupations du député. Par conséquent, le gouvernement rejettera la motion n° 6.

Étant donné ce que j'ai déjà dit, la motion n° 8 vise à ajouter des détails superflus. Trois des critères existants, qui sont courants dans les textes de loi, sont repris tels quels de l'article 5. N'ayant jamais été interprétés par les tribunaux, ils risquent de créer des incertitudes juridiques.

Une longue liste de critères est souvent traitée comme une liste de vérification et provoque fréquemment des rejets, simplement du fait que la personne qui fait la demande ne satisfait pas la majorité des critères. La question a aussi été discutée au comité.

L'obligation légale de faire concorder les faits avec la longue liste de détails techniques, comme l'exige cette motion, risque d'entraîner des coûts et des tracasseries administratives à la personne qui fait une demande, et finalement de restreindre sa possibilité d'obtenir une réparation. Pour ces motifs, nous rejetterons la motion no 8.

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie de leurs paroles aimables les députés d'en face, celui de Kootenay-Ouest—Revelstoke et celui de Mackenzie. J'ai certes rencontré un grand nombre de personnes qui s'inquiétaient à propos de cette disposition du projet de loi, et j'ai examiné de nouveau la question.

À l'issue de cet examen, j'en suis arrivé à la conclusion que le comité avait pris la décision qui s'imposait. Comme mon collègue, le député d'Eglinton-Nord, l'a dit avec tant d'éloquence il y a un instant, il s'est agi d'une décision du comité et à laquelle tous les membres du comité ont pris part.

Ils ont pris la peine d'examiner très attentivement d'autres formulations possibles pour en arriver à une solution de compromis qui me paraît très opportune. Après avoir examiné les instances qu'on a faites, j'en suis arrivé à la conclusion que les députés qui ont participé aux délibérations du comité avaient bien évalué ce qu'il fallait faire.

Je voudrais passer rapidement à la motion n° 7. Le paragraphe 27(2) de l'ancien projet de loi C-101 comportait l'expression «préjudice important» comme facteur de règlement des plaintes. Ce paragraphe a été la principale cible des critiques de la plupart des expéditeurs. Ils le considéraient comme un obstacle interdisant l'accès à l'Office plutôt que comme un facteur que l'Office prenait en considération pour prendre sa décision.

Les gens se demandaient également avec inquiétude si la signification de préjudice important était suffisamment claire et précise. Ils craignaient également que cette disposition ne s'applique à l'arbitrage des offres finales.

Le paragraphe 27(2) visait et vise encore à donner une indication procédurale à l'Office, et non pas à empêcher les gens de s'adresser à l'Office. Le paragraphe 27(2) s'applique à toutes les décisions de l'Office en matière de prix et de services, quel que soit le mode de transport. C'est une disposition d'interprétation. Elle sert à aider l'Office à exercer promptement ses fonctions de réglementation.

La disposition, modifiée, est compatible avec les objectifs du projet de loi. D'abord, rationaliser le processus de réglementation pour établir entre les expéditeurs et les transporteurs des relations à caractère plus commercial; et deuxièmement, réserver les interventions de réglementation aux cas où la concurrence véritable fait défaut. La réglementation économique devrait d'ailleurs toujours venir en dernier ressort et tenir compte du contexte de cette politi-

*Initiatives ministérielles*

que, mais aussi de la nécessité de répondre aux inquiétudes suscitées par l'article 27. Le Comité permanent des transports y a apporté plusieurs modifications importantes. Je vais les passer brièvement en revue.

• (1315)

Premièrement, dans la version anglaise, l'expression «significant prejudice» est remplacée par «substantial commercial harm». L'expression «substantial harm» est plus familière à l'industrie. Deuxièmement, pour plus de précision, le paragraphe 27(3) a été ajouté. Cette disposition énonce les circonstances dont l'office doit tenir compte pour savoir si le refus d'accorder une réparation à un expéditeur lui causerait un préjudice commercial grave.

Ces circonstances comprennent: premièrement, les conditions du marché qui ont trait aux marchandises en cause; deuxièmement, les lieux desservis et l'importance du trafic; troisièmement, l'ampleur des activités connexes; quatrièmement, la nature du trafic ou du service en cause; et la possibilité pour l'expéditeur de faire appel à un autre mode de transport des marchandises.

Il convient de signaler que trois de ces critères sont déjà contenus dans l'énoncé de la politique au début de la Loi sur les transports nationaux et qu'ils sont donc bien établis en droit. Bien que ces critères précisent la conduite de l'office, ce dernier conserve néanmoins la liberté de tenir compte de tout autre facteur pertinent dans chaque cas. Le libellé du paragraphe empêche l'application de la définition légale qui est générale puisque la décision prise par l'office doit tenir compte de toutes les circonstances propres à chaque cas. Cette règle assure un traitement équitable à toutes les parties visées par une demande.

Troisièmement, certains ont fait valoir que dans sa version initiale, le paragraphe 27(2) obligeait l'office à adopter une approche en deux temps. Ce paragraphe a donc aussi été modifié pour tenir compte de cette préoccupation et pour qu'il soit tout à fait clair qu'il n'y avait pas d'obstacle à un accès à l'office.

En outre, l'article 161 sur l'arbitrage a été modifié de façon à stipuler expressément que l'arbitrage ne s'applique pas aux décisions de l'Office comme dans le cas de l'article 27 sur le «préjudice commercial important».

Certains auraient préféré que l'article tout entier soit simplement supprimé. Je crois personnellement que le Comité permanent des transports a fait un travail admirable pour ce qui est de trouver un compromis et d'arriver à un libellé qui ajoute la précision voulue tout en respectant l'intention de la politique sous-jacente à la nouvelle mesure législative, le projet de loi C-14.

Cette motion qui remplace maintenant dans la version anglaise le terme «shall» par le terme «may» donnera à l'office le pouvoir discrétionnaire de tenir compte ou non des critères énoncés à l'alinéa 3 pour déterminer s'il estime qu'il pourrait y avoir un «préjudice commercial important».

À mon avis, le projet de loi modifié continuera d'assurer un juste équilibre entre des intérêts rivaux.

**Le président suppléant (M. Kilger):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote porte sur la motion no 6. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote par appel nominal sur la motion est différé.

Le vote suivant porte sur la motion n° 7. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Je déclare la motion adoptée.

(La motion n° 7 est adoptée.)

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote porte maintenant sur la motion n° 8. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote par appel nominal est reporté.



*Initiatives ministérielles*

Nous passons maintenant au groupe de motions n° 7.

• (1320)

**M. Vic Althouse (Mackenzie, NPD) propose:**

Motion n° 10

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 6, page 18, du nouvel article suivant:

«49.1 (1) Le ministre peut, par écrit, demander à une compagnie de chemin de fer de lui fournir, selon les modalités qu'il fixe, les renseignements demandés par le gouvernement d'une province touchant:

- a) les frais des services de transport et les frais d'exploitation de la compagnie;
- b) les frais supportés par la compagnie pour transporter, en général ou entre deux points donnés, certaines marchandises données.

(2) Le ministre peut, lorsqu'il reçoit les renseignements qu'il a demandés à la compagnie, communiquer ceux-ci au gouvernement de la province qui les a demandés, à condition que ce dernier se soit engagé à les tenir pour confidentiels.»

Motion n° 11

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 6, page 18, du nouvel article suivant:

«49.2 Le ministre peut demander par écrit à une compagnie de chemin de fer de lui communiquer au sujet de ses frais, selon les modalités qu'il fixe, les renseignements qu'il estime utiles à l'intérêt public.»

Motion n° 12

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 2, page 18, du nouvel article suivant:

«49.3 (1) Sous réserve des autres dispositions du présent article et du paragraphe 49.1(2), il est interdit à quiconque agit en connaissance de cause de publier ou de communiquer les renseignements fournis en vertu des articles 49.1 ou 49.2 et d'en permettre la publication ou la communication.

(2) Le paragraphe (1) n'a pas pour effet d'interdire la communication de renseignements :

- a) ni aux ministres fédéraux ou provinciaux,
- b) ni aux titulaires de charge et employés de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province, qui doivent recevoir les renseignements visés à ce paragraphe dans l'exécution de leurs fonctions.

(3) Le ministre ou le gouvernement de la province qui reçoit des renseignements en vertu de l'article 49.1 peut publier ou communiquer les renseignements fournis en vertu des articles 49.1 ou 49.2 aux fins des procédures intentées en vertu de la présente loi, lorsqu'ils se rapportent à leur objet.»

Motion n° 13

Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 6, page 18, du nouvel article suivant:

«49.4 (1) La compagnie de chemin de fer doit se conformer sans délai aux demandes que le ministre lui présente en vertu des articles 49.1 ou 49.2.

(2) Dans les cas où la compagnie de chemin de fer néglige ou refuse de se conformer à une demande que le ministre lui présente en vertu des articles 49.1 ou 49.2, ce dernier peut, indépendamment des pénalités dont la compagnie peut être passible en vertu de la présente loi, exercer tous les pouvoirs que lui confère la présente loi.»

—Monsieur le Président, ces motions demandent simplement que l'information soit mise à la disposition des ministres des Transports des provinces où le système ferroviaire pourrait être modifié.

Je crois que c'est plein de bon sens. L'information doit être disponible dès que la société de chemin de fer a décidé d'abandonner un tronçon. Cela permettrait aux intéressés d'une même province d'en discuter et de prévoir la mise en place d'un autre mode de transport en collaboration avec la province et les municipalités. C'est une chose qui pourrait se faire sans que cela soit exigible si le service de relations publiques de la société de chemin de fer le juge important, mais ce serait beaucoup mieux si c'était obligatoire.

**M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, le Parti réformiste s'opposera aux quatre motions. Nous rejetons la motion n° 10 simplement parce que nous ne voyons aucune raison valable d'adopter un tel amendement.

Dans le cas de la motion n° 11, ce pouvoir existe déjà par l'intermédiaire de l'office, et c'est bien ainsi. Le ministre n'a pas besoin d'avoir des pouvoirs sur tout, comme cette motion semble le réclamer.

Les motions n°s 12 et 13 découlent des motions précédentes, présentées par le député, que nous ne pouvons appuyer.

**M. Joseph Volpe (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement n'appuiera pas la motion no 10, car l'article 50 du projet de loi prévoit déjà que soient recueillis tous les renseignements légitimement nécessaires aux discussions sur la politique des transports.

La protection du caractère confidentiel des renseignements fournis au gouvernement est fonction de la circulation des données qui doit être limitée au minimum absolu en vue d'éliminer les risques de divulgation intentionnelle ou accidentelle.

Comme le savent les députés, certaines provinces exploitent déjà des entreprises de transport qui sont en concurrence ou qui négocient avec les transporteurs fédéraux et qui se trouveraient dans la position, du moins en apparence, d'être en conflit d'intérêt si elles recevaient des données confidentielles de la façon prescrite dans cette motion.

Le gouvernement n'appuie pas la motion n° 11, car, comme je viens de le dire, l'article 50 prévoit la collecte de tous les renseignements légitimement nécessaires. Le pouvoir que conférerait la motion n° 11 d'exiger séparément d'une compagnie de chemin de fer qu'elle fournisse des données sur ses frais est évidemment superflu.

Ce que je viens de dire au sujet de la motion n° 10 s'applique également à la motion n° 12 que le gouvernement n'appuiera pas non plus.

*Initiatives ministérielles*

Il en est de même de la motion n<sup>o</sup> 13. Le projet de loi contient déjà un article qui prévoit la collecte de tous les renseignements dont nous avons besoin; en notre qualité de représentants responsables du peuple, nous devons faire en sorte que soient réduits au minimum les risques de divulgation intentionnelle ou accidentelle de données qui mettrait les gens dans une situation embarrassante ou en conflit d'intérêts.

**M. Simon de Jong (Regina—Qu'Appelle, NPD):** Monsieur le Président, je suis surpris d'entendre les porte-parole du gouvernement et du Parti réformiste parler d'une même voix pour défendre les intérêts des grandes sociétés de chemin de fer, aux dépens des gens vraiment touchés par ces décisions et, dans ce cas, au détriment des gouvernements provinciaux.

• (1325)

Toutes nos motions font suite à des demandes. L'ajout de trois nouveaux articles a été demandé par les représentants des trois gouvernements provinciaux des Prairies, dans leur mémoire et lors de leur témoignage devant le comité des transports. Ces nouveaux articles sont tirés des dispositions des articles 351 à 354 de l'ancienne Loi sur les chemins de fer.

En vertu de ces mêmes dispositions, les gouvernements provinciaux, qui depuis 1972 reçoivent des renseignements confidentiels sur les frais des chemins de fer, pourraient continuer à les recevoir.

Il n'a jamais été question que la confidentialité de ces renseignements puisse être menacée par les gouvernements des Prairies. Il est donc insensé que le gouvernement et le Parti réformiste soulèvent ce point maintenant. Cela n'a jamais causé de problème auparavant.

Ces renseignements sont nécessaires pour que les provinces continuent d'entretenir un dialogue efficace avec l'Office des transports du Canada lorsque celui-ci établit des taux maximum pour le transport des grains et fixe les taux d'interconnexion par exemple. Ces motions sont présentées pour des raisons très sérieuses.

Les gouvernements provinciaux des Prairies ont demandé ces motions et celles-ci leur faciliteront les choses. Je comprends pourquoi cela n'intéresse pas le gouvernement et les bureaucrates. Je suppose que les députés ministériels répètent simplement ce que leur disent les bureaucrates. Cependant, je suis très surpris d'entendre les réformistes défendre les intérêts des grandes sociétés de chemins de fer.

Peut-être qu'il rembourse simplement sa dette de 40 000 \$, soit la somme que Canadien Pacifique Limitée a versée au parti l'an dernier. L'heure du remboursement est peut-être arrivée.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Le vote porte sur la motion no 11. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Kilger):** À mon avis, les non l'emportent.

Je déclare la motion rejetée. Par conséquent, les motions n<sup>os</sup> 12 et 13 sont aussi rejetées.

(Les motions n<sup>os</sup> 11 à 13 inclusivement sont rejetées.)

**Le président suppléant (M. Kilger):** Nous passons maintenant au groupe n<sup>o</sup> 8.

[Français]

**M. Paul Mercier (Blainville—Deux-Montagnes, BQ)** propose:

Motion n<sup>o</sup> 18

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 98, par substitution, à la ligne 42, page 42, de ce qui suit:

«fice, à la réalisation préalable d'une évaluation environnementale et aux lois en matière de zonage des provinces touchées par la ligne de chemin de fer.»

[Traduction]

**M. Gouk:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Étant donné qu'il nous reste guère que 3 minutes de débat, est-ce qu'il ne serait pas possible de suspendre le débat maintenant, plutôt que de laisser le premier intervenant prononcer une phrase et demie avant de l'interrompre, puis de lui redonner la parole plus tard? Ne serait-il pas mieux de terminer maintenant?

**Le président suppléant (M. Kilger):** Serait-il utile que je présente la dernière motion et que je dise ensuite qu'il est 13 h 30?

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

Motion n<sup>o</sup> 19

Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 101, par adjonction, après la ligne 17, page 44, de ce qui suit:

«(5) L'Office peut exiger, par règlement, que les compagnies de chemin de fer incluent dans les contrats et ententes relatifs à la construction ou à l'entretien de franchissements par desserte et de leurs éléments structuraux, les conditions prévues dans les règlements ou assujettissent ces contrats et ententes à ces conditions.»

**Le président suppléant (M. Kilger):** Puis-je dire qu'il est 13 h 30?

[Français]

**Le président suppléant (M. Kilger):** Comme il est 13 h 30, la Chambre abordera maintenant l'étude des affaires émanant des députés, selon l'ordre indiqué au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

### L'AÉROPORT INTERNATIONAL PEARSON

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

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait instituer une enquête judiciaire publique impartiale sur la totalité du processus d'attribution et de résiliation du contrat de réaménagement de l'aéroport Pearson de 1993, y compris sur les allégations voulant que le premier ministre du Canada ait sollicité de Paxport Inc. une contribution de 25 000 \$ à sa caisse électorale juste avant la dernière course à la direction du Parti libéral et l'attribution du contrat de l'aéroport Pearson à Paxport.

—Monsieur le Président, je crois que la seule façon dont nous puissions en finir avec toute cette odeur qui se dégage du contrat de réaménagement de l'aéroport Pearson, c'est d'instituer une enquête judiciaire publique en bonne et due forme. Je la réclame depuis plus de deux ans.

Je vais préciser exactement de quoi il s'agit. J'imagine que, pour toute réponse, le gouvernement va dire qu'une enquête a déjà été menée, que le Sénat a tenu toute une série d'audiences.

Voyons jusqu'à quel point l'enquête du Sénat a été impartiale. D'une part, les sénateurs libéraux justifient la conduite du gouvernement. D'autre part, les sénateurs conservateurs essaient de justifier les mesures que le gouvernement conservateur a prises avant de subir la défaite en 1993. Mais qui s'intéresse vraiment à l'aéroport Pearson? Telle est la vraie question. Il faut que quelqu'un se préoccupe de l'aéroport Pearson, du respect de la loi, des gens du Grand Toronto, du public voyageur canadien ainsi que du contribuable canadien. Qui les y représentait? Personne.

Avant que je passe à un autre sujet, j'aimerais ajouter que lors de leur enquête, les sénateurs des deux côtés ont pu convoquer tous les témoins qu'ils voulaient et autant qu'ils en voulaient. Malgré cet avantage, les libéraux n'ont réussi qu'à faire comparaître deux ou trois personnes favorables à leur position, et encore là elles émarginèrent au budget des libéraux. Je ne crois pas que ce système de défense ait été à l'avantage des libéraux.

Il y a eu une autre enquête par la suite. Il faut se poser la question de savoir si celle-ci a été plus impartiale ou non. Il s'agit de l'enquête menée quand le gouvernement est entré en fonctions. Il a dit qu'il allait faire enquête et que, s'il s'avérait que ça n'avait pas été une bonne affaire pour le contribuable canadien, il allait annuler le contrat. Est-ce que ça a été une enquête impartiale? Voyons voir. Elle a été menée par une seule personne, M. Robert Nixon. M. Nixon avait 30 jours pour étudier l'affaire. En fait, il a pris un peu moins de temps. Il a touché pour cela 80 000 \$.

Qui est ce M. Nixon, cet enquêteur impartial? Il semble que ce soit un partisan de longue date du Parti libéral, un collecteur de fonds du parti, un trésorier des libéraux de l'Ontario et le père d'une députée libérale membre du gouvernement libéral actuel. Qu'a-t-il

### Initiatives parlementaires

obtenu pour faire ce travail? Il a touché 80 000 \$, mais le gouvernement va prétendre qu'il avait beaucoup de dépenses et qu'il n'a donc pas fait tellement d'argent.

A-t-il obtenu autre chose? Immédiatement après qu'il eut présenté son rapport, qui ne renfermait aucune preuve concrète et dans lequel il déclarait que cela semblait être un mauvais marché que le gouvernement devrait annuler, le gouvernement a répondu: «Très bien, M. Nixon. Nous allons pour cela vous nommer président de la Commission de l'énergie atomique du Canada.» C'est vraiment impartial.

Comment nous sommes-nous placés dans une telle situation? Au cours de la campagne électorale de 1993, les libéraux avaient besoin d'un cheval de bataille. Il leur en fallait plusieurs. Il en faut à tous les partis au moment des élections. On savait que les conservateurs seraient battus. On les accusait de tous les maux et je suppose que la plupart des accusations étaient fondées.

Le gouvernement actuel les a notamment accusés d'avoir conclu une entente malhonnête dans le contrat de réaménagement de l'aéroport Pearson. Les libéraux prétendaient que c'était une façon pour le gouvernement conservateur de récompenser ses amis et partisans et ils ont dit qu'ils allaient faire enquête là-dessus. Je n'ai rien contre l'idée d'y regarder de plus près dans cette affaire.

Nous avons commencé à faire enquête sur ce contrat à la Chambre sous le couvert du projet de loi C-22, qui était probablement la mesure législative la plus antidémocratique que ce gouvernement ait présentée depuis 1993. Je voulais savoir si quelque chose justifiait les 30 millions de dollars que ces libéraux très généreux d'en face allaient verser au consortium. Je me suis demandé s'il devait même obtenir cela, étant donné tout ce dont on l'accusait. Lorsque j'ai commencé à faire enquête à ce sujet pour décider si je devais m'opposer à ce qu'on donne au consortium autant, à ma surprise, je n'ai pu trouver une seule preuve justifiant l'annulation du contrat au départ.

Je n'ai jamais remis en question le droit du gouvernement d'annuler le contrat, mais seulement la sagesse de cette décision. Je me suis opposé à l'adoption du projet de loi qui donnait au gouvernement le pouvoir d'annuler le contrat avec effet rétroactif—ce qui revenait à dire en fait que ce contrat n'avait jamais existé—, d'établir le montant de l'indemnisation et d'empêcher le consortium d'obtenir justice auprès des tribunaux. Le ministre des Transports les a traités de malhonnêtes et je ne sais quoi d'autre encore. Il a ensuite retiré au consortium la capacité de se défendre devant les tribunaux. Nous trouvons cela tout à fait injustifié.

• (1335)

Cependant, j'ai obtenu des documents gouvernementaux secrets. Lorsque je dis secrets, je veux dire des documents estampillés avec le mot «secret». Ils ne peuvent pas être plus secrets. Lorsque nous avons enfin mis la main sur ces documents, nous avons constaté qu'ils n'appuyaient pas la position du gouvernement. En fait, ils

*Initiatives parlementaires*

informaient clairement le gouvernement à l'avance qu'il faisait fausse route.

Après deux ans, le premier ministre, qui n'a pas présenté un seul élément de preuve à l'appui pour justifier le projet de loi concernant l'aéroport de Pearson, n'a pu obtenir la sanction royale. Lorsque le gouvernement présente une mesure législative qui est rejetée, il s'agit là d'une motion de défiance. Après deux ans, le gouvernement ne peut pas faire adopter le projet de loi au Sénat. Il n'a jamais été adopté. En fin de compte, après deux ans, le gouvernement a échoué. On ne saurait envoyer de message de défiance plus clair au gouvernement au cours de la présente session.

Je parle du premier ministre surtout parce qu'il ne s'agit pas du projet de loi du ministre des Transports de l'époque ni de l'actuel ministre des Transports, lesquels finiront sans aucun doute par tenter d'appuyer le premier ministre au sujet de cette déplorable mesure législative. Que l'on ne s'y méprenne pas, ce projet de loi a toujours été celui du premier ministre.

Le premier ministre et ses laquais ont essayé à maintes reprises de justifier l'annulation du contrat de l'aéroport Pearson en disant que cette entente est beaucoup trop coûteuse, qu'elle puise beaucoup trop d'argent dans les poches des contribuables pour le mettre dans celles des partisans des conservateurs, que le rendement sur l'investissement est beaucoup trop grand pour justifier la mise en oeuvre du projet.

On a découvert un certain nombre de choses. Tout d'abord, à l'examen, il se révèle qu'il y a plus d'intérêts libéraux que d'intérêts conservateurs dans cette affaire. Ensuite, l'affaire est maintenant devant les tribunaux. Le projet de loi n'ayant jamais été adopté, en raison d'un geste assimilable à un vote de défiance envers le gouvernement, nombre de gens ignorent cependant que l'affaire a été instruite en Ontario.

Le détenteur du contrat a engagé des poursuites en bris de contrat contre le gouvernement fédéral, et celui-ci a été reconnu coupable. Évidemment, le gouvernement fédéral est très en moyens, riche de l'argent des contribuables. Il peut se permettre de donner l'ordre au ministère de la Justice de se préparer à loger un appel. Avec des ressources illimitées à sa disposition, le gouvernement peut préparer les meilleurs appels du monde, ce qu'il a fait d'ailleurs. Encore une fois, la cour l'a déclaré coupable et lui a dit: «Vous êtes dans votre tort. Il y a bel et bien bris de contrat, et vous allez devoir payer.» La cour doit maintenant fixer le montant des dommages-intérêts. On réclame entre 600 et 650 millions de dollars au gouvernement.

Le gouvernement n'est pas sans défense. Les députés d'en face devraient faire preuve de patience parce que nous allons défendre le gouvernement. Nous allons faire connaître à tous en quoi consiste cette merveilleuse défense. Je le répète, le gouvernement dispose de toutes les ressources du ministère de la Justice. N'oublions pas que, comme je le disais tout à l'heure, le premier ministre et ses laquais ont invoqué comme argument pour abandonner ce projet de loi le

fait qu'il est beaucoup trop généreux envers les politicards conservateurs, beaucoup trop généreux, et que le taux de rendement du capital investi était beaucoup trop élevé. Et qu'est-ce que le ministère de la Justice a trouvé comme moyen de défense?

**Une voix:** L'ivresse criminelle?

**M. Gouk:** Cela aurait peut-être été un bon motif. Cela pourrait expliquer certaines choses.

Des avocats du ministère de la Justice se sont présentés en cour et ont dit: «Votre Honneur, le gouvernement ne devrait pas avoir à payer de dommages-intérêts à ces gens-là, puisqu'ils cherchent surtout à être indemnisés de leurs pertes de profits, alors qu'ils faisaient une mauvaise affaire au départ: ils auraient fait faillite. Ils y auraient laissé leur chemise et n'auraient pas fait de profits. Alors, pourquoi devrions-nous les indemniser?»

N'est-ce pas intéressant de voir que le gouvernement dit une chose et le contraire en même temps. Quel talent! N'oublions toutefois pas que les libéraux ont eu des décennies et de nombreuses années dans l'opposition pour pratiquer. Je ne sais pas dans quelle mesure ils peuvent pratiquer de ce côté-ci de la Chambre parce que, quand ils sont de l'autre côté, ils disent tout le contraire. Peut-être qu'après avoir passé la moitié du temps de ce côté-ci de la Chambre et l'autre moitié de l'autre côté, ils sont désorientés, ce qui explique pourquoi ils expliquent la même chose de deux façons différentes.

Le premier ministre a induit le public en erreur à maintes reprises en ce qui concerne les recettes de location. Il a dit que nous renoncions à toutes les recettes actuelles. Je ne peux dire ce que j'allais dire. Cela m'a presque échappé. Excusez-moi. C'est totalement faux. Je crois que cela est acceptable. C'est totalement faux, car nous avons des documents gouvernementaux qui montrent clairement que les paiements de location seraient reportés durant la période de construction mais qu'ils seraient remboursés avec intérêt. Ce n'est pas tout à fait ce que le premier ministre a dit à tout le monde.

• (1340)

Le premier ministre a délibérément ignoré les rapports du gouvernement. Ces rapports secrets montraient clairement qu'en annulant le contrat le gouvernement s'exposait à des dommages-intérêts allant de 500 millions à 2 milliards de dollars provenant des contribuables. Le gouvernement est présentement en train de se défendre en cour contre un plaignant qui réclame 600 millions de dollars, sans compter les frais de défense juridique.

La façon dont le premier ministre a annulé le contrat remet en question la valeur d'un contrat signé par le gouvernement en cas de changement de gouvernement. Là encore, le premier ministre a fait fi de documents gouvernementaux secrets qui indiquaient que la loi limitant la responsabilité du gouvernement exposait celui-ci à de nombreux problèmes, y compris de graves problèmes de capacité et d'encombrement à l'aéroport Pearson, la hausse des frais de construction et le risque de compromettre le processus gouvernemental de location et d'attribution des contrats dans l'avenir. Cela est

indiqué dans un rapport remis au gouvernement avant qu'il n'introduise cet odieux projet de loi.

Le premier ministre a affecté 2 milliards de dollars à la création d'emplois gouvernementaux factices. Rappelons-nous du fameux programme d'infrastructure. Si vous voulez parler d'infrastructure, pas de problème. On peut très bien avoir besoin d'argent pour encourager les réparations à l'infrastructure de notre pays, mais il est absolument ridicule d'appeler cela de la création d'emplois. Malgré les 2 milliards de dollars que le gouvernement a affectés à ce programme, il n'a créé qu'environ 4 500 emplois permanents.

Le contrat à l'aéroport Pearson qui a été annulé aurait fourni l'équivalent de 14 000 années-personnes de travail dans le secteur de la construction, en créant 1 200 nouveaux emplois sans qu'il n'en coûte un sou aux contribuables canadiens. Outre la somme de 600 ou 700 millions de dollars que le gouvernement risque de devoir verser à titre d'indemnité, sans compter les frais juridiques engagés, le fédéral doit encore faire quelque chose avec les aéro-gares I et II. Le consortium allait investir 850 millions de dollars provenant du secteur privé.

Depuis, les coûts ont augmenté, de telle sorte que nous parlons maintenant d'un milliard ou de 1,2 milliard, selon la dernière estimation que j'ai entendue. Où le gouvernement va-t-il trouver cet argent? Certainement pas dans son merveilleux budget. Peut-être va-t-il prendre le surplus et le dépenser. Pourtant non, il ne peut faire cela. Il doit donner ce surplus aux provinces atlantiques pour essayer de vendre la TPS. Je ne sais vraiment pas où le gouvernement va trouver cette somme.

La maladresse dont a fait preuve le premier ministre dans le dossier Pearson a mis en péril 1 140 emplois à l'aéroport, 560 autres emplois directement liés à l'activité aéroportuaire, et 3 000 emplois indirects dans l'agglomération de Toronto. Cette maladresse se traduit aussi, pour les trois paliers de gouvernement, par une perte annuelle de 72 millions de dollars en taxes.

Le projet de loi C-22 dessert les intérêts de l'agglomération de Toronto et de tous les Canadiens parce que, après avoir signé l'accord «Cielles Ouverts», qui allait enfin apporter des changements longtemps attendus dans l'industrie de l'aviation, le gouvernement a mis en péril l'avenir de l'aéroport Pearson en tant que principale plaque tournante au Canada.

Je termine en vous faisant part d'une allégation. Je souligne qu'il s'agit uniquement d'une allégation entendue un bon nombre de fois. Selon celle-ci, le premier ministre aurait sollicité une contribution de 25 000 \$ de l'un des principaux intéressés dans le consortium Pearson, pour financer sa course à la direction.

Cette allégation a été entendue à maintes reprises. Le premier ministre a eu l'occasion de réfuter en partie celle-ci. L'une des raisons pour lesquelles cette allégation ne peut être ni complètement réfutée ni complètement étayée est que les avocats associés au premier ministre ont refusé de divulguer le contenu de documents, au motif que ceux-ci sont confidentiels. Ces documents sont protégés par les dispositions de la Loi sur la protection des renseignements personnels qui portent sur le caractère confidentiel des relations avocat-client. Néanmoins, le premier ministre aurait pu

### *Initiatives parlementaires*

décider de rendre tous ces documents publics, mais il ne l'a pas fait. Je pense qu'une enquête en bonne et due forme s'impose.

Je termine en faisant au nouveau ministre des Transports la même offre que j'avais faite à son prédécesseur. Cette offre vaut aussi pour le premier ministre, s'il est intéressé. S'il veut défendre sa position, il est mieux d'être prêt à le faire publiquement. J'avais proposé à l'ancien ministre des Transports de débattre publiquement de cette question avec lui, n'importe où et n'importe quand. L'un des réseaux nationaux de télévision était prêt à couvrir l'événement. Je dis à l'actuel ministre, tout comme je l'avais dit à son prédécesseur, que je lui donne l'avantage du nombre.

• (1345)

Le ministre des Transports peut se faire accompagner de tous ses adjoints, du sous-ministre, des sous-ministres adjoints, de ses adjoints spéciaux, de son chef de cabinet et de tous les avocats du ministère de la Justice. Je viendrai accompagné de la seule vérité. Si le nouveau ministre le souhaite, la rencontre pourra avoir lieu à l'université de Victoria, dans sa circonscription, ou encore dans l'un des phares qu'il a promis de sauver.

L'offre tient toujours, à condition que le débat soit public. Cette offre n'a pas encore été acceptée et je doute fort que le gouvernement libéral l'accepte un jour.

**M. Joseph Volpe (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, j'espère que je ne vais pas céder comme mon collègue d'en face à la séduction des beaux discours. J'espère que nous pourrions examiner les faits au lieu de nous livrer à une répétition navrante d'allégations provenant de sources qui, le député le sait très bien, sont au mieux suspectes, et en tout cas motivées par l'intérêt personnel.

Nous pouvons discuter de la question soulevée par la motion du député, mais nous devons aussi examiner les prémisses qu'il a posées en soulevant la question. Il dit que la démarche suivie a été antidémocratique. Il fait cette affirmation à la Chambre, dont les membres sont élus, dont les membres passent par de nombreuses épreuves pour amener les électeurs à comprendre la position qu'ils défendront à la Chambre, assemblée ouverte à tous et dont les débats sont aujourd'hui télévisés dans tout le pays. Il n'y a rien de caché.

La Chambre autorise les comités, aussi bien ceux des Communes que ceux de l'autre endroit, à faire l'enquête publique qu'il demande, mais le député dit que le système n'est pas démocratique et qu'il ne fonctionne pas. Son voisin aussi dit que ça ne marche pas. Pourquoi vous êtes vous présentés aux élections? Vous êtes ici pour faire marcher le système.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Je sais que c'est vendredi après-midi, que la semaine tire à sa fin, et qu'il y a une divergence d'opinion, mais les échanges devraient s'adresser à la présidence.

**M. Volpe:** J'ai sans doute laissé la vérité, les faits et les preuves dont nous avons pris connaissance ces derniers mois influencer mon approche de la question. Il est regrettable que mes collègues n'aient pas été infectés par le virus de la démocratie eux aussi.

*Initiatives parlementaires*

Mon collègue de Kootenay-Ouest—Revelstoke admet que le premier ministre et notre gouvernement avaient parfaitement le droit d'annuler ce marché. Le député se demande si les accords conclus avec les gouvernements peuvent être considérés comme des ententes légitimes, puisqu'ils peuvent être annulés. Vous rappelez-vous que, en 1993, au beau milieu de la campagne électorale, l'accord de l'aéroport Pearson est devenue une question d'intérêt national?

Je viens de Toronto et je suivais de très près la situation à l'aéroport Pearson. Alors, lorsqu'un député d'en face aborde une question d'intérêt national comme celle-là, une question pour le moins controversée, un accord controversé que le gouvernement de l'époque a quand même ratifié, comment peut-il se surprendre du fait que l'entente a été annulée, puisqu'on avait bien dit qu'elle le serait? Le député devrait diriger sa colère vers l'ex-gouvernement, mais malheureusement il ne reste plus un seul de ses représentants à la Chambre pour en assumer la responsabilité.

J'espère que les députés me pardonneront de fustiger ou de tout simplement réprimander mon collègue et de lui demander pourquoi il continue de défendre l'indéfendable?

Je suis vivement étonné d'entendre le député réclamer une autre enquête.

• (1350)

Le premier examen de cet accord a eu lieu pendant la campagne électorale. Tout le monde a pu en prendre connaissance. Toutefois, ce ne semble pas suffisant. Même si nous avons tenu nos promesses, le député veut que nous dépensions encore de l'argent des contribuables pour instituer une enquête qui a déjà eu lieu.

Nous ne devrions pas envisager la tenue d'une enquête judiciaire ou d'une enquête du Sénat. La question a déjà été débattue au Sénat et il a été établi que, pour tenir une enquête, le Sénat devrait avoir le pouvoir de convoquer des personnes, de consulter des documents et des dossiers, d'interroger des témoins sous serment, et quoi d'autre encore.

Le député n'est pas sans savoir que le 4 mai 1995 a été créé le Comité spécial du Sénat sur les accords de l'aéroport Pearson, avec comme mandat, et je cite: «Qu'un comité spécial du Sénat soit créé pour étudier tous les aspects inhérents aux politiques et aux négociations ayant mené aux accords relatifs et au réaménagement et à l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'Aéroport international Lester B. Pearson, de même que les circonstances ayant entouré l'annulation des accords en question, ainsi qu'à faire rapport à ce sujet.»

Le comité a siégé de juillet à novembre et a entendu plus de 60 témoins, y compris tous les grands intervenants du secteur privé qui ont participé au projet, des anciens ministres, des hauts fonctionnaires ayant agi au nom du gouvernement et les gens qui cherchaient à protéger leurs propres intérêts privés. C'était parfait.

De plus, le comité a examiné des milliers et des milliers de pages de documentation. La preuve a montré de façon concluante que le contrat de l'aéroport Pearson n'était pas dans l'intérêt supérieur du Canada tant de par sa forme que de par son fond.

**Une voix:** C'est un mensonge éhonté.

**M. Volpe:** Je dis la vérité. C'est ici une place publique et on est très vite découvert si l'on n'y dit pas la vérité.

Ce qui est remarquable, c'est que ce comité spécial a entendu, pendant plus de 130 heures, les témoignages de 65 témoins assermentés.

Les Canadiens qui suivent le présent débat seront peut-être scandalisés d'entendre cela après les belles paroles du député d'en face. Le comité a entendu des témoins des secteurs tant public que privé parmi les personnes les plus au fait de toutes les questions, négociations et décisions concernant l'aéroport Pearson; il a lu beaucoup de documents, dont des contrats de pilotage, d'architecture et d'ingénierie. Dois-je continuer?

L'enquête a révélé à la population le rôle que les lobbyistes avaient joué dans l'entente sur l'aéroport Pearson. Je recommande au député de lire le très volumineux rapport du Comité sénatorial spécial sur cette entente. C'est le résultat d'une enquête approfondie qui a interrogé tous les intervenants pertinents, examiné plus de 10 000 pages de documents et étudié toutes les motions dont le comité a été saisi. Je crois que c'est très complet.

Une enquête a été menée. Elle a été lancée et menée selon le modèle de toutes les enquêtes judiciaires. Elle s'est déroulée conformément à toutes les règles d'un régime démocratique ouvert.

Compte tenu du temps et de l'énergie consacrés à cette enquête exhaustive, je ne comprends pas, mais peut-être que d'autres députés peuvent comprendre, eux. Peut-être que quelqu'un peut m'éclairer et m'expliquer comment un député peut demander au gouvernement de dépenser encore des millions de dollars des deniers publics pour tenir une autre enquête qui mènera à la même conclusion. Avons-nous besoin de recommencer tout cela encore une fois? La réponse est parfaitement claire, et c'est non. Il n'est pas nécessaire d'étudier encore la question.

Durant tout le processus, les allégations concernant des actes illicites ont été étayées par des preuves qui ont été présentées. Mon collègue d'en face essaie de se faire du capital politique là où nous n'adoptons jamais une attitude partisane. C'est toutefois lui qui a mis la question sur le tapis.

• (1355)

Je devrais lui signaler que certaines de ces allégations visent des personnes dont les états de service sont reconnus dans la fonction publique provinciale, par exemple, la première personne qui a fait un examen de l'accord impartial. Nous ne pouvons dénigrer des gens qui ont consacré leur vie à la fonction publique. Ils sont

toujours surveillés de près. Si nous voulons les dénigrer, faisons-le à l'extérieur de la Chambre.

Le gouvernement a examiné à fond tout le système, comme l'exigent les contribuables et les citoyens du Canada. Il a agi de manière responsable, il a suivi toutes les règles, mais il a des comptes à rendre. L'intégrité de tous les mécanismes est maintenu, et l'intérêt public est d'abord et avant tout toujours protégé.

**M. Dick Harris (Prince George—Bulkley Valley, Réf.):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole afin d'appuyer la motion présentée par mon collègue, le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke.

Nous sommes en présence d'une affaire qui, sans doute, ne sera pas réglée de sitôt et sera considérée comme une véritable mini-série quand elle le sera. Elle en a tous les éléments: intrigue, trafic d'influences, favoritisme et relations douteuses entre amis politiques respectifs des libéraux et des conservateurs. Elle pourrait même remporter un Oscar d'ici à ce qu'elle soit terminée.

Quand elle le sera, je ne pense pas qu'il y ait un seul auteur dans le monde qui puisse écrire une histoire aussi intrigante ou qui comporte tous les éléments de ce que les gens considèrent comme un bon divertissement.

Malheureusement, elle n'est pas ce que les Canadiens considèrent comme un divertissement. Les libéraux et le gouvernement ne devraient pas prendre les choses à la légère, pensant que rien n'a été laissé au hasard et que la vérité n'éclatera au grand jour. Bien au contraire, des relations aussi douteuses que celles entourant l'accord de l'aéroport Pearson ne peuvent rester secrètes éternellement. La vérité finira par sortir.

Je connais assez bien la question puisque j'ai siégé pendant un certain nombre de mois au Comité des transports. Je suis donc heureux de pouvoir contribuer au débat et de faire davantage connaître la vérité, comme nous tentons de le faire de ce côté-ci, pour que les Canadiens, qui suivent la discussion dans les médias, dont la télévision, puissent comprendre vraiment ce qui est arrivé et ce qui arrivera dans l'affaire de l'accord de l'aéroport Pearson.

Il s'agit d'une affaire dont les libéraux ont parlé avant les élections. Ils en ont en fait parlé dans le livre rouge. Ils ont proposé que le gouvernement fonctionne d'une manière plus ouverte et transparente. Ils disaient à quel point il serait bon d'élire un gouvernement libéral qui fonctionnerait d'une manière ouverte et transparente, ce qui a manqué à tous les gouvernements précédents, à l'exception des gouvernements libéraux.

Certes, nous pensons que c'est une bonne idée. C'est pourquoi le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke a présenté la motion par laquelle il demande au gouvernement de régler la question de l'accord de l'aéroport Pearson, tout ce gâchis, en instituant une enquête judiciaire impartiale sur les circonstances dans lesquelles a été conclu cet accord apparemment secret.

### *Initiatives parlementaires*

Mon collègue ne demande rien d'autre que ce que les libéraux ont promis de faire durant la campagne électorale sur le plan de l'ouverture, de la transparence et de la vérité. Ce genre d'enquête est nécessaire, compte tenu du traitement de ce dossier jusqu'à maintenant par le gouvernement, le Sénat et les comités. Beaucoup de temps et d'argent ont été perdus dans cette affaire. Nous ne sommes pas plus près de la vérité maintenant que nous ne l'étions avant que toute cette affaire ne commence.

• (1400)

Les libéraux rejettent le blâme sur les conservateurs, ce qui n'est pas étonnant. Quant aux conservateurs, ils rejettent le blâme sur les libéraux, ce qui n'est pas étonnant non plus. Je suis étonné que ni les uns ni les autres ne rejettent le blâme sur les réformistes, qui n'étaient même pas encore là à ce moment-là. Croyez-moi, les réformistes sont ici aujourd'hui, et le gouvernement doit leur faire face maintenant lorsqu'il est question d'ouverture, de transparence et d'honnêteté. Personne ne pourra plus agir impunément comme les libéraux et leurs amis conservateurs l'ont fait pendant des décennies.

Comme je l'ai dit, si la vérité était étalée au grand jour, peu de gens seraient surpris de voir que les libéraux et les conservateurs ont toujours été, sont encore et continueront d'être de connivence, peut-être jusqu'à ce que nous ne soyons plus un pays. Espérons que cela n'arrivera jamais, même si, à voir la façon dont les libéraux traitent le Bloc québécois et la relation qui se développe entre les deux, on ne sait jamais ce qui peut arriver.

Toute cette affaire est entre les mains du gouvernement depuis notre arrivée ici. Le temps est venu d'examiner cette affaire de façon impartiale, ouverte et transparente pour enfin faire sortir la vérité.

Comme les députés le savent, l'ancien gouvernement conservateur a signé un accord avec un consortium du secteur privé pour le réaménagement de l'Aéroport international Pearson. Ce qui a vexé les libéraux, c'est le fait que ce contrat a été signé durant la campagne électorale de 1993. Leurs doreurs d'image et leurs stratégies leur ont probablement dit: «Vous risquez de perdre des votes dans la région de Toronto si les conservateurs signent ce contrat. Que pouvons-nous faire alors pour renverser la vapeur? Nous allons dire que c'est un mauvais contrat et menacer de l'annuler.» Ils avaient l'argent pour se payer de bons doreurs d'image. Ils ont effectivement renversé la vapeur. Ils ont fait de ce contrat un enjeu électoral en promettant de l'annuler s'ils étaient élus.

Cela est étonnant. Il me semble qu'ils avaient fait une promesse semblable au sujet de la TPS avant les élections. Est-ce que je me trompe? Ne devaient-ils pas abolir la TPS?

Ils ont toutefois annulé le contrat. Afin de justifier l'annulation, le gouvernement a pensé, ultérieurement—certains ayant des doutes à ce sujet—, qu'il valait mieux de faire appel à quelqu'un pour appuyer sa décision. Il fallait faire appel à quelqu'un qui dirait la vérité, qui serait impartial, qui ferait preuve d'ouverture et de

*Initiatives parlementaires*

transparence, une personne en qui les gens puissent avoir confiance. Ils ont choisi Robert Nixon, le libéral Robert Nixon.

Est-il vrai qu'il a déjà été député libéral? Cela ne se peut pas. Certains ont laissé entendre qu'il était un collecteur de fonds pour le Parti libéral. Serait-ce possible? On a dit qu'il entretenait des liens très étroits avec le Parti libéral. N'oublions pas où il est maintenant. Ne pourrait-il pas être à la tête d'une société d'État contrôlée par le gouvernement libéral? Les résultats des récentes nominations ministérielles pourraient-ils avoir été influencés de quelque façon par le fait que M. Nixon est un ami de longue date du gouvernement libéral? Je n'ose le croire.

Les libéraux ont dit, et nous devons tous les croire. . .

**M. Szabo:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je ne connais pas très bien le Règlement, mais je crois que ces propos ressemblent beaucoup à des accusations injustes contre un député.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Je tiens à donner l'assurance à la Chambre que je suis le débat très attentivement. Le rappel au Règlement n'est pas justifié. Le député intervient dans le débat.

• (1405)

**M. Harris:** Monsieur le Président, je reprenais certaines questions qui ont été posées.

M. Nixon a présenté son rapport aux libéraux après 30 jours—il a fait diligence. Il se prononçait pour la résiliation des contrats. Est-ce vraiment surprenant? Les principaux intéressés du consortium et du gouvernement conservateur ont usé de trafic d'influence. Y a-t-il là de quoi nous surprendre?

Je ne peux pas nier que je suis convaincu que l'ancien gouvernement conservateur a exercé du favoritisme en faveur d'amis du parti. M. Nixon a rédigé ce rapport en 30 jours seulement, ce qui n'a pas empêché que ce dernier coûte 82 000 \$. Je suis désolé, il a obtenu une prime. Après avoir encaissé cette somme, il a été nommé président d'Énergie atomique du Canada Limitée. Je ne m'en étais pas rendu compte à l'époque.

Il a émis un rapport de 11 pages, ce qui représente 7 000 \$ la page. . .

**Le président suppléant (M. Kilger):** À l'ordre, s'il vous plaît. Je regrette d'interrompre le député, mais les interventions sont limitées à dix minutes et je dois donc annoncer la reprise du débat. La parole est au député de Mississauga-Sud.

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre part à ce débat sur la motion n° 167 qui propose que le gouvernement institue une enquête judiciaire publique impartiale sur la totalité du processus d'attribution et de résiliation du contrat de réaménagement de l'aéroport Pearson de 1993.

Je me sens solidaire du député en ce qui concerne son idée d'une enquête impartiale. Je suis pour la transparence et l'impartialité. Toutefois, je suis aussi en faveur d'éviter aux contribuables un terrible gaspillage d'argent. Instituer une enquête comme le propose

cette motion serait un gaspillage d'argent pour les contribuables canadiens étant donné que la résiliation des contrats de l'aéroport Pearson a déjà fait l'objet d'un examen. Cette question a été examinée par le Sénat et la division générale de la Cour de justice de l'Ontario en est actuellement saisie.

Pour commencer, je parlerai de l'enquête du Sénat. La question de l'attribution et de la résiliation du contrat de réaménagement de l'aéroport Pearson a été longuement examinée par un comité spécial du Sénat. Le comité sénatorial spécial a été créé dans le but exprès d'étudier tous les aspects des politiques et des négociations qui ont conduit à la conclusion du contrat de réaménagement de l'aéroport Pearson, ainsi que des circonstances qui ont conduit à son annulation.

Le comité avait le pouvoir de contraindre les témoins à déposer sous serment et à produire les documents requis. Le comité spécial a entendu plus de 130 heures de témoignage de la part de plus de 65 témoins dont tous les principaux acteurs dans cette affaire. Au nombre des témoins il y avait des intervenants du secteur privé ayant pris part au projet de réaménagement ainsi que des hauts fonctionnaires représentant le gouvernement. Ont été appelés à comparaître les gens qui étaient le plus au courant des enjeux, des négociations et des décisions entourant le contrat. Leurs témoignages, donnés en public, ont fait l'objet d'une importante couverture médiatique.

L'enquête a permis de faire la lumière sur le déroulement des événements dans le moindre détail. La quantité de documents à elle seule prouve bien que l'examen fut très détaillé et complet. Pour faciliter l'enquête, le gouvernement a examiné des centaines de milliers de documents du ministère des Transports. Il les a mis en ordre et en a fait parvenir des pleins camions au comité sénatorial. La population a accès à ces documents. Le député peut parfaitement se rendre à la pièce où ils se trouvent et les lire tous s'il le désire.

Après cette étude exhaustive de l'adjudication et de l'annulation du contrat de réaménagement, il me semble que d'instituer une autre enquête pour examiner le même dossier constituerait un gaspillage de temps et d'argent. Le processus a été fait en toute transparence et la population canadienne connaît très bien maintenant les principaux éléments de l'adjudication et de l'annulation de ce contrat. Il est trompeur, pour dire le moins, de laisser entendre qu'une autre enquête pourrait présenter un avantage pour les Canadiens. De plus, un tel exercice serait un gaspillage de l'argent précieux des contribuables à une époque où la responsabilité financière est à l'ordre du jour.

• (1410)

Si le Parti réformiste demande que l'on réduise les dépenses, il demande également au gouvernement de prendre des mesures qui entraîneraient la dépense irresponsable d'argent précieux pour une enquête sur une question qui a déjà fait l'objet d'une enquête publique très vaste. C'est difficile à comprendre, c'est irresponsable, et je dirais même que c'est une autre preuve très claire que le



Parti réformiste ne se rend pas compte de ce qui est réellement important pour la population canadienne.

J'en viens maintenant à l'autre important que le député semble avoir oublié lorsqu'il a présenté sa motion à la Chambre. La Couronne et TI, TII Limited Partnership sont actuellement en litige devant la Cour de justice de l'Ontario, Division générale. En résumé, les questions que soulève cette motion font déjà l'objet de poursuites judiciaires. Pourquoi le gouvernement referait-il ce que fait un tribunal en ordonnant une enquête judiciaire séparée et coûteuse? Il me semble qu'une enquête judiciaire est tout à fait inutile vu qu'un processus judiciaire est déjà en cours.

Je voudrais examiner brièvement ce qui est en cause dans le litige. Les députés d'en face devraient savoir que les dommages, s'il y en a, seront sérieusement examinés par le tribunal. À l'origine, TI, TII Partnership a informé le juge qu'il avait l'intention de présenter plus de 50 jours de témoignages. Il s'agit donc de 50 jours d'examen par les avocats du groupe, 50 jours de renseignements détaillés par des experts et d'autres sur les tenants et les aboutissants de l'accord Pearson. Ces 50 jours ne comprennent même pas les contre-interrogatoires par les avocats de la Couronne.

Maintenant qu'un tribunal a commencé à entendre l'affaire, il est clair pour tout le monde que ces audiences vont s'étirer jusqu'à l'été et même probablement jusqu'à l'automne. Le premier témoin pour TI, TII Partnership a témoigné pendant plus de 10 jours avant que les avocats de la Couronne aient la possibilité de l'interroger. Beaucoup d'autres témoins seront soumis au même processus par les avocats et je suis certain que le député ne veut pas vraiment recommencer toute cette procédure.

Une fois que le groupe aura présenté son cas, la Couronne présentera sa défense au juge. Le ministre de la Justice a sa propre équipe d'experts qui témoigneront devant le tribunal. Ces témoins seront interrogés en détail par les avocats de TI, TII Partnership. Ensuite, après tous les interrogatoires et contre-interrogatoires, les avocats des deux côtés prendront des semaines pour leurs plaidoiries et réquisitoires au sujet des preuves et de la loi.

Mon vis-à-vis ne peut sûrement pas demander sérieusement qu'on répète le même processus aux frais du contribuable canadien.

En résumé, dans sa motion, le député demande aux Canadiens de payer pour une autre enquête coûteuse sur la transaction entourant l'aéroport Pearson. Le Sénat a déjà procédé à une enquête publique coûteuse sur ce sujet. La Cour de justice de l'Ontario (Division générale) examine à l'heure actuelle les contrats en détail. On a donc déjà étudié ces questions très en profondeur.

Ainsi, la Chambre devrait conclure que l'étude proposée dans cette motion est, en fait, inutile. On ne devrait pas demander aux contribuables du Canada de consacrer davantage d'argent à une autre étude.

### *Initiatives parlementaires*

Dans les derniers instants qu'il me reste, je voudrais simplement revenir sur l'intervention du dernier orateur. Je peux vous dire qu'en tant que député, j'ai été troublé par les paroles de notre collègue qui a calomnié la ministre du Revenu en mettant en doute son intégrité personnelle et sa capacité de s'acquitter de ce travail.

En tant que voisin de pupitre de cette personne au cours des deux dernières années, et après avoir siégé avec elle au comité des finances et à d'autres endroits liés à notre honorable institution, je peux vous dire que je ne connais pas de meilleur ministre du Revenu.

**M. McClelland:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'ai écouté attentivement le discours précédant celui de mon vis-à-vis. Je n'y ai pas décelé la moindre allusion à l'actuelle ministre du Revenu.

**M. Szabo:** Nominations au Cabinet.

**Le président suppléant (M. Kilger):** En toute déférence, je tiens à dire au député d'Edmonton-Sud-Ouest qu'il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, mais d'une question de débat.

Étant donné que des députés des deux côtés sont intervenus, permettez-moi de profiter de l'occasion pour inviter les députés à bien choisir leurs mots.

• (1415)

**M. Ian McClelland (Edmonton-Sud-Ouest, Réf.):** Monsieur le Président, j'ai seulement quelques mots à faire consigner au compte rendu.

Mon expérience à la Chambre, auprès du ministre du Revenu national, rejoint celle de l'orateur précédent, qui a dit qu'il était un député très compétent et très travailleur. Nous ne devrions pas donner à penser que ce ministre fait l'objet de calomnies.

Cela étant dit, les calomnies fusent de toutes parts. Selon l'adage, si quelque chose marche comme un canard, fait coin-coin comme un canard, se promène dans l'eau avec d'autres canards, il y a de fortes chances que ce soit un canard. C'est le principe qui semble sous-tendre cette motion.

Nous savons parfaitement bien, et ceux qui sont en politique le comprennent, qu'il est possible de promettre beaucoup de choses pendant une campagne électorale et de ne tenir pratiquement aucune promesse après les élections. L'important est de se faire élire. Une fois qu'on est élu et si l'on a alors du pouvoir, comme les députés d'en face et le gouvernement l'ont si bien montré dans la façon répugnante dont ils ont donné suite à leur promesse au sujet de la TPS, on peut promettre une chose, puis en faire une tout autre et justifier cela par toutes sortes de raisons.

Dans le cas de l'accord de l'aéroport Pearson, un marché a été conclu il y a bien plus d'un an et, que nous le voulions ou non, y ont participé des gens des deux partis politiques, des libéraux et des conservateurs, qui s'étaient réunis en toute bon foi pour acquérir l'aéroport Pearson.

*Initiatives parlementaires*

Le contrat a été signé par une première ministre conservatrice pendant une campagne électorale. D'aucuns estiment que—encore que le contrat ait été conclu par des représentants du Conseil du Trésor bien avant le déclenchement des élections—ce n'était pas forcément une preuve de bon jugement. Quoi qu'il en soit, l'affaire a été un des principaux enjeux de la campagne.

Au cours de la campagne, les libéraux ont décidé qu'ils annuleraient le contrat. Cela témoigne d'une des faiblesses de notre processus politique. Si quelqu'un qui occupe un rang assez élevé dans un quelconque parti politique, y compris le nôtre, parle à tort et à travers, au lieu de s'excuser ou de se rétracter, on voit tout le monde se ranger derrière cette personne, quel que soit le pouvoir qu'elle représente, qu'elle ait tort ou raison, quelle que soit sa position, bonne ou mauvaise, qu'elle ait tenu des propos sages ou fait des remarques malencontreuses. Ça revient à saluer le drapeau, peu importe le drapeau qui est hissé, pourvu qu'on le salue quand on passe devant. Telle est l'origine de tout le problème relatif à l'aéroport Pearson.

Dans le feu du débat électoral, parce qu'on a senti que le moment était peut-être mal choisi pour les conservateurs de récompenser leurs amis avant que leur gouvernement ne morde la poussière, les libéraux ont cru bon de dire qu'ils allaient annuler le contrat d'aménagement de l'aéroport Pearson. C'était une promesse électorale, au même titre que l'abolition de la TPS.

Si les libéraux s'étaient donné autant de mal pour nous débarrasser de la TPS, la population aurait été en liesse, mais ce ne fut malheureusement pas le cas. Ils ont effectivement agi avec diligence, mais de façon inconsidérée, pour annuler l'accord relatif à l'aéroport Pearson. Pourquoi? Parce que d'aucuns y voyaient un accord de complaisance favorisant certains conservateurs qui étaient parties à cette affaire. Voilà les dessous politiques de l'affaire.

• (1420)

En fin de compte, toute l'affaire a commencé à tourner au vinaigre. Une fois le contrat annulé, et après que les personnes qui en ont subi les contrecoups eurent réussi à prouver qu'elles avaient conclu de bonne foi un marché avec le gouvernement du Canada, pour sauver les apparences ou son honneur et faire croire qu'il n'a qu'une parole, le gouvernement a délié les cordons de la bourse pour se tirer d'embaras.

Les contribuables canadiens doivent maintenant payer aux alentours de 500 ou 800 millions de dollars parce que quelqu'un, probablement le premier ministre et son gouvernement libéral, a fait une promesse électorale malvenue et inopportune. Il aurait dû dire: «Nous allons examiner le contrat attentivement et, s'il est désavantageux, nous l'annulerons.» Malgré des dépenses de 800 millions de dollars, rien n'a changé à l'aéroport; nous n'avons toujours pas de nouvel aéroport. C'est le plus achalandé du pays et il ne se passe rien.

Cette motion et toute l'affaire Pearson devraient servir de leçon à tous les politiques. Notre responsabilité fiduciaire n'est pas envers nous-mêmes ou envers nos partis mais envers les gens que nous représentons, envers chaque citoyen canadien qu'il ait voté pour nous ou non.

Nous devons faire de notre mieux pour faire ce qui est juste pour la bonne raison et au moment opportun. Nous devons laisser la politique de côté et mettre l'accent sur les principes. C'est ce qui se passe dans ce cas-ci: on a mis la politique avant les principes. À mon avis, nous devrions nous assurer que toutes nos actions se fondent sur les principes et non sur la politique.

**M. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir participer à ce débat.

**M. Gouk:** Oh non! Pas encore le livre rouge.

**M. Thompson:** Posez-le, de grâce.

**M. Boudria:** J'entends des protestations en face. Je ne comprends pas pourquoi j'énerve les députés réformistes. Cela dit, je voudrais rassurer nos vis-à-vis en disant que je n'ai pas l'intention de les énerver plus qu'il ne faut.

Nous sommes saisis aujourd'hui d'une motion voulant que le gouvernement ordonne une enquête sur le processus d'attribution du contrat de l'aéroport Pearson, processus réalisé par l'ancien gouvernement conservateur.

J'ai déjà eu l'occasion de traiter de la question des enquêtes judiciaires. Je voudrais que tous les Canadiens comprennent au moins une chose.

La commission d'enquête sur l'affaire Sinclair Stevens, même si je suis d'avis qu'elle était essentielle, n'était pas tout à fait gratuite. Elle a coûté des millions de dollars aux contribuables canadiens. La commission d'enquête sur les techniques de reproduction a coûté, je crois, 97 millions de dollars aux contribuables canadiens. . .

**M. McClelland:** Qu'est-ce qu'elle s'est trouvée à faire? Elle s'est trouvée à faire élire les libéraux. Et vous voulez donner un prix à l'intégrité.

**M. Boudria:** Le député d'en face demande si je veux donner un prix à l'intégrité. Non, parce que l'intégrité existe déjà. Il n'est pas nécessaire de l'acheter. Elle est là. Ce n'est pas la question.

La question est de savoir s'il faut, en plus des enquêtes qui ont déjà été faites, dépenser encore l'argent des contribuables rien que pour faire plaisir au député d'en face. Pendant des mois, le député a posé ici des questions qui ont tout simplement ravi les lobbyistes favorables au projet de l'aéroport Pearson. Ils applaudissaient à tout rompre. Ils sabraient le champagne après avoir écouté le député de Kootenay-Ouest poser toutes ces questions. Les lobbyistes l'adoraient.

*Initiatives parlementaires*

• (1425)

Je n'ai pas été élu pour plaire aux lobbyistes. Le député d'en face est parfaitement libre d'aimer les lobbyistes. Cependant, lorsque les députés de ce côté-ci de la Chambre ont été élus en 1993. . .

**M. Gouk:** C'était une erreur.

**M. Boudria:** Non, les Canadiens, lorsqu'ils exercent leurs droits démocratiques, ne font pas d'erreur. J'ai trop de respect pour eux pour penser autrement. Le Parti réformiste vient de dire que la population du Canada avait fait une erreur en élisant le gouvernement actuel. Je ne le pense pas. Si les Canadiens avaient élu nos vis-à-vis, scénario qui ne me plaît pas particulièrement, je n'aurais jamais dit qu'ils avaient commis une erreur.

Cela serait manquer de respect aux électeurs de ma circonscription, ce que je ne voudrais surtout pas faire. Je ne pouvais pas laisser passer un tel commentaire sans répliquer. Je suis convaincu que, s'il réfléchit, le député le retirera.

Revenons maintenant à notre débat.

[Français]

Ce que nous avons devant nous, c'est le dossier suivant. Un contrat a été signé par le gouvernement précédent à l'époque où il avait très peu de légitimité, à quelques jours près de l'élection, élection que le gouvernement savait qu'il était pour perdre. Ce contrat-là était particulièrement riche, disons, juteux même, pour ceux et celles qui en bénéficieraient.

Arrivés au pouvoir, on a fait ce que notre premier ministre a promis de faire, nous avons mis sur pied une commission d'enquête, dirigée par M. Nixon, un très grand canadien, un ancien ministre des Finances de la province de l'Ontario, fils d'un ancien premier ministre de l'Ontario, car son père avait été premier ministre de l'Ontario. J'ajouterais sans peur d'être contesté que M. Nixon est probablement le citoyen le plus respecté de la province de l'Ontario.

M. Nixon a conduit cette enquête et en a conclu que le contrat de Pearson était particulièrement généreux envers ceux et celles qui l'avaient signé et n'était pas au bénéfice des contribuables canadiens.

Le gouvernement a donc pris les mesures nécessaires et a proposé un objet de loi devant cette Chambre. La Chambre l'a adopté et l'a envoyé à l'autre endroit, qui a choisi de ne pas l'adopter. On y verra plus tard sans doute, mais, en attendant, la Chambre, le premier ministre et nous tous de ce côté-ci de la Chambre avons fait ce qui devait être fait pour les contribuables canadiens, c'est-à-dire que nous avons annulé ce contrat. Je pense que c'était la bonne décision.

Maintenant, le député d'en face, qui a, pendant des mois, pris la part des lobbyistes, aujourd'hui voudrait avoir une autre enquête. On a à se demander la raison de cette enquête qui est demandée par un sympathisant des lobbyistes, une personne qui nous a dit, pendant des mois et des mois, que le contrat qui avait été signé au préalable, le contrat juteux à l'avantage des compagnies en question devrait aller de l'avant.

Pourquoi voulait-il que ce contrat aille de l'avant? Je ne le sais pas. Aujourd'hui, il veut qu'il y ait une commission d'enquête, faire dépenser d'autre argent aux contribuables canadiens, en plus des fonds qui auraient été gaspillés si on avait poursuivi le contrat de l'aéroport. Non, monsieur le Président, moi, je ne suis pas prêt, en tout cas, à entamer une procédure semblable en gaspillant peut-être 100 millions de dollars des contribuables canadiens pour une mesure du genre, quand on sait déjà que le peuple canadien n'en voulait pas de cette entente de Pearson. Le peuple canadien nous a élus et, en partie, nous a demandé de l'examiner. Nous l'avons fait, nous l'avons annulé, et nous sommes fiers de l'avoir fait. Il s'agit maintenant de s'assurer que les gens de l'autre endroit respectent le désir et des Canadiens et des parlementaires de cette Chambre.

Mettons fin à tout cela et allons de l'avant avec l'offre d'un bon gouvernement pour le peuple canadien.

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Kilger):** L'heure réservée à l'étude des initiatives parlementaires est maintenant écoulée. L'article est rayé du *Feuilleton*.

[Français]

Comme il est 14 h 30, la Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain à 11 heures, conformément à l'article 24 du Règlement.

(La séance est levée à 14 h 30.)

# TABLE DES MATIÈRES

Le vendredi 22 mars 1996

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>Loi sur les transports au Canada</b>	
Projet de loi C-14. Étape du rapport .....	1085
<b>Décision de la présidence</b>	
Le président suppléant (M. Kilger) .....	1085
Mme Wayne .....	1085
M. Gouk .....	1085
<b>Motions d'amendement</b>	
M. Althouse .....	1086
Motions nos 1 et 69 .....	1086
Mme Wayne .....	1086
Motion no 25 .....	1086
M. Althouse .....	1086
M. Gouk .....	1086
Mme Wayne .....	1087
M. Volpe .....	1088
M. de Jong .....	1088
M. Schmidt .....	1089
M. Flis .....	1089
Report du vote sur la motion no 1 .....	1089
Report du vote sur la motion no 25 .....	1089
M. Althouse .....	1089
Motion no 2 .....	1089
M. Althouse .....	1089
Motions nos 28, 29, 30, 32, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 .....	1089
M. Mercier .....	1094
Motion no 31 .....	1094
M. Anderson .....	1094
Motion no 35 .....	1094
M. Gouk .....	1094
Motions nos 36 à 38 inclusivement .....	1094
M. Gouk .....	1094
Clarification des auteurs des motions .....	1096
M. Boudria .....	1096
M. Althouse .....	1096
M. Gouk .....	1097

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

<b>L'immigration</b>	
M. Szabo .....	1098
<b>L'industrie minière</b>	
M. Stinson .....	1098
<b>Les réfugiés</b>	
M. de Jong .....	1098
<b>La Journée météorologique mondiale</b>	
M. Fewchuk .....	1098
<b>Les francophones hors Québec</b>	
M. Bergeron .....	1098
<b>L'industrie</b>	
M. Culbert .....	1099
<b>La Semaine nationale de la Francophonie</b>	
M. Flis .....	1099

<b>Revenu Canada</b>	
M. Silye .....	1099
<b>La Semaine québécoise de la déficience intellectuelle</b>	
M. Paré .....	1099
<b>La discrimination raciale</b>	
M. Harb .....	1100
<b>La discrimination raciale</b>	
M. Jackson .....	1100
<b>Les revendications territoriales des Nisga'a</b>	
Mme Cowling .....	1100
<b>Les services correctionnels</b>	
M. St-Laurent .....	1100
<b>L'équité en matière d'emploi</b>	
M. Thompson .....	1100
<b>Les revendications territoriales des Nisga'a</b>	
M. MacLellan .....	1101
<b>La santé</b>	
M. McKinnon .....	1101

## QUESTIONS ORALES

<b>L'intoxication volontaire</b>	
Mme Venne .....	1101
M. Rock .....	1101
Mme Venne .....	1101
M. Rock .....	1102
Mme Venne .....	1102
M. Rock .....	1102
<b>Les Forces armées canadiennes</b>	
M. Pomerleau .....	1102
M. Collenette .....	1102
M. Pomerleau .....	1102
M. Collenette .....	1102
<b>La taxe sur les produits et services</b>	
Mme Grey .....	1103
M. Peters .....	1103
Mme Grey .....	1103
M. Peters .....	1103
Mme Grey .....	1103
<b>Les emplois d'été pour étudiants</b>	
M. Dubé .....	1103
M. Young .....	1104
M. Dubé .....	1104
M. Young .....	1104
<b>Les réclamations territoriales des Nisga'a</b>	
M. Frazer .....	1104
M. Goodale .....	1104
M. Frazer .....	1104
M. Goodale .....	1104
<b>Le statut de réfugié</b>	
Mme Debien .....	1104
M. Young .....	1105
Mme Debien .....	1105

M. Young .....	1105
<b>Les revendications territoriales des Nisga'a</b>	
Mme Jennings .....	1105
M. Goodale .....	1105
Mme Jennings .....	1105
Mme Copps .....	1105
<b>L'Accord de libre-échange nord-américain</b>	
M. Laurin .....	1106
M. Axworthy (Winnipeg-Sud-Centre) .....	1106
M. Laurin .....	1106
M. Axworthy (Winnipeg-Sud-Centre) .....	1106
<b>Les francophones hors Québec</b>	
M. Gagnon (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine) .....	1106
Mme Copps .....	1106
<b>Les Forces canadiennes</b>	
M. Hart .....	1106
M. Collette .....	1107
M. Hart .....	1107
M. Collette .....	1107
<b>La société Aéroports de Montréal</b>	
M. Dumas .....	1107
M. Anderson .....	1107
M. Dumas .....	1107
M. Anderson .....	1107
<b>Terre-Neuve</b>	
M. Ringma .....	1107
Mme Copps .....	1107
M. Ringma .....	1108
Mme Copps .....	1108
<b>L'agriculture</b>	
M. O'Reilly .....	1108
M. Goodale .....	1108
<b>Radio Canada International</b>	
Mme Dalphond-Guiral .....	1108
Mme Copps .....	1108
Mme Dalphond-Guiral .....	1108
Mme Copps .....	1108
<b>La justice</b>	
M. Harris .....	1108
M. Rock .....	1109
M. Harris .....	1109
M. Rock .....	1109
<b>Le Programme de la sécurité du revenu</b>	
M. de Jong .....	1109
M. Young .....	1109
<b>La sécurité automobile</b>	
M. McTeague .....	1109
M. Anderson .....	1109
<b>AFFAIRES COURANTES</b>	
<b>Réponse du gouvernement à des pétitions</b>	
M. Jackson .....	1110
<b>Les comités de la Chambre</b>	
<b>Développement des ressources humaines</b>	
M. Bevilacqua .....	1110

<b>La Loi réglementant les produits de tabac</b>	
Projet de loi C-24. Adoption des motions portant présentation et première lecture .....	1110
M. Dingwall .....	1110
<b>Loi sur les règlements</b>	
Projet de loi C-25. Adoption des motions de présentation et de première lecture .....	1110
M. Rock .....	1110
<b>La Loi électorale du Canada</b>	
Projet de loi C-243. Adoption des motions de présentation et de première lecture .....	1110
M. McClelland .....	1110
(Le projet de loi est réputé avoir été lu pour la deuxième fois et avoir été examiné par un comité qui en a fait rapport avec une proposition d'amendement.) .....	1110
<b>PÉTITIONS</b>	
<b>La fiscalité</b>	
M. Szabo .....	1110
<b>L'étiquetage des boissons alcoolisées</b>	
M. Szabo .....	1110
<b>Les modifications à la Constitution</b>	
M. McKinnon .....	1111
<b>La taxe sur l'essence</b>	
M. de Jong .....	1111
<b>L'industrie minière</b>	
M. Gouk .....	1111
<b>Questions au Feuilleton</b>	
M. Jackson .....	1111

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>La Loi sur les transports au Canada</b>	
Projet de loi C-14. Reprise de l'étude à l'étape du rapport et des motions nos 2, 28 à 32 et 35 à 55 .....	1111
M. Gouk .....	1111
M. Mercier .....	1111
M. Volpe .....	1112
M. Anderson .....	1113
M. de Jong .....	1113
Report du vote sur la motion no 2 .....	1114
Rejet de la motion no 28 .....	1114
Rejet de la motion no 30 .....	1114
Report du vote sur la motion .....	1114
Rejet de la motion no 32 .....	1115
Adoption de la motion no 35 .....	1115
Report du vote sur la motion no 36 .....	1115
Report du vote sur la motion no 37 .....	1115
Report du vote sur la motion no 38 .....	1115
Rejet des motions nos 39 à 55 inclusivement .....	1115
Motions nos 3 et 5 .....	1115
M. Anderson .....	1115
Adoption des motions nos 3 et 5 .....	1116
Motion no 4 .....	1116
M. Mercier .....	1116
Motions 9 et 14 .....	1116
M. Mercier .....	1116
Motions nos 15, 17, 27, 68, 72, 73 .....	1116
M. Mercier .....	1116
M. Gouk .....	1117
M. Volpe .....	1118
Report du vote sur la motion .....	1119
Report du vote sur la motion .....	1119
Report du vote sur la motion .....	1119

Report du vote sur la motion .....	1119
M. Gouk .....	1119
Motion no 6 .....	1119
M. Anderson .....	1119
Motion no 7 .....	1119
M. Gouk .....	1119
Motion no 8 .....	1119
M. Althouse .....	1120
M. Volpe .....	1121
M. Anderson .....	1121
Report du vote sur la motion no 6 .....	1122
Adoption de la motion no 7 .....	1122
Report du vote par appel nominal sur la motion no 8 .....	1122
M. Althouse .....	1123
Motions nos 10, 11, 12 et 13 .....	1123
M. Gouk .....	1123

M. Volpe .....	1123
M. de Jong .....	1124
Rejet des motions 11 à 13 inclusivement .....	1124
Motion no 18 .....	1124
M. Mercier .....	1124
Motion no 19 .....	1124
M. Gouk .....	1124

### **INITIATIVES PARLEMENTAIRES**

#### **L'aéroport international Pearson**

M. Gouk .....	1125
M. Volpe .....	1127
M. Harris .....	1129
M. Szabo .....	1130
M. McClelland .....	1131
M. Boudria .....	1132

**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes/Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste – lettre**

**Lettermail**

**8801320  
Ottawa**

*En cas de non – livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
45 boulevard Sacré – Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
45 Sacré – Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

**Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes**

**Published under the authority of the Speaker of the House of Commons**

**Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:**

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

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**On peut obtenir la version anglaise de cette publication en écrivant au Groupe Communication Canada — Édition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,  
Ottawa, Canada K1A 0S9, à 1.75 \$ l'exemplaire ou 286 \$ par année.**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**

**Additional copies may be obtained from the Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada,  
Ottawa, Canada K1A 0S9, at \$1.75 per copy or \$286 per year.**