



CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 133 • NUMÉRO 235 • 1<sup>re</sup> SESSION • 35<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le lundi 2 octobre 1995**

Présidence de l'honorable Gilbert Parent

## **TABLE DES MATIÈRES**

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

On peut consulter les Débats de la Chambre des communes et les témoignages des comités dans le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante:

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

## CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 2 octobre 1995

La séance est ouverte à 11 heures

---

Prière

---

### INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

#### LE CODE CRIMINEL

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 6 juin, de la motion: Que le projet de loi C-277, Loi modifiant le Code criminel (mutilation génitale des personnes du sexe féminin), soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.):** Monsieur le Président, le projet de loi C-277 modifie les dispositions du Code criminel du Canada relatives à la mutilation génitale des personnes du sexe féminin. Cette question soulève de nombreuses préoccupations sur les plans du droit, de la médecine, de l'immigration et du multiculturalisme. Nous devons examiner tous ces aspects dans le cadre de l'étude du projet de loi C-277.

La question la plus importante que soulève le projet de loi réside dans le choc des cultures. Jusqu'à quel point un pays multiculturel comme le Canada doit-il accepter les valeurs culturelles des immigrants? Dans l'ensemble, le Canada s'est toujours montré un des pays les plus tolérants en acceptant et en encourageant des systèmes culturels différents.

Toutefois, la tolérance ne peut pas et ne doit pas être absolue. Par exemple, le Canada ne reconnaît pas la polygamie comme un mode d'existence acceptable, bien que cette pratique soit répandue dans de nombreux pays. Certains verront dans ce refus une forme de discrimination. Ma réaction à cette critique est simple. Les gens qui n'acceptent pas les règles en vigueur au Canada ne devraient pas venir s'établir ici.

Des centaines de milliers d'immigrants et de réfugiés arrivent chaque année au Canada pour y vivre une existence nouvelle et meilleure, mais, en arrivant ici, ils doivent accepter de vivre selon nos règles. Et nos règles interdisent d'avoir plus d'un conjoint, encore plus de mutiler les petites filles. La circoncision féminine, c'est précisément ce en quoi consiste la mutilation.

Aucune religion ne prescrit la circoncision féminine. Cette pratique relève plutôt d'une tradition culturelle propre à certains pays du nord et de l'est de l'Afrique. Toutefois, comme le Canada accepte des immigrants de partout dans le monde, cette question pose maintenant un problème aux législateurs canadiens.

Pendant la première heure de débat du projet de loi, des députés de tous les partis ont donné des exemples qui montrent pourquoi cette question pose un problème au Canada. Je ne vais pas répéter ces exemples, car il suffit de dire que de nombreux faits semblent démontrer que la mutilation génitale des personnes du sexe féminin a actuellement cours au Canada. En dépit du nombre de preuves, des poursuites n'ont jamais été intentées contre quiconque se livre à cette pratique. Pourquoi?

Aux termes du projet de loi présenté à la Chambre par ma collègue de Québec, quiconque commet un acte de mutilation génitale est coupable d'un acte criminel; il en est de même pour quiconque aide, encourage ou amène quelqu'un à commettre un acte de mutilation génitale sur une personne du sexe féminin ou lui conseille de le commettre.

Les ministériels qui ont pris la parole à propos de ce projet de loi estiment qu'il faut accroître les services de counselling et que, au besoin, la législation existante devrait permettre des accusations au criminel.

• (1105)

Quelle meilleure façon de conseiller une personne venant d'une société qui pratique la mutilation génitale sur les personnes du sexe féminin que de prévoir dans le Code criminel une disposition rendant coupable d'un acte criminel grave quiconque aide, encourage ou amène quelqu'un à commettre un acte de mutilation génitale sur une personne du sexe féminin, ou lui conseille de le commettre?

Si nous voulons vraiment éliminer cette pratique, c'est le message que nous devrions adresser aux gens venant de ces sociétés. Les ministériels qui prétendent que la législation actuelle punit déjà ce genre d'actes peuvent-ils nous expliquer pourquoi ce genre d'actes n'a jamais donné lieu à des poursuites au Canada? Si jamais une personne était poursuivie en vertu de la disposition du Code criminel en matière d'infliction illégale de lésions corporelles, l'argument de la défense serait qu'il n'y avait pas intention criminelle d'infliger des lésions corporelles.

En faisant de la mutilation génitale une infraction particulière, comme dans le projet de loi C-277, tout ce que la Couronne aurait à prouver, c'est que les personnes accusées ont participé sciemment à des actes de mutilation génitale sur une personne du sexe féminin.

Je dois me ranger à l'avis des députés de Calgary-Sud-Est et de Bellechasse qui réclament une augmentation de la peine maximale. Si, comme le suggèrent les députés libéraux, des accusations pouvaient être portées en vertu des dispositions du Code criminel en matière d'infliction illégale de lésions corporelles, la peine maximale pour une personne qui a commis un acte de mutilation génitale sur une personne du sexe féminin serait de dix ans.

*Initiatives parlementaires*

N'hésitons pas à le dire. La mutilation génitale sur une personne du sexe féminin est une infraction grave commise contre des fillettes âgées de 10 à 12 ans. C'est, en fait, un cas extrême de mauvais traitements infligés à des enfants.

J'hésite généralement à dire aux assemblées législatives provinciales ce qu'elles doivent faire. Cependant, je ferai une exception dans ce cas-ci. Je suis fermement convaincue qu'une fois que le Parlement aura adopté le projet de loi C-277 ou une mesure législative similaire, les provinces devraient modifier en conséquence leur loi sur la protection de l'enfance. En vertu de ces modifications, les travailleurs des domaines de la santé, de l'enseignement et des services sociaux seraient tenus de déclarer les cas de mutilation génitale des personnes du sexe féminin.

Il importe que la Chambre établisse clairement et fermement à l'intention de tous les Canadiens que toute personne qui participe à la pratique de la mutilation génitale des personnes du sexe féminin commet un crime grave. Je crois, toutefois, que le projet de loi C-277 devrait faire l'objet d'audiences en bonne et due forme à l'étape de l'étude en comité. J'aimerais bien entendre un témoin venir nous expliquer pourquoi la mutilation génitale des femmes ne doit pas être considérée comme un crime. J'aimerais être là pour entendre quelqu'un essayer de défendre cette pratique. J'aimerais entendre quelqu'un expliquer aux parlementaires canadiens pourquoi un acte pareil devrait être toléré au Canada.

Cependant, je soupçonne que le comité sera incapable de trouver quelqu'un qui voudra défendre publiquement la mutilation génitale des femmes. Comment peut-on défendre l'indéfendable?

Si je considère que la question devrait être examinée au comité, je ne tenterai pas de faire croire qu'on pourrait me faire changer d'avis. La mutilation génitale des femmes est une agression sexuelle violente commise contre une jeune enfant en alléguant des raisons culturelles.

Que ce soit une tradition culturelle ou non, ça n'a rien à voir. Peut-on imaginer les descendants des Aztèques ou des Mayas s'installer au Canada et faire renaître la tradition ancestrale des sacrifices humains? Et que penser de la tradition nord-américaine du XVIIe siècle qui voulait que l'on brûle les femmes soupçonnées de sorcellerie? Les Canadiens n'approuveraient certainement pas ce genre de choses. C'est révoltant même d'y penser, comme c'est le cas pour le rituel des agressions sexuelles violentes commises contre les petites filles. Certaines traditions méritent de se perdre, et c'en est une.

Le projet de loi C-277 est un pas dans la bonne direction pour nous assurer que cette pratique ne sera jamais admise dans notre pays. En appuyant le projet de loi C-277, nous faisons savoir aux collectivités qui pratiquent encore cet horrible usage que des actes de la sorte ne seront pas tolérés au Canada.

Je suis heureuse d'être affranchie de la culpabilité qui semble gêner les députés d'en face quand ils ont affaire à des différences culturelles. Je suis fière de profiter de l'occasion pour dénoncer

cet acte barbare qu'est la mutilation génitale des personnes de sexe féminin et je serai du côté de ceux qui voteront en faveur de la mesure aux étapes de la deuxième et de la troisième lecture.

• (1110)

[Français]

**Mme Pauline Picard (Drummond, BQ):** Monsieur le Président, j'aimerais d'abord féliciter ma collègue de la circonscription de Québec pour son courage et sa ténacité. Du courage, car ma collègue s'est levée pour réclamer une nouvelle législation sur la pratique des mutilations génitales. Et ténacité, car en dépit d'une réponse négative du ministre de la Justice sur cette question, elle a tout de même été de l'avant avec son projet de loi, convaincue de sa pertinence et de sa nécessité.

Il me fait donc plaisir de prendre la parole dans ce débat pour appuyer le projet de loi C-277, car comme ma collègue, de même que la grande majorité des femmes et des hommes à travers le Canada ainsi qu'au Québec, je crois qu'il est nécessaire de clarifier et de renforcer la loi actuelle afin de protéger les femmes contre ces actes de barbarie.

Comme elle, je suis convaincue que le ministre de la Justice, de par son grand sens des responsabilités, conviendra de l'effet bénéfique d'une telle modification au Code criminel et révisera sa décision du mois d'avril 1994.

La décision du ministre de la Justice de ne pas criminaliser l'excision repose sur deux arguments: les dispositions actuelles permettent de poursuivre ceux qui pratiqueraient l'excision; et deuxièmement, la volonté de mettre l'accent sur la prévention.

À mon avis, ces deux arguments sont trop faibles pour justifier la décision de ne rien modifier au Code criminel. Ce n'est pas que je sois en désaccord avec la prévention et l'information, loin de là. On ne peut pas être contre la vertu. Mais comme le disait, il y a très longtemps Machiavel: «Seule la vertu n'a aucun pouvoir sur l'homme, si elle ne s'accompagne d'un peu de force pour le dissuader.»

La prévention, oui, mais avant tout, il faut que le législateur adopte une loi spécifique qui rendrait illégale la pratique des mutilations génitales sur les fillettes et les femmes, car après tout, à quoi bon prévenir quand le mal est déjà fait.

Le Code criminel actuel défend à quiconque d'infliger des voies de fait, des lésions corporelles ou la mort à un autre être humain. Selon le ministre, ces dispositions sont suffisantes pour interdire les mutilations génitales de toutes sortes. Je crois que c'est faux, parce que cette loi est trop vague et pas assez explicite face à l'excision. Il est possible, pour quelqu'un qui pratique ou fait pratiquer ce genre de mutilation, d'invoquer les droits à la religion et surtout à la culture pour justifier leur pratique. Des lois, comme la Loi sur le multiculturalisme canadien et la Charte canadienne des droits et libertés de la personne, obligent à veiller à la reconnaissance et à la promotion des différentes cultures.

Or la mutilation génitale fait justement partie des moeurs culturelles de plusieurs pays, entre autres l'Afrique et l'Asie.

Sans être tous des juristes, je crois qu'on peut facilement comprendre que la loi actuelle n'est pas aussi efficace que le ministre veut bien le croire. Plusieurs dispositions sont de nature à décourager un procureur qui voudrait tenter des poursuites ou un juge de condamner pleinement une personne mise en cause, aussi rares soient-elles.

Éducation et prévention, c'est très bien, mais c'est insuffisant. Il faut établir un climat de surveillance, trouver, dénoncer les coupables et surtout les punir véritablement.

Il faut agir. Les dispositions actuelles ne permettent pas d'empêcher que ces actes se produisent. De plus, on peut avoir de sérieux doutes quant à l'efficacité d'une simple politique de prévention par l'information. La seule avenue qui reste est que le législateur criminalise, par une loi spéciale et de façon sans équivoque, la pratique de ces mutilations.

Le projet de loi C-277 n'est pas si compliqué. Il n'est pas une réforme complète du système, ce ne sont que quelques lignes, et permettez-moi de vous lire la modification suggérée après l'article 244 de ce qui suit:

Est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans quiconque:

a) mutile, par excision totale ou partielle ou d'une autre manière, soit les grandes lèvres, soit les petites lèvres, soit le clitoris d'une personne de sexe féminin;

b) aide, encourage ou amène quelqu'un à commettre l'un des actes visés à l'alinéa a) ou lui conseille de le commettre.

• (1115)

C'est tout. Ce sont deux petits paragraphes. C'est tout ce que ça prendrait pour que, une fois pour toutes, cette question soit réglée. Je ne comprends pas pourquoi le ministre hésite à adopter une telle loi, si courte, mais qui viendrait renforcer le Code criminel actuel en lui donnant un caractère beaucoup plus dissuasif.

Permettez-moi de parler un peu plus en détail du phénomène dont il est question ici. On disait, dans des études publiées en 1993-1994, qu'il y avait entre 85 millions et 114 millions de femmes vivant actuellement qui avaient subi la mutilation génitale.

Actuellement, selon certaines statistiques, il y a une augmentation de ces pratiques de deux millions de plus par an, et ce, dans près de 40 pays, dont l'Afrique, l'Asie, le Moyen-Orient. Et elles se font sur des filles âgées de 4 à 10 ans en moyenne. C'est épouvantable.

Ces quelques statistiques, bien qu'impressionnantes, ne disent rien sur l'expérience traumatisante que vivent ces fillettes, pour la plupart de jeunes enfants. Elles ne disent rien sur la douleur qui survient pendant et après ces mutilations ni sur les problèmes de santé avec lesquels plusieurs seront aux prises pour le restant de leur vie.

Souvent pratiquées dans des conditions plus que douteuses par des personnes n'ayant aucune connaissance médicale réelle, les mutilations peuvent entraîner de nombreuses conséquences. Je vais vous en énumérer quelques-unes: hémorragies, incontinence, abcès et infections, traumatisme et état de choc, infertilité et j'en passe.

### Initiatives parlementaires

Dans ces opérations, on utilise des outils mal stérilisés, quand ce ne sont pas tout simplement des couteaux de cuisine. Un document du Conseil consultatif canadien sur la situation de la femme rapporte aussi qu'on utilise du sucre, des oeufs, des épines et des éclisses de palmier.

Très douloureuses et souvent pratiquées sans anesthésie, ces interventions irréversibles entraînent souvent chez les victimes des traumatismes et des complications d'ordre sexuel et psychologique.

Je ne crois pas qu'il soit utile de continuer à faire la description de cette pratique pour que l'on comprenne bien à quoi nous avons affaire.

Il est clair qu'il s'agit d'une pratique inacceptable et qui ne doit en aucun cas être tolérée. De plus, il faut s'assurer que ceux et celles qui la pratiquent seront sévèrement punis. Malheureusement, les dispositions actuelles de la loi, comme je l'ai déjà mentionné, ne sont pas assez fortes pour être efficaces à 100 p. 100. Il faut faire en sorte que ce phénomène disparaisse de notre société: c'est ce que la loi actuelle ne permet pas de faire; c'est ce que la prévention, à elle seule, ne peut faire; mais c'est ce que le projet de loi C-277 permettrait certainement de faire.

On pourrait s'étendre longtemps sur les avantages et le bien-fondé d'une telle législation. Mais avant tout, il faut comprendre que, dans un pays qui se dit démocratique, ces traditions d'origine religieuse, culturelle ou autre sont indéfendables et condamnable. En tant que société qui se respecte, qui se dit à la défense des individus, il est immoral de se faire complice de telles atrocités qui soulèvent la plus grande indignation.

C'est pourtant, et malheureusement, ce que le ministre de la Justice a fait en rejetant l'idée de modifier le Code criminel pour interdire explicitement l'excision.

À cet effet, le projet de loi C-277 de ma collègue de Québec donne la possibilité de corriger cette situation simplement, de façon efficace et une fois pour toutes. La France, la Grande-Bretagne et la Suède l'ont déjà fait. La Norvège ainsi que plusieurs États américains ont aussi renforcé leurs lois dans ce sens. Il est maintenant temps qu'ici aussi un geste concret soit posé. Il faut que la population et les nouveaux arrivants sachent clairement que la mutilation génitale est non seulement inacceptable par principe, mais non acceptée et sévèrement punie dans les faits. C'est un crime.

• (1120)

[Traduction]

**M. Stan Dromisky (Thunder Bay—Atikokan, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de m'adresser à la Chambre aujourd'hui pour parler du projet de loi C-277, Loi modifiant le Code criminel (mutilation génitale des personnes du sexe féminin), présenté par la députée de Québec.

Ce projet de loi vise à rendre coupable d'un acte criminel, et passible d'une peine d'emprisonnement ne dépassant pas cinq ans, quiconque commet une mutilation génitale, aide, encourage ou amène quelqu'un à commettre un tel acte ou lui conseille de le commettre.

*Initiatives parlementaires*

Je voudrais avant tout faire état de la répulsion que m'inspire cette pratique. C'est sans aucun doute un geste qui cause de grandes souffrances et un tort considérable. Toutefois, nous ne devons pas laisser notre répugnance troubler notre raisonnement à l'égard de ce projet de loi comme moyen efficace de régler ce problème dans notre pays.

Il est hors de notre portée de dicter aux autres pays ce qu'ils devraient ou non inscrire dans leurs codes criminels en ce qui concerne les pratiques culturelles. Les sociétés qui pratiquent la mutilation génitale des personnes du sexe féminin ne changeront que lorsqu'elles auront compris qu'elles peuvent atteindre l'objectif visé par d'autres moyens moins dommageables.

On estime que de 85 à 115 millions de fillettes et de femmes sur terre souffrent maintenant des préjudices causés par ce rituel et que la mutilation génitale est infligée à deux millions de fillettes par année dans le monde.

Il est évident que cette pratique peut être préjudiciable pour la santé de la petite fille et plus tard pour la femme qu'elle deviendra. Il existe un lien médical irréfutable entre la mutilation génitale et toute une panoplie de conséquences à court terme et à long terme sur la santé de la victime. Certaines de ces conséquences ont déjà été mentionnées, par exemple, les hémorragies graves, l'état de choc, les infections, l'infertilité, la rétention d'urine, les dysfonctionnements sexuels, les difficultés à l'accouchement et même la mort.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, ce projet de loi, fondé sur de bonnes intentions, pose toutefois certains problèmes. Le ministre de la Justice a dit, en mars dernier, qu'il n'était pas, pour le moment, nécessaire de modifier le Code criminel. Il a alors indiqué à la Chambre que des gens bien renseignés et actifs dans ce domaine étaient d'avis que toute modification du Code criminel pourrait pousser cette pratique vers une clandestinité encore plus profonde et le gouvernement partage cet avis. Nous préférons lancer une campagne globale de sensibilisation qui expliquera la nature criminelle de cette pratique et ses dangers pour la santé de la victime.

Tous les députés devraient savoir que le Code criminel du Canada renferme déjà une disposition qui pourrait s'appliquer à ceux qui pratiquent la mutilation génitale des personnes du sexe féminin. À l'heure actuelle, les articles du Code qui s'appliquent comprennent les voies de fait ayant causé des lésions corporelles, l'article 267, les actes criminels ayant causé des lésions corporelles, l'article 269, et les voies de fait graves, l'article 268, toutes des infractions dont les auteurs sont passibles d'un emprisonnement variant de 10 à 14 ans. À l'article 268, entre autres, il est question d'une personne qui blesse, mutilé, défigure le plaignant ou met sa vie en danger.

Le Code criminel renferme d'autres dispositions que l'on pourrait invoquer pour poursuivre en justice la personne qui effectue l'opération ou les parents qui participent à l'organisation de cette opération. De plus, une modification récemment apportée au Code s'applique aux situations où l'on amène de force un résident du Canada hors du pays dans le but de commettre un acte contre lui qui constituerait une infraction au Canada.

Cet article du Code prévoit une peine maximale de cinq ans pour une infraction punissable sur acte d'accusation.

En plus de ces dispositions du Code criminel, le député n'est pas sans savoir que l'Ontario et le Québec ont des lois visant à protéger les enfants et ces lois prévoient que la province peut prendre l'enfant en charge si on a des motifs raisonnables de croire qu'elle peut être victime d'un acte de mutilation génitale au Canada ou à l'étranger. Il est évident que le Code criminel du Canada renferme déjà les mesures nécessaires pour poursuivre en justice les individus qui commettent des actes de mutilation sur des personnes du sexe féminin.

• (1125)

Il nous faut plutôt concentrer nos efforts sur l'éducation de la population et informer la police, les procureurs de la Couronne et les milieux médicaux que la mutilation génitale des personnes du sexe féminin constitue un comportement criminel et qu'il faut donc agir en conséquence. Nous devons travailler de concert et collaborer avec ces intervenants pour assurer le respect des lois actuelles.

Quant à la pratique globale de la mutilation génitale des personnes du sexe féminin, je crois fermement que nous ne devons pas perdre de vue le fait que de dénoncer cette pratique peut certes soulager notre conscience, mais que ce n'est pas ainsi qu'on résoudra le problème dans le monde.

Selon la directrice générale de la commission mondiale sur la santé des femmes, qui relève de l'Organisation mondiale de la santé, le mandat de son organisme ne doit pas se limiter à critiquer et à condamner ces actes, ni à rester passifs.

Nous savons que la mutilation génitale des personnes du sexe féminin est douloureuse et qu'elle peut avoir de graves conséquences pour la santé. Cependant, nous devons tenir compte du fait que certains comportements humains et certaines valeurs culturelles, même s'ils peuvent nous paraître absurdes ou nuisibles, peuvent avoir un sens pour les personnes qui les mettent en pratique.

L'important, c'est de convaincre ces gens qu'ils peuvent abandonner certaines pratiques sans mettre en péril les idéaux chers à leur culture. Il s'agit également de faire comprendre à ces gens les graves risques pour la santé que représente cette pratique diabolique.

Tous les parents du monde se ressemblent, en ce sens qu'ils veulent tous ce qu'il y a de mieux pour leurs enfants. Si on leur présente d'autres solutions que la mutilation génitale, des solutions qui tiennent compte de leurs environnements socio-culturels et économiques, nous serons alors en mesure de trouver une solution universelle.

Je remercie la députée de Québec d'avoir porté cette question essentielle à l'attention de la Chambre.

[Français]

**Mme Pierrette Venne (Saint-Hubert, BQ):** Monsieur le Président, d'entrée de jeu, je vous pose la question: si le ministre de la Justice était une femme, ne croyez-vous pas que nous aurions déjà un projet de loi modifiant le Code criminel et interdisant explicitement la mutilation des organes génitaux féminins?

N'eut été de l'initiative de ma collègue du comté de Québec, les femmes attendraient toujours un projet de loi protégeant les victimes d'une pratique barbare et cruelle. La mutilation des organes génitaux des femmes est une des formes les plus pernicieuses de violence perpétrée contre les jeunes filles et elle constitue une monstrueuse violation de leur droit fondamental à l'intégrité physique.

L'horreur et le dégoût m'envahissent quand je songe à cette atrocité et je préviens le ministre de la Justice que la description que je m'appête à en faire risque de lui causer des malaises. Peut-être qu'il comprendra le genre de boucherie qui se pratique à travers le monde, incluant le Canada et le Québec, après ces descriptions.

Trois formes de mutilation sont pratiquées. Les voici en ordre d'importance: la première, l'ablation du prépuce du clitoris; la deuxième, l'excision, c'est-à-dire l'ablation du clitoris entier et souvent des parties avoisinant les petites lèvres; et la troisième, l'infibulation, qui consiste en l'ablation du clitoris entier, des petites lèvres et d'une partie des grandes lèvres.

Lors de l'infibulation, les deux côtés de la vulve sont refermés sur le vagin en laissant un petit orifice pour permettre le passage de l'urine et du sang menstruel. Dans le cas de l'infibulation, on se sert d'épines ou on fait une suture avec du catgut pour fermer l'orifice vaginal. Les deux grandes lèvres, râpées à vif, sont maintenues ensemble jusqu'à la cicatrisation, fermant ainsi le vagin, sauf pour un petit orifice préservé au moyen d'un petit morceau de bois ou de roseau.

• (1130)

Les jambes de l'enfant sont ensuite liées ensemble. La fillette est immobilisée pendant quelques semaines ou jusqu'à ce que la plaie soit guérie. Pour permettre aux femmes infibulées d'avoir des relations sexuelles, il faut ouvrir l'orifice en incisant et couper encore davantage lorsqu'elles accouchent. Souvent, elles sont refermées après l'accouchement, selon les désirs du mari.

Il n'y a pas plus sourd que celui qui ne veut pas entendre. Le ministre de la Justice s'est bouché les deux oreilles lorsqu'au mois de décembre 1994, lors du triste anniversaire du massacre de Polytechnique, j'ai décrié comme d'autres de mes collègues cette pratique odieuse.

Cette pratique barbare a maintenant été importée ici au Canada et au Québec. Nos médecins d'ici rencontrent de plus en plus de fillettes qui vivent des problèmes de santé reliés aux mutilations. Cela fera bientôt un an qu'on en parle dans cette Chambre, et jusqu'à présent, le ministre de la Justice n'a toujours rien fait pour contrer cette pratique. J'espère au moins qu'il appuiera les demandes de ma collègue de Québec qui a pris la peine de déposer un projet de loi interdisant les mutilations génitales.

Le ministre de la Justice se complaît depuis quelques jours à faire la nomenclature des projets de loi que son gouvernement a déposés qui viennent au secours des victimes et il les énumère: C-37, C-41, C-42, C-45, etc. Une belle brochette législative dont l'efficacité reste à prouver tout de même.

### *Initiatives parlementaires*

L'agenda du ministère de la Justice est chargé. Je préviens cependant le ministre: Qui trop embrasse, mal étreint. Certaines mesures législatives sont tellement loin du but que son gouvernement s'est fixé qu'on peut croire que le ministre de la Justice a perdu son temps à vouloir remplir le tonneau des Danaïdes.

Au mois de novembre 1994, le ministre québécois de la Justice, Paul Bégin, exigeait de son homologue fédéral qu'il interdise spécifiquement la mutilation génitale et qu'il modifie le Code criminel en conséquence. La Suède, la Belgique, la Norvège, le Royaume-Uni ainsi que certains États américains ont déjà voté des dispositions législatives interdisant la mutilation génitale.

Le ministre de la Justice a eu l'audace de répondre que les articles du Code criminel qui traitent des voies de fait suffisent pour faire condamner une personne coupable d'avoir pratiqué une excision. La mutilation génitale, c'est beaucoup plus que des voies de fait, c'est de la torture, de la boucherie et une violation innommable de la personne humaine.

Cependant, cette Chambre a été capable de passer à toute vapeur un projet de loi qui protège les victimes et facilite l'arrestation des coupables. À cause de l'opposition officielle qui l'appuyait, le projet de loi C-104 sur l'ADN a franchi toutes les étapes procédurales pour son adoption en une seule journée, le 22 juin dernier. Le ministre de la Justice est toujours prêt à jouer les Lancelot quand il sait qu'un projet de loi emportera l'unanimité. C'est facile de prêcher pour la vertu. C'est autre chose que de s'en faire du capital politique.

Où en est le Lancelot sans peur et sans reproche dans le dossier qui nous intéresse aujourd'hui? Il se traîne les pieds, il consulte. L'été dernier, notre Don Quichotte de la sécurité publique a pensé qu'il serait utile d'organiser une séance d'information au sujet de la mutilation des organes génitaux féminins à l'intention de tous les députés intéressés. Les invités du ministre de la Justice étaient Eunadie Johnson et Fadumo Dirie qui assurent la coprésidence du groupe de travail de l'Ontario sur la prévention de la mutilation des organes génitaux féminins.

Le ministre prévoyait que M<sup>mes</sup> Johnson et Dirie épouseraient ses vues sur le risque de légiférer spécifiquement en matière de mutilation génitale. En effet, le ministre hésitait à déposer un projet de loi, car selon ses dires, cela risque de reléguer encore plus cette pratique dans la clandestinité.

Or, tenez-vous bien, à la question de savoir si une législation spécifique permettrait d'envoyer un message clair aux communautés qui pratiquent cette mutilation, les deux invités de notre ministre ont répondu que oui. Un amendement au Code criminel indiquerait que notre société n'accepte pas ce genre de pratique et que, si elle est acceptable ailleurs dans le monde, elle ne l'est pas au Canada, ni au Québec.

Dans son propre aveu, le ministre de la Justice admettait que, à la suite de la rencontre, il n'était plus aussi sûr de sa position. Aujourd'hui, nous débattons d'un projet de loi d'une collègue du Bloc québécois et non pas le projet de loi du gouvernement. C'est tout dire. De ce côté-ci de la Chambre, nous avons le courage de nos convictions. J'ai demandé au ministre de la Justice que, faute d'avoir eu le courage de présenter un amendement au Code

*Initiatives ministérielles*

criminel, il appuie au moins le projet de loi de la députée de Québec.

Cette demande vaut aussi pour tous les députés. Nous devons nous élever au-delà de la partisanerie et mettre en pratique ce que nous prêchons, comme nous avons commencé à en prendre l'habitude depuis quelque temps, quand il s'agit des projets de loi d'initiative parlementaire.

**Le président suppléant (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 cette motion?

**Des voix:** Oui.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

[Traduction]

## LA SUSPENSION DE LA SÉANCE

**M. Milliken:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je pense que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour suspendre la séance jusqu'à midi.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Y a-t-il consentement unanime pour suspendre la séance jusqu'à midi?

**Des voix:** D'accord.

(La séance est suspendue à 11 h 37.)

## REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 12 heures.

**INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Français]

**LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA**

L'Ordre du jour appelle:

20 juin 1995—Le ministre des Transports—Deuxième lecture et renvoi au Comité permanent des transports du projet de loi C-101, 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.

**L'hon. Douglas Young (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je propose:

Que le projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois, soit renvoyé immédiatement au Comité permanent des transports.

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Kilger):** Avant de donner la parole à l'honorable ministre des Transports pour lancer ce débat, je rappelle à la Chambre que, en vertu du Règlement, les députés, y compris le ministre, auront dix minutes pour faire leur discours et qu'il n'y aura pas de période réservée à des questions ou à des observations.

[Français]

**M. Young:** Monsieur le Président, la vision que s'est donnée le gouvernement du Canada pour l'avenir des transports est claire et accessible. Notre engagement consiste à amener le secteur canadien des transports vers des bases plus viables et concurrentielles en vue de son intégration au XXI<sup>e</sup> siècle.

Nous avons entrepris la commercialisation d'aéroports fédéraux, du système de navigation aérienne, du Canadian National, de Marine Atlantic et du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transports Canada.

Nous avons adopté une nouvelle politique sur le transport aérien international et conclu avec les États-Unis, notre principal partenaire commercial, un accord bilatéral à ciel ouvert sur les services aériens.

Le gouvernement dévoilera cet automne les détails d'une nouvelle politique nationale du secteur maritime et des ports. Cette politique jettera les bases d'un réseau de transport maritime et des ports plus efficient, concurrentiel et responsable sur le plan financier. Elle tentera d'éliminer les subventions, sauf dans les cas où les obligations constitutionnelles nous obligent à payer pour certains services.

Nous avons déjà aboli la plupart des subventions au transport et réduit considérablement le fardeau fiscal des contribuables canadiens.

Le 20 juin, nous avons déposé le projet de loi C-101 en vue de l'adoption d'une nouvelle Loi sur les transports au Canada. Nos motifs du printemps dernier visaient à favoriser un dialogue significatif entre l'industrie et le gouvernement. Nous avons eu de vastes consultations et discussions avec CN et CP et d'autres compagnies de chemin de fer, des expéditeurs et des représentants des autres modes de transport.

Nous avons pris en considération les rapports préparés par le Comité permanent des transports et, tout récemment, les recommandations du groupe de travail sur la commercialisation, présidé par M. Nault, député de Kenora—Rainy River, qui est maintenant le secrétaire parlementaire du ministre du Travail.

Les éléments du projet de loi concernant les chemins de fer viennent compléter notre stratégie de commercialisation du CN, mais ils sont beaucoup plus vastes que cette initiative. Ces éléments visent à améliorer la viabilité à long terme de toute l'industrie ferroviaire canadienne. Ce projet de loi touchera les activités de CN et CP expéditeurs et environ 30 autres chemins de fer actuellement en exploitation au Canada.



[Traduction]

Certains expéditeurs s'attendent à ce que les niveaux de service des chemins de fer soient dictés par la loi au lieu d'être déterminés à l'aide de leur pouvoir de négociation considérable sur le marché. Ils parlent de concurrence, mais insistent sur une protection réglementaire.

Les droits extraordinaires que les expéditeurs ont gagnés dans la Loi de 1987 sur les transports nationaux, soit les droits à l'accès concurrentiel, ont été maintenus. Cette loi comprenait le droit de faire réglementer les prix ferroviaires sous certaines conditions. Elle prévoyait aussi le droit à l'arbitrage pour une grande variété de conflits entre les expéditeurs et les chemins de fer. Ces mesures de protectionnisme ont été profitables aux expéditeurs canadiens. Les prix du transport ferroviaire des marchandises ont baissé, mais les recettes du CN et du CP ont, elles aussi, beaucoup diminué.

Le projet de loi C-101 s'attaque aussi aux chinoiseries administratives de nature réglementaire en réduisant la longueur du processus d'arbitrage du tiers, soit de 90 à 60 jours. Le projet de loi étend tous les droits à l'accès concurrentiel aux expéditeurs situés sur toute ligne de chemin de fer de compétence fédérale vendue à un exploitant ferroviaire régi par une charte provinciale. Les expéditeurs américains ne bénéficient pas de dispositions semblables.

Nous avons protégé les droits des expéditeurs, mais nous avons aussi apporté des modifications en vue de donner des directives plus précises à l'organisme de réglementation dans son processus de prise de décisions. Selon le gouvernement, il faut recourir en tout dernier lieu à la réglementation pour trouver une solution.

Nous avons toutefois refusé d'y inclure la prestation de droits de circulation obligatoires aux chemins de fer de compétence provinciale comme l'auraient voulu les expéditeurs. Ces droits illimités iraient à l'encontre d'un des principaux objectifs du projet de loi qui consiste à favoriser la croissance d'une industrie prospère de chemins de fer secondaires au Canada.

• (1205)

Tous les exploitants de chemins de fer secondaires au Canada, sauf un, ont déclaré que de tels droits de circulation illimités n'étaient pas souhaitables. Aux États-Unis, il n'existe pas de droits de circulation illimités et une industrie dynamique des chemins de fer secondaires s'est développée en fonction d'accords commerciaux. Des centaines d'ententes de droits de circulation conclues de façon volontaire sont en vigueur au Canada, ce qui permet au marché de décider.

L'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, la Western Canadian Shippers Coalition, la Ligue canadienne de transport industriel et l'Association des manufacturiers canadiens ont tous exercé de fortes pressions contre certains éléments du projet de loi C-101. Il est manifeste qu'ils croient à une concurrence basée sur le protectionnisme; c'est un point de vue intéressant de la part de l'AMC qui, par le passé, encourageait vigoureusement un marché libre concurrentiel.

Le projet de loi C-101 modernisera et rationalisera la réglementation du transport ferroviaire pour accroître la viabilité de nos grands transporteurs et essayer d'assurer ainsi le maintien d'un service de transport ferroviaire d'un océan à l'autre. Le CN

### *Initiatives ministérielles*

et le CP bénéficieront d'un processus de rationalisation nouveau, transparent et bien défini, qui visera essentiellement à vendre des lignes sous-utilisées à d'autres exploitants. Ce processus se déroulera sans procédure réglementaire archaïque et interminable, fondée sur le principe de l'affrontement, et sans ingérence de l'État.

Les expéditeurs devraient bénéficier de services ferroviaires plus efficaces et moins coûteux, et de l'entrée de nouveaux participants dans le secteur ferroviaire. Le projet de loi épurera la réglementation désuète. Il ramènera d'environ 200 à 40 le nombre de questions que les sociétés ferroviaires doivent soumettre à l'organisme de réglementation. Par exemple, 10 000 contrats confidentiels par année n'auront plus besoin d'être soumis à l'organisme. Ce nouveau cadre devrait réduire les frais administratifs des sociétés ferroviaires. Il contribuera à attirer de nouveau des capitaux dans cette industrie qui, pendant le ralentissement économique, a souffert du fait que les expéditeurs se soient tournés vers d'autres modes de transport, notamment celui du camionnage.

Certaines assemblées législatives provinciales, dont celles de la Colombie-Britannique et de la Nouvelle-Écosse, ont récemment adopté des lois qui réduisent considérablement les impôts des sociétés ferroviaires. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a établi un mécanisme très simple pour la création d'un chemin de fer secondaire de compétence provinciale, mécanisme qui exige seulement la conclusion d'une entente entre le ministre des Transports et la société ferroviaire éventuelle.

Le gouvernement de l'Ontario s'est dit prêt à encourager la création de chemins de fer secondaires, en annulant ses dispositions législatives actuelles qui ont découragé les exploitants de lignes secondaires de s'établir dans la province.

Le projet de loi C-101 supprime aussi la réglementation inutile des autres modes de transport. À l'avenir, ceux qui présentent une demande en vue d'exploiter des services aériens au Canada devront se conformer à des exigences financières minimales et à nos règles de sécurité rigoureuses avant d'obtenir un permis.

[Français]

À la suite de la déréglementation des autres modes de transport, le pouvoir de recourir à l'arbitrage a été étendu à nos expéditeurs de marchandises transportées par voie d'eau dans le nord et aux exploitants de service ferroviaire de banlieue et de passagers qui doivent négocier l'usage de voies et la fourniture d'autres services avec les exploitants des lignes principales.

La nouvelle loi instaurera une politique cohérente, transparente et équitable et favorisera une concurrence. Le réseau des transports du Canada se doit d'être moderne, dynamique et aussi libre de contraintes que possible, tout en conservant l'excellente réputation pour la sécurité qu'il détient sur le plan international.

Je demande aux députés de tous les partis de se joindre à moi et d'appuyer la motion pour le renvoi du projet de loi C-101 au Comité permanent des transports avant la deuxième lecture. Le comité aura ainsi la possibilité de l'étudier tôt, avec le soin et la diligence que nous lui connaissons.

La Loi sur les transports au Canada proposée constitue pour le gouvernement du Canada un autre pas franchi vers la modernisation du secteur des transports dans ce pays. Elle permettra au

*Initiatives ministérielles*

Canada et aux entreprises canadiennes de soutenir mondialement la concurrence au XXI<sup>e</sup> siècle.

**M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans, BQ):** Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir sur le projet de loi C-101, dont le principal objectif est de moderniser la législation en matière de transport ferroviaire, de redéfinir le mandat de l'Office national des transports et de déréglementer davantage le transport aérien.

Vous comprendrez, qu'étant donné que près de 75 p. 100 de ce projet de loi, d'après notre évaluation, traite du transport ferroviaire, ce sujet de grande importance alimentera donc notre discours.

• (1210)

Ce point fait en sorte que le projet de loi C-101, en ce qui concerne le Bloc québécois, devra mériter des améliorations marquées, et dans le cours des travaux du Comité permanent des transports, le ministre peut être assuré que s'il y a un degré d'ouverture de la part de ses collègues siégeant au Comité permanent des transports—je parle des collègues de la majorité libérale—il y aura possibilité, en ce qui nous concerne, de travailler de façon beaucoup plus efficace.

Un des premiers points où on apporte de sévères critiques, c'est à l'article 89 qui stipule que le projet de loi s'applique à tout chemin de fer constitué ou pas en vertu d'une loi fédérale, «possédé, contrôlé, loué ou exploité par une compagnie relevant en tout ou en partie de l'autorité législative du Parlement».

Cela veut dire que tout CFIL, c'est le jargon qui est utilisé maintenant, les chemins de fer d'intérêt local, possédé ou contrôlé par une compagnie de chemin de fer nationale, soit le CN et le CP—on en a eu dernièrement un exemple de CFIL contrôlé par le CN dans le secteur du nord de La Tuque, l'Abitibi, le Saguenay—Lac-Saint-Jean—relève de cette loi C-101.

De plus, ces ouvrages sont déclarés être à l'avantage général du Canada. Vous comprendrez que dans le débat référendaire actuel, notre parti voudra faire modifier cette approche englobante de tout ce qui peut être à l'avantage général du Canada.

Un autre article sur lequel nous allons demander des clarifications est l'article 90 qui permet au Parlement, par loi, de déclarer tout chemin de fer appartenant à une entreprise enregistrée sous une loi fédérale ou provinciale être à l'avantage du Canada. Dans ces circonstances, les lois provinciales de chemin de fer, comme au Québec nous en avons une, ne s'appliquent plus et la compagnie est réglementée par le fédéral. Vous vous doutez que c'est totalement inacceptable pour nous.

De plus, l'article 99 ne prévoit pas que l'Office est obligé de mener une étude environnementale avant d'autoriser la construction d'un chemin de fer. Encore une fois, le Québec fait preuve d'état avant-gardiste au niveau environnemental. Donc nous aurons à obtenir des modifications à cet article 99.

Il y a à l'article 104 du projet de loi qui prévoit que lorsqu'une compagnie de chemin de fer fait passer une ligne à travers la terre d'un propriétaire, celui-ci doit payer pour la construction et l'entretien de passages. On considère que c'est ridicule; on se

demande pourquoi faire payer le propriétaire parce que c'est le chemin de fer qui utilise la terre et donc c'est lui, le chemin de fer, qui devrait payer.

L'article 113 stipule que les prix et conditions fixés par l'Office doivent être commercialement équitables et raisonnables. Nous considérons que cette disposition est de nature à plaire aux compagnies ferroviaires qui ont souvent dû acheter de l'équipement pour desservir un client sans bénéficier d'un contrat suffisamment long pour amortir cet équipement.

La liste pourrait être longue et étant donné que c'est uniquement un discours de dix minutes, j'aurais peur de manquer de temps pour faire passer tous les messages que je veux faire passer dans ce premier discours en ce qui me concerne, suite à la rentrée parlementaire de septembre.

Les conséquences que nous voyons pour le Québec, de ce projet de loi C-101, c'est que le nouveau mécanisme de transfert et de cessation de l'exploitation, qui avant recevait l'aval de l'Office national des transports, j'avais déjà eu l'occasion en cette Chambre de déclarer que c'était presque un automatisme que pour abandonner les lignes les compagnies n'avaient qu'à démontrer toute la question maintenant du mécanisme que la compagnie de chemin de fer devra s'engager à l'offrir dans le public, devra démontrer avant d'abandonner qu'elle a pris toutes les mesures nécessaires de l'offrir sur le marché et si personne ne se montre intéressé. . . On voit quand même des pistes de solution, mais on devra aussi les améliorer.

Il est bien entendu que nous avons reçu de la part de plusieurs expéditeurs des demandes de clarification ou des demandes de modification de cette loi, particulièrement en ce qui touche l'introduction des droits de circulation pour les CFIL, à la condition que la réciprocité ne soit donnée aux transporteurs ferroviaires principaux.

J'ouvre donc la porte pour les expéditeurs à une alliance avec notre parti, le Bloc québécois. Il y aura possibilité de faire valoir votre point de vue au Comité permanent des transports.

• (1215)

Il est bien entendu que je voudrais terminer cette présentation en donnant une connotation référendaire à mon propos. Il est bien entendu que, lorsque le Québec jouira de la plénitude de ses pouvoirs, il n'aura pas à être dépendant d'un office national des transports dont les effectifs sont des gens amis du régime. Même si la composition de l'Office national des transports est réduite de neuf à trois membres, on tombe encore dans le même cercle vicieux d'avoir des amis du régime.

Sans manquer de respect pour M. Rivard, qui est un avocat très compétent de Québec, qui avait été nommé par les conservateurs, je vous fais la prédiction aujourd'hui, en ce 2 octobre, que le mandat de M. Rivard à l'Office national des transports ne sera probablement pas renouvelé et qu'on va voir, comme on a vu, nous, dans la composition des membres du conseil d'administration du port de Québec, des bons amis du régime, des bons libéraux tomber à la tête de l'Office national des transports.

Donc, on fait tout simplement déplacer le problème. C'est bien entendu que notre parti va continuer à dénoncer ces nominations partisans.

**M. Nunez:** Patronage.

**M. Guimond:** Ce patronage, merci mon cher collègue de Bourassa, qui me souffle le mot patronage. Donc, le seul moyen de s'en sortir, c'est la souveraineté. Ou bien le Québec demeure membre minorisé et continuellement rebelle de la fédération canadienne, constamment en attente avec les tenants du non, à un non qui voudrait dire un oui ou un oui qui voudrait dire un non, je ne sais quoi, ni quand ni comment. Ou bien le Québec, conscient enfin de sa nature et de son potentiel, devient pays.

Il existe dans les faits deux pays: le vôtre, le Canada, le nôtre, le Québec. Il y a bel et bien deux pays au nord du 45<sup>e</sup> parallèle: l'un qui se cherche éperdument, le Canada, l'autre qui ne peut plus et ne doit plus s'ignorer, le Québec. Oui, pour se développer pleinement, le Québec a besoin de la souveraineté. Souverain, le Québec mérite de l'être, puisqu'il est constitué d'un peuple qui doit non seulement survivre, mais s'épanouir.

Dire non, c'est refuser notre développement à notre manière. C'est continuer à hypothéquer l'existant, c'est continuer à chialer. Dire oui, c'est enfin se faire respecter et c'est refuser de se faire écraser. À l'instar de tant d'autres comtés du Québec, les gens du comté de Beauport—Montmorency—Orléans diront: «Oui, nous sommes prêts et nous gagnerons».

[Traduction]

**M. Jim Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, pendant que le projet de loi C-89 était à l'étude au comité, les souscripteurs du gouvernement, Nesbitt Burns, Scotia McLeod et Goldman Sachs, m'ont dit que la dette accumulée de CN Rail était de l'ordre de 2,5 milliards de dollars et que, si la société voulait obtenir une cote de solvabilité BBB, elle devait réduire le niveau de sa dette à 1,5 milliard de dollars.

Ils m'ont aussi expliqué que le CN avait un excédent de réserve—encaisse de 300 à 400 millions de dollars, qui représente le produit de la vente récente de filiales et le comptant réel, ainsi qu'un actif immobilier extraferroviaire de 400 à 600 millions de dollars. Au haut de ces chiffres, il y avait le montant qui, selon les souscripteurs, devait être retranché de la dette. Le montant le moins élevé de ces chiffres porte à croire que le gouvernement pourrait être confronté à un coût pouvant atteindre 300 millions de dollars, s'il veut réaliser son objectif d'une réduction stable de la dette.

Le gouvernement a déclaré son intention d'acquérir l'actif immobilier extraferroviaire du CN. Quand j'ai demandé comment la valeur serait établie, les fonctionnaires, qui ont aussi comparu devant le comité, ont soutenu qu'une estimation complète serait effectuée et que le montant fixé serait le prix que les contribuables devront verser pour acquérir l'actif de la société qui leur appartient déjà.

### *Initiatives ministérielles*

Dans le projet de loi, le libellé de la disposition sur la réduction de la dette m'inquiète parce qu'il permet au ministre des Transports de réduire la dette du CN du montant qu'il voudra. J'ai cherché à faire amender le projet de loi pour restreindre ce pouvoir arbitraire du ministre, mais l'amendement a été rejeté.

Le 17 mai 1995, j'ai écrit au ministre pour tâcher d'obtenir des réponses à un certain nombre de questions auxquelles le ministre n'avait pas répondu clairement au comité. Une des plus importantes questions avait trait au montant que le ministre allait verser au CN pour réduire sa dette. Dans sa réponse, le ministre affirmait que le gouvernement n'entreprendrait, s'il y a lieu, que le minimum de réduction de la dette nécessaire pour que le CN obtienne une évaluation de son endettement qui en fasse un bon placement.

• (1220)

Mes inquiétudes à l'égard des plans réels du ministre en matière de réduction de la dette étaient bien fondées. Le 28 août 1995, le gouvernement a annoncé l'injection de 1,4 milliard de dollars dans le CN afin d'en réduire la dette. Ce montant inclut le paiement de 500 millions pour des actifs immobiliers ayant une valeur comptable de 235 millions de dollars, sans aucune évaluation à venir prouvant le contraire.

Le gouvernement a précipité l'étude du projet de loi C-89 à la Chambre et l'a fait renvoyer au comité dès après la première lecture. J'ai accepté cette procédure en croyant qu'elle permettrait plus facilement d'étudier et de modifier le projet de loi au comité, où les travaux ont en principe un caractère moins partisan, ce qui ne fut pas le cas.

J'ai présenté plusieurs amendements, dont aucun n'a été accepté malgré qu'on n'ait pas trouvé grand-chose à y redire. Un de mes amendements concernant la région de l'Atlantique a bien eu l'appui d'un membre libéral du comité, mais a été rejeté par la voix prépondérante du président du comité.

Comme nous n'avons pas obtenu la coopération sur laquelle nous comptions en acceptant le renvoi du projet de loi au comité dès la première lecture, et comme nous avons été victimes d'une supercherie touchant la réduction de la dette, je serai très peu disposé à l'avenir à prêter foi aux intentions des libéraux en matière de transport.

Lorsque le projet de loi C-101 a été présenté, le secrétaire parlementaire m'a abordé pour obtenir ma coopération afin non seulement de le renvoyer au comité après la première lecture, mais aussi pour réduire à une heure la durée du débat en première lecture. À ce moment-là, je n'avais même pas encore reçu un exemplaire du projet de loi et n'en connaissais même pas encore la teneur. Le secrétaire parlementaire m'a dit que le projet de loi n'était pas encore prêt, mais qu'il était plutôt simple, qu'il n'était en somme rien de plus qu'une mesure habilitante permettant d'apporter les modifications nécessaires au gré des besoins. Nous savons tous que le projet de loi C-101 est un très long texte législatif qui aura d'importantes conséquences pour les chemins de fer et les expéditeurs.

*Initiatives ministérielles*

Cette supercherie se serait prolongée pendant l'été. Dans une conversation téléphonique avec le président du Comité permanent des transports, j'ai accepté qu'on demande des mémoires aux parties intéressées pendant l'été pourvu que cela ne restreigne en rien le droit de quiconque de témoigner au comité à l'automne. On m'a assuré que le but visé était de nous communiquer une partie des documents pendant l'été au lieu de tout nous remettre d'un seul coup en septembre, à notre retour.

Par la suite, plusieurs groupes touchés se sont plaints auprès de moi du peu de temps qu'on leur laissait pour présenter leurs mémoires au comité. Je me suis procuré l'avis publié par le Comité des transports et signé par le président. Les intéressés étaient informés que, s'ils voulaient comparaître devant le comité permanent pour traiter du projet de loi C-101, ils devaient faire parvenir 25 exemplaires de leur mémoire au comité au plus tard le 31 août.

À la fin d'août, j'ai envoyé par télécopieur le message suivant au président du comité:

Il m'a récemment été signalé que l'avis adressé aux parties intéressées par le projet de loi C-101 est rédigé de telle manière que beaucoup ont cru que le 31 août était une date limite après laquelle aucun mémoire ne serait accepté. L'avis laisse également entendre que, si les intéressés ne présentent pas un mémoire dans ces délais, ils ne pourront pas comparaître devant le comité permanent.

À titre de membre régulier du comité représentant le Parti réformiste et de membre du comité directeur, je n'ai accepté aucune de ces positions. Vous et moi avons discuté au téléphone de la présentation anticipée de mémoires, et j'ai convenu que ce n'était pas une mauvaise idée, de manière que nous puissions en lire quelques-uns au cours de l'été. Il se trouve que, si des mémoires ont été présentés, je ne les ai pas reçus. Lorsque j'ai donné mon accord pour ce démarrage précoce, c'est avec l'idée très claire que cela n'empêcherait personne de comparaître devant le comité.

J'ose espérer qu'il s'agit d'un malentendu de la part des parties intéressées, et que quiconque voudrait comparaître, ou produire un mémoire, pourra toujours le faire. Après tout, nous essayons d'établir tous les faits et de prendre connaissance des préoccupations. Il est hors de question, n'est-ce pas, que nous fassions quoi que ce soit pour entraver ce travail d'information.

La réaction que j'ai obtenue du bureau de la présidence est intéressante. Après des demandes de renseignements répétées, mon bureau a été informé par un assistant du bureau de la présidence qu'on était à rédiger une réponse à ma lettre, réponse que je devais finalement recevoir le 26 septembre.

On nous a informé, d'abord verbalement puis par écrit, que la réaction avait été énorme; je me demande bien pourquoi ces mémoires ne m'ont pas été transmis à moi, qui suis membre du comité. J'ai reçu un énorme paquet de mémoires à la rentrée parlementaire, situation qu'on voulait éviter en encourageant la présentation de mémoires au cours de l'été.

On nous a dit en outre que tous les intervenants qui désirent comparaître devant le comité sont les bienvenus et qu'ils n'ont aucune date limite pour le faire. On nous a informés que 800 lettres avaient été envoyées, trop pour corriger le message erroné par une seconde lettre, et qu'il nous incombait de notifier les parties intéressées que la date limite déjà annoncée n'était plus valable.

Pour ce qui est du projet de loi, il est plus que temps que l'archaïque loi canadienne sur les chemins de fer soit réformée. Garder la loi telle qu'elle est à l'heure actuelle, ce serait tout simplement assurer la faillite des sociétés ferroviaires comme des expéditeurs. Il faut passer rapidement à un système axé sur le marché et capable de concurrencer avec les sociétés américaines qui ne sont pas entravées par des règlements gouvernementaux restrictifs et peu rentables économiquement.

• (1225)

À la fin des années 70, l'industrie ferroviaire américaine souffrait de bien des problèmes qui assaillent aujourd'hui les sociétés ferroviaires canadiennes. En 1980, le Congrès américain adoptait la Staggers Act visant à déréglementer l'industrie. Depuis, l'industrie ferroviaire américaine est en pleine croissance.

Le projet de loi C-101 est une demi-loi Staggers en ce sens qu'il simplifie quelque peu l'abandon de voies, mais ne prévoit pas les autres mesures nécessaires à la prospérité de l'industrie ferroviaire tout en tenant compte des besoins des expéditeurs.

L'industrie ferroviaire réplique aussitôt que nous ne pouvons pas comparer notre situation à celle qui existe aux États-Unis parce que les lois de l'impôt et du travail ne sont pas les mêmes dans les deux pays. Il y a du vrai dans cet argument, mais notre démarche consisterait à harmoniser ces différences au lieu de s'entêter à dire qu'il n'y a rien à faire et de rafistoler les choses au lieu de s'attaquer de front à nos problèmes.

Le transport ferroviaire est essentiel pour acheminer les marchandises canadiennes vers leurs marchés et les fournitures et matériaux aux sociétés canadiennes. De la même manière, la survie économique de ces mêmes sociétés canadiennes est essentielle aux sociétés ferroviaires.

Je me rappelle avoir vu, il y a bien des années, une caricature concernant la guerre nucléaire. Un seul dessin montrait le président de la Russie et le président des États-Unis, chacun ayant la tête sous une guillotine et chacun tenant la corde pouvant actionner la guillotine de l'autre. Si l'un des deux lâchait la corde, l'autre la lâcherait aussi une fois décapité. Personne ne pouvait gagner. C'est un peu ce qui arrivera avec le projet de loi C-101 s'il ne tient pas compte équitablement des deux côtés et les pousse à agir l'un avec l'autre comme des ennemis.

Sur la scène internationale, nos expéditeurs doivent pouvoir offrir des produits concurrentiels par rapport à ceux des États-Unis. Le transport est un élément important dans la structure de leurs coûts. Si leurs coûts de transport sont nettement supérieurs à ceux de leurs concurrents américains, nos expéditeurs fonctionnent avec un grave handicap. Ils risquent de recourir au système d'expédition américain, ce qui aura des répercussions sur l'économie canadienne et occasionnera des pertes d'emploi non seulement dans le secteur ferroviaire, mais aussi dans les ports canadiens; ils risquent aussi de transférer leurs activités aux États-Unis ou d'y mettre un terme s'ils sont incapables de commercialiser leurs produits en réalisant des bénéfices.

La première chose que le projet de loi devrait prévoir, c'est la réduction ou la suppression des facteurs de coût déraisonnables pour les compagnies ferroviaires. À cet égard, mentionnons les taxes fédérales sur le carburant, les longues échéances concernant la déduction pour amortissement, les frais de demande et de renouvellement ainsi que l'autorisation du Cabinet pour l'abandon de lignes de chemin de fer.

Nous devons aussi résoudre des problèmes dans les provinces. Au niveau provincial, les taxes sur le carburant et la propriété ainsi que les lois sur la main-d'oeuvre ont des répercussions sur la compétitivité des compagnies de chemin de fer relevant du fédéral et sur leur capacité de se départir des lignes peu fréquentées sans entraîner la perte de cette infrastructure ferroviaire. Ce n'est pas en fermant les yeux qu'on réglera le problème.

L'autre problème important, c'est que ce projet de loi est dépourvu d'une orientation claire. L'objectif ultime de la déréglementation dans le secteur ferroviaire, c'est d'établir une industrie axée sur le marché et réglementée par celui-ci, qui puisse soutenir la concurrence américaine. C'est peut-être une tâche énorme, j'en conviens, mais le projet de loi C-101 non seulement empêche le marché d'être l'ultime arbitre par rapport aux prix, mais il tente aussi de limiter l'accès à l'arbitre actuel par des dispositions comme les paragraphes 27(2) et 34(1).

Je pourrais parler beaucoup plus en détail des lacunes du projet de loi à l'étude et des solutions aux problèmes auxquels se heurtent l'industrie ferroviaire et les expéditeurs canadiens, mais les dispositions prises par le gouvernement libéral pour supprimer le débat à l'étape de la deuxième lecture limitent grandement le temps dont nous disposons.

Soyez assuré que je vais parler en détail de ces solutions lors des audiences du comité et que je vais veiller à ce que toutes les parties concernées puissent communiquer leurs préoccupations à leurs élus. J'invite les députés libéraux à se montrer coopératifs dans le cadre de cet exercice et à accepter de tenir compte des besoins de l'industrie du transport du Canada au lieu de ne se préoccuper que de son programme sectaire.

**M. Joe Fontana (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, permettez-moi de donner au porte-parole réformiste l'assurance que le gouvernement et le comité tenteront d'obtenir des observations positives et constructives du Parti réformiste, même s'il semble toujours critiquer et n'avoir strictement rien de positif à dire sur quoi ce soit.

Je prends aujourd'hui la parole pour appuyer le projet de loi C-101 et la motion du ministre des Transports visant le renvoi de cette mesure au Comité permanent des transports, avant la deuxième lecture.

Il s'agit d'un projet de loi important. Le transport a des effets sur nos vies quotidiennes et des répercussions d'une vaste portée sur les échanges commerciaux actuels. Le gouvernement propose un programme global et un plan d'avenir pour remanier la lourde structure de règlements, la propriété définitive et la participation dans les transports, notamment dans le secteur ferroviaire. Certes, le projet de loi traite de tous les modes de transport, mais il ne fait pas de doute que les dispositions les plus

### *Initiatives ministérielles*

discutées concernent l'industrie du rail, de sorte que j'en ferai l'objet principal de mes observations.

À cet égard, je considère que les quelque 30 chemins de fer qui exercent leur activité au Canada en sont à un point tournant. Le CN et le CP sont deux grands réseaux de transport qui dominent le secteur des transports de marchandises et qui, à l'instar d'autres chemins de fer, ont réussi à survivre au récent ralentissement économique.

• (1230)

Le CN et le CP y sont parvenus en adoptant de nouvelles formules de commercialisation mieux adaptées aux quelque 25 000 expéditeurs qu'ils desservent. Ils ont également élargi les liens intermodaux avec l'industrie du camionnage et mis en oeuvre une nouvelle technologie et de nouvelles méthodes.

De sévères mesures d'austérité ont été prises et, depuis 1983, le CN et le CP ont abandonné 20 p. 100 de leurs lignes de chemin de fer. Le nombre d'emplois a diminué de 40 p. 100.

À l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, toutefois, j'estime que le CN et le CP doivent s'adapter encore aux nouvelles tendances, à la concurrence accrue et à la nécessité de réduire les coûts. Les efforts de réduction de coûts consentis par le CN et le CP ont été neutralisés par les obstacles administratifs qu'ils doivent surmonter pour adapter leurs réseaux ferroviaires à leurs principaux marchés. Comme le ministre des Transports a fait allusion au processus proposé pour la rationalisation des chemins de fer, je voudrais faire suite à ses observations.

À l'instar de la question des droits des expéditeurs, la question de la rationalisation des chemins de fer peut prêter à controverse. Je vais d'abord inscrire la question dans le contexte de la situation qui prévaut maintenant dans le secteur ferroviaire. Le réseau de chemins de fer principal est beaucoup trop grand. En dépit des efforts de réduction du réseau ferroviaire consentis ces dernières années par les deux chemins de fer, 84 p. 100 du trafic du CN et du CP n'utilise que le tiers du réseau.

Le caractère de confrontation du processus et sa longueur peuvent nuire à la vente des lignes sous-utilisées aux chemins de fer secondaires. D'aucuns estiment même que cela peut entraîner le déclassement délibéré de lignes secondaires. Une ligne doit être non rentable ou sur le point d'être abandonnée pour être vendue. C'est la création de lignes secondaires que nous voulons promouvoir dans le projet de loi dont nous sommes saisis.

Le processus de vente des lignes de chemin de fer prévu dans la loi actuelle peut être long et indûment prolongé. Dans un cas, le propriétaire et l'acheteur intéressé s'étaient entendus sur les conditions de la vente, notamment, sur le maintien du service, mais en raison du processus complexe et de toutes les approbations prévues dans la Loi nationale sur les transports, les formalités préalables ont pris deux ans, ce qui a coûté 10 millions de dollars par année au CP, avant que la vente ne puisse être conclue.

Aux États-Unis, la vente d'une ligne, non pas son abandon, mais la vente par un exploitant à un autre, peut se faire en aussi peu que sept jours. Les acheteurs n'ont qu'à prouver que le public a besoin du service et qu'ils ont les moyens financiers voulus pour acheter et exploiter la ligne.

C'est en modifiant la réglementation que le gouvernement fédéral peut le mieux aider les sociétés ferroviaires à réduire leurs frais et c'est ce que nous avons l'intention de faire.

*Initiatives ministérielles*

C'est d'ailleurs le but du nouveau projet de loi C-101. Nous voulons encourager la vente de lignes à de nouveaux propriétaires. Une société ferroviaire devra faire connaître à toutes les parties intéressées un plan triennal d'exploitation de son réseau, tenu constamment à jour.

Une société ferroviaire ne pourra pas abandonner une ligne à moins d'avoir fait tous les efforts pour en négocier la vente à quelqu'un qui est intéressé à l'exploiter. La durée de cette négociation ne devrait pas dépasser sept mois. Deux mois suffiraient s'il était évident qu'aucun acheteur n'est intéressé.

Lorsqu'aucune entreprise privée ne voudra acheter une ligne, les gouvernements de tous les paliers auront 15 jours pour exprimer leur volonté de l'acquérir pour en faire un usage public. Bien sûr, les gouvernements auront été avertis de cette possibilité suffisamment à l'avance par le plan triennal des sociétés ferroviaires.

Aucune voie ferrée ne sera abandonnée à moins que personne, ni dans le secteur privé, ni dans le secteur public, ne soit intéressé à en faire l'acquisition.

Le processus prévu dans le projet de loi C-101 n'est pas aussi radical que ce qui existe aux États-Unis, mais c'est une solution purement canadienne qui donne aux parties intéressées toutes les occasions d'acquérir les voies, qui permet au CN et au CP de rationaliser leurs voies dans un délai précis et qui leur permet de mieux planifier l'avenir du système ferroviaire canadien. Le processus est dans l'intérêt des sociétés ferroviaires, des expéditeurs et des collectivités et, en plus, il favorisera l'émergence de petites sociétés ferroviaires, ce qui profitera à tous et permettra de maintenir le réseau le plus étendu possible.

L'expérience américaine, où le milieu est déréglementé, a démontré que beaucoup de voies pouvaient être cédées à des petites compagnies, fournissant ainsi des centaines d'emplois.

Aux États-Unis, il existe plus de 500 lignes courtes dont 263 ont été créées après 1980. Au Canada, il n'y en a que 12. Je crois que le processus que nous proposons permettra d'en créer beaucoup d'autres. Les petites voies ferrées ont en général des structures de coûts moins lourdes que les grandes sociétés ferroviaires et peuvent donc faire bénéficier leurs clients d'une bonne partie des économies.

• (1235)

En outre, une commercialisation mieux ciblée et des services mieux adaptés aux besoins des clients permettraient aux lignes secondaires de récupérer une partie du trafic perdu par les lignes principales et d'en créer du nouveau.

Les lignes de chemin de fer principales ont intérêt à vendre des lignes à d'autres chemins de fer plutôt que de les abandonner. Elles encaisseraient le produit de la vente de ces lignes et, en plus, trouveraient de nouveaux partenaires qui pourraient à la fois créer du trafic et accroître celui qui existe déjà.

Le projet de loi a pour effet non seulement de faciliter la cession de lignes de fer mais aussi de réduire les coûts d'accès à l'industrie ferroviaire. À l'avenir, toutes les compagnies de chemin de fer fédérales devront simplement être titulai-

res d'un certificat d'aptitude pour pouvoir exploiter ou construire un chemin de fer. Les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer y voient une amélioration considérable par rapport au processus actuel.

Personne ne peut donner l'assurance que des services ferroviaires seront maintenus partout au Canada, mais la loi crée au moins des conditions qui assureront le maintien des services partout où ce sera possible.

Les chemins de fer sont le seul secteur de transport au Canada dont les décisions de gestion peuvent être facilement et fréquemment reportées, modifiées et parfois même inversées par les autorités publiques. Tout, des ventes à la tenue de livre, y est sujet à une autorisation, sanction ou appel réglementaire et certains règlements remontent au tournant du siècle.

Aux termes du projet de loi, l'industrie du transport ferroviaire de marchandises serait régie davantage comme les autres transporteurs canadiens et leurs homologues américains et sa compétitivité en bénéficierait.

L'industrie des transports a toujours été soumise à une réglementation poussée et complexe. J'ai été stupéfait de voir la quantité de réglementation économique. Elle comptait, pour le seul secteur ferroviaire, plus de 1 000 pages de réglementation pour appliquer huit lois différentes.

L'adoption du projet de loi C-101 nous donne la possibilité d'aider les compagnies de chemin de fer, grandes et petites, et leurs clients par voie de conséquence, à améliorer leur compétitivité.

Aux termes de ce projet de loi modifiant la Loi sur les transports nationaux, la réglementation des questions ne touchant pas la sécurité sera condensée dans un peu plus de 100 pages. Cet allègement à lui seul rendra le fardeau de la réglementation moins lourd et moins coûteux, il accentuera la vocation commerciale du transport ferroviaire et il rendra la législation des transports beaucoup plus logique et plus compréhensible.

J'espère que je n'ai pas donné l'impression que ce projet de loi est bon seulement pour les chemins de fer. À la réflexion, je crois qu'on admettra que ce que je viens de dire au sujet des chemins de fer pourrait aisément s'appliquer aussi à l'avantage des expéditeurs. Une fois que les chemins de fer auront mis de l'ordre dans leurs affaires, leurs clients s'en trouveront certainement mieux.

Le ministre des Transports a bien fait comprendre que ce projet de loi préserve les droits fondamentaux des expéditeurs. Il faut trouver un équilibre entre les besoins des expéditeurs et ceux des chemins de fer, faute de quoi ces derniers continueront de souffrir, ce qui ultimement ne servira pas non plus les clients.

La réforme radicale des règlements régissant les divers modes de transports aura nécessairement des répercussions sur l'Office national des transports. Avec ce projet de loi, cet organisme de réglementation sera rationalisé, mieux structuré et appelé dorénavant Office des transports du Canada. Son rôle et ses pouvoirs seront clarifiés et alignés sur la réforme de la réglementation des chemins de fer et sur les changements apportés à la réglementation des autres moyens de transport.

Désormais, l'Office se concentrera sur les fonctions quasi judiciaires et administratives de base comme la délivrance de licences et l'établissement de tarifs réglementaires. La réglementation est toujours un piètre succédané à la discipline de marché. Elle ne s'impose qu'en l'absence de solution pratique.

Le gouvernement fédéral examine attentivement sa façon de procéder à tous les niveaux. Il ne réglemente que lorsque c'est indispensable, laissant au secteur privé les activités dont celui-ci peut se charger à un moindre coût pour les contribuables. La réforme de la réglementation dans le secteur des transports constitue une partie très importante de ces efforts.

[Français]

**M. Paul Mercier (Blainville—Deux-Montagnes, BQ):** Monsieur le Président, l'enfer, dit-on, est pavé de bonnes intentions, et il en est de même du projet de loi C-101 remaniant la législation sur les transports nationaux, principalement les transports ferroviaires. C'est sur ces derniers que portera mon intervention.

Dans ce projet de loi, l'intention annoncée par le gouvernement est bonne. Il s'agit en gros de moderniser, de rationaliser et de déréglementer. Nul ne peut critiquer cela, car personne n'est contre la vertu. Mais, hélas, comme c'est son habitude, le gouvernement n'a pu résister à son démon familier, qui est de piétiner les plates-bandes provinciales avec ses gros sabots, avec en prime, dans ce projet de loi, un confortable élargissement de la voie vers laquelle il peut pratiquer le patronage.

• (1240)

Le partage sans ambiguïté, sans réticence et sans exception, du réseau ferroviaire, entre chemins de fer nationaux, sous juridiction fédérale, les chemins de fer intraprovinciaux, sous juridiction provinciale: voilà ce que le gros bon sens et le souci d'efficacité semblaient dicter au législateur. Mais cela aurait été trop simple, trop rationnel. Et puis, voyons, comment ne pas aller glaner une fois de plus quelques compétences qui, logiquement, devraient être provinciales? Impensable.

Donc, aux termes du projet de loi, les CFIL, où les chemins de fer nationaux ont une participation, seront intraprovinciaux ou non, sous juridiction fédérale. Ottawa, de plus, aura toujours le droit de placer sous juridiction fédérale tout CFIL qui lui plaît.

Ainsi donc, suivant l'origine de leur capital et, aussi suivant le bon plaisir d'Ottawa, les CFIL intraprovinciaux seront soumis à deux juridictions différentes. Comme c'est rationnel.

Les articles 140 à 146, traitant d'abandon et de vente de lignes, pourraient, moyennant quelques aménagements, favoriser l'installation des CFIL, dont la multiplication devrait relancer notre réseau ferroviaire moribond. Désormais, et c'est excellent, les compagnies de chemin de fer devront élaborer des plans de trois ans stipulant les lignes qu'elles désirent continuer à exploiter, celles qu'elles désirent vendre et celles qu'elles souhaitent abandonner. Lorsque cette mesure sera pleinement en vigueur, les CFIL pourront donc déterminer les lignes qui les intéressent et

### *Initiatives ministérielles*

s'organiser en conséquence. Toutefois, il paraît peu réaliste d'espérer que ces plans pourront être de quelque efficacité pour 1996.

Autre chose: la surprenante brièveté de certains des délais fixés aux acheteurs potentiels pour se décider. Si aucun acheteur privé ne se manifeste, la compagnie doit proposer aux pouvoirs publics d'acquiescer la ligne. Savez-vous de combien de jours ils disposeront, ces pouvoirs publics, pour se décider? De quinze jours, pas un de plus. C'est totalement irréaliste.

Autre chose enfin: finies les audiences publiques où la population pouvait exposer les raisons pour lesquelles, si les lois du marché n'ont pas suffi à trouver un acheteur privé, telle ligne devrait être conservée dans l'intérêt public et donc être achetée par un pouvoir public. Comment ces derniers pouvaient-ils, pour prendre une décision, organiser une audience publique afin de consulter leurs commettants, s'ils ne disposent que de 15 jours pour les convoquer et si lesdits commettants n'en ont pas plus pour préparer leurs mémoires?

Ainsi, il est flagrant que le gouvernement fédéral se moque éperdument du développement des régions qui risquent d'être touchées par la réduction prévisible du réseau ferroviaire.

J'ai dit au début que pour les lobbyistes et les amateurs de patronage, le projet de loi C-101 offre d'alléchantes facilités. L'Office national des transports, que l'on rebaptise l'Office des transports du Canada, comprend aujourd'hui neuf membres permanents, avec obligation d'une représentation nationale. Aux termes du projet de loi C-101, il n'y en aura plus que trois, désormais sans représentation nationale obligée. Qui ne voit que cette diminution du nombre de membres de l'Office est de nature à rendre plus faciles les pressions politiques et celles des lobbyistes? Je ne fais pas un procès d'intention, mais un constat.

Je me résume. Je critique, dans le projet de loi C-101, le fait que les CFIL intraprovinciaux ne sont pas, sans réticence ni restriction, laissés sous juridiction provinciale. Je critique deuxièmement l'absence de dispositions favorisant réellement la création de ces chemins de fer régionaux, susceptibles de relancer le transport ferroviaire. Je critique aussi la suppression des audiences publiques, en raison de la brièveté irréaliste des délais laissés aux pouvoirs publics éventuellement acheteurs qui ne leur permet évidemment pas d'en organiser. En outre, je critique la composition de l'Office national des transports du Canada.

C'est sur ces quatre points, que nous tenterons d'améliorer, que porteront les amendements que nous soumettrons au comité.

Pour conclure, la rationalisation et la simplification de la législation ferroviaire était évidemment devenue nécessaire, de même que l'allègement du rôle de l'Office. Mais la primauté d'objectifs politiques non exprimés sur les objectifs rationnels énoncés a, comme toujours, fait rater en partie la cible. Mon collègue, le député de Beauport—Montmorency—Orléans et moi-même présenterons en comité ces amendements susceptibles de replacer sur les rails du bon sens cette loi trop politique.

*Initiatives ministérielles*

• (1245)

Toutefois, je conviens volontiers qu'au lieu de critiquer M. le ministre des Transports, je devrais plutôt le remercier. Oui, le remercier d'apporter une nouvelle démonstration que, dans le cadre fédéral, il n'y a vraiment aucun espoir pour le Québec de voir un jour la logique de l'intérêt public cesser d'être constamment subordonnée à des intérêts politiques. Seule la souveraineté du Québec pourra y pourvoir.

[Traduction]

**M. Werner Schmidt (Okanagan—Centre, Réf.):** Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de me joindre au débat sur le projet de loi C-101, un projet de loi omnibus assez volumineux.

Le secrétaire parlementaire a dit qu'il s'agissait d'un projet de loi explicite, simple et petit. J'ai trouvé cela assez intéressant. Ce projet de loi n'est pas petit. Il a au moins 120 pages et il s'agit d'une mesure législative d'une assez grande portée qui couvre les trois modes de transport au Canada.

Ce projet de loi contribue dans une certaine mesure à uniformiser les règles du jeu, notamment dans le secteur des chemins de fer, avec les États-Unis. Il rend plus facile l'abandon de certaines voies auxiliaires—ce qui est important. Il rend aussi plus facile l'établissement de voies auxiliaires sous contrôle provincial.

Nous devons reconnaître que ce projet de loi prévoit certains changements positifs. Il semble toutefois que son principal objectif ne soit pas tant de protéger les intérêts des investisseurs, surtout dans le cas des chemins de fer, mais plutôt de faciliter la vente ou la privatisation des Chemins de fer nationaux du Canada.

Le projet de loi traite encore les chemins de fer comme un service plutôt que comme une entreprise. Il ne cherche certainement pas à renouveler le fonctionnement des chemins de fer. Le Canada a toujours 15 ans de retard sur le système américain. Plutôt que de créer des conditions qui nous permettraient de livrer concurrence aux sociétés américaines, le gouvernement fédéral a choisi de déréglementer à la pièce, sans logique ni méthode.

Le projet de loi C-101 ne garantit pas une véritable situation de concurrence entre les sociétés ferroviaires. Les dispositions sur les tarifs concurrentiels et l'arbitrage des offres finales laissent entrevoir une concurrence artificielle qui, à la longue, ne sera à l'avantage ni des expéditeurs ni des sociétés. Dans les deux cas, l'arbitre final pour la détermination du tarif des marchandises serait l'Office national des transports plutôt que les lois du marché.

Autrement dit, les prix de base des sociétés et l'arbitrage des offres finales sont une forme cachée de réglementation des prix ou de gestion de la concurrence. Le projet de loi ne comporte aucune disposition garantissant les modalités d'accès. Il n'y a même pas eu d'étude sur l'expansion future de l'infrastructure ferroviaire ou sur la concurrence dans cette industrie.

Nous devons reconnaître que, malgré tout ce qu'on a dit des sociétés de transport et des expéditeurs, ces deux catégories

d'intéressés ont besoin l'une de l'autre pour soutenir l'économie en place. Les sociétés ferroviaires sont au service des expéditeurs, et les expéditeurs ont besoin des chemins de fer pour acheminer leurs marchandises jusqu'aux marchés. Chacun a besoin de l'autre pour réussir.

Permettez-moi de vous citer certains des plus grands utilisateurs du réseau ferroviaire. Je parlerai en particulier de la Western Canadian Shippers' Coalition, qui regroupe des sociétés comme Agrium Inc., l'Alberta Forest Products Association, la Canadian Oilseed Processors Association, Canpotex Limited, le Council of Forest Industries, Luscar Ltd., Manalta Coal Ltd., Novacor Chimie Ltée, la Potash Corporation of Saskatchewan, Sherrit Inc. et Sultran Limited. Ces entreprises sont des clientes importantes du système ferroviaire du Canada. Les marchandises expédiées sont généralement en vrac et doivent franchir des distances appréciables pour atteindre leur marché.

Pour bien des marchandises, le transport routier n'est pas une solution efficace et concurrentielle, par comparaison au transport ferroviaire. Le transport maritime n'est pas une solution pratique non plus. C'est pourquoi les entreprises comme celles que j'ai mentionnées choisissent le plus souvent le train comme seul moyen économique d'expédier leurs marchandises.

Il est nécessaire de procéder à une réforme du système ferroviaire. Il y a des voies en trop, il y a des obstacles à l'amélioration de la productivité et trop de facteurs menacent la rentabilité et la viabilité à long terme des chemins de fer.

Il faut admettre que ces deux dernières années, la productivité des chemins de fer s'est améliorée et les revenus nets du CN et du CP ont augmenté. Toutefois, cette rationalisation ne devrait pas se faire aux dépens de la concurrence au sein de l'industrie ferroviaire. J'y reviendrai dans un instant.

• (1250)

Par ailleurs, je pense que le moment est venu de rappeler que le système ferroviaire canadien est différent du système américain. Pour commencer, aux États-Unis, il y a beaucoup plus de compagnies de chemin de fer; ensuite, les distances entre marchés sont plus courtes, le réseau routier y est plus développé et il y a davantage de voies navigables internes. Il n'est donc pas raisonnable de prétendre que le Canada devrait avoir un système réglementaire comparable à celui des États-Unis.

Il faut également se rendre compte que l'industrie ferroviaire est différente de l'industrie du transport routier. Tout d'abord, la réglementation qui régit le transport routier limite le nombre de services de camionnage et par conséquent retient le choix des expéditeurs. La déréglementation des gros transporteurs stimulera la concurrence. Il faut aussi reconnaître que ce secteur exige moins d'investissements que le transport ferroviaire.

La réglementation des compagnies de chemin de fer protège les expéditeurs qui en sont tributaires contre les excès de ce secteur monopoleur. C'est là qu'est le noeud du problème. L'imposition de dispositions législatives limitant ou entravant la libre entreprise réduira la concurrence en permettant aux compagnies de chemin de fer d'exploiter plus rapidement et plus largement leur situation de monopole.



Revenons la question de la compétitivité. Les chemins de fer sont-ils compétitifs? Le groupe d'industries dont nous avons parlé plus tôt est arrivé à la conclusion suivante:

Au cours des huit dernières années, les usagers des chemins de fer s'étaient aperçus que les compagnies ferroviaires refusaient de se faire concurrence pour offrir les services réclamés par certains usagers en vertu des dispositions instituant un prix de ligne concurrentiel.

À la page 143 de son rapport, la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux constate que:

CN et CP ont d'ailleurs refusé de se concurrencer au moyen des PLC, et cette disposition est donc à toutes fins pratiques inopérante au Canada.

Cette disposition n'ayant pas eu l'effet désiré sur les compagnies de chemin de fer, on suggère que la question de la concurrence entre ces dernières ne relève plus de la Loi sur les transports, mais plutôt de la Loi sur la concurrence.

Le projet de loi C-101 prévoit que les expéditeurs peuvent interjeter appel auprès de l'Office des transports du Canada; ils devront cependant prouver qu'il y a préjudice grave à leur endroit. Il est intéressant de voir que le projet de loi ne définit pas les termes «préjudice important» et «subir».

L'absence de ces définitions donne lieu à divers problèmes. D'abord, il sera difficile pour l'expéditeur de prouver ce qui s'est produit. Ensuite, cette difficulté entraînera la présentation d'une défense et le résultat sera un long procès qui nuira à la détermination objective et rapide de la réparation. C'est pourtant précisément ce qu'il faut pour réanimer ce secteur et relancer l'économie.

Les termes en question qui ne sont pas définis dans le projet de loi n'ont jamais auparavant été utilisés dans une loi sur le transport. Par conséquent, il y a peu ou pas de précédents. L'Office assure la réglementation des prix.

L'Office doit aussi voir à ce que les prix soient «commerciallement équitables et raisonnables». Ces termes sont employés dans le projet de loi mais ils ne sont pas définis. Par conséquent, ils créeront probablement des incertitudes, des retards et des différends qui nuiront à l'efficacité des dispositions concernant le niveau de service et l'accès concurrentiel.

Une autre disposition du projet de loi stipule que le gouverneur en conseil devra clarifier les termes de cette nature, ce qui n'améliore aucunement la situation. Cela va simplement faire intervenir dans la décision les éléments politiques du jour, au détriment des facteurs économiques du marché.

En outre, la plainte présentée par l'expéditeur devant l'Office ne doit pas être frustratoire. Encore une fois, ce terme n'est pas défini.

La situation est très difficile. C'est très bien de dire que l'Office agira à titre d'arbitre définitif et qu'il amènera les parties à s'entendre, mais en définitive il y aura un procès de sorte que ce sera le tribunal qui sera l'arbitre.

• (1255)

Deux autres parties de ce projet de loi doivent aussi être revues, celles qui concernent l'échange de biens et l'interconnexion. Ces éléments doivent absolument être définis, tout comme les droits de roulement limités.

### *Initiatives ministérielles*

Bien que les dispositions du projet de loi aillent loin, elles ne vont toutefois pas assez loin. Elles ne créent aucun système de réglementation qui constituerait un système économique pouvant protéger les intérêts des transporteurs et des expéditeurs de sorte qu'ensemble ils puissent satisfaire leurs besoins de telle sorte que les Canadiens puissent profiter d'un système de transport et de fabrication solide et capable de livrer les produits facilement aux marchés.

**M. Alex Shepherd (Durham, Lib.):** Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je participe au débat sur le projet de loi C-101, visant à modifier la Loi sur les transports nationaux, que l'on appellera maintenant la Loi sur les transports au Canada.

Le projet de loi doit être renvoyé au comité après la première lecture. Je pense que les députés de l'opposition ainsi que le public en général auront amplement l'occasion de participer au débat visant à savoir si le projet de loi peut être amendé d'autres façons. Cela montre que le gouvernement est résolu à travailler de façon plus transparente et plus visible et à permettre aux gens de participer directement à la modification des mesures législatives qui les touchent.

C'est essentiellement un autre projet de loi qui montre que les gouvernements devraient diriger l'économie et non la faire fonctionner lui-même. Par cela je veux dire que la plupart des gens en sont venus à la conclusion que le gouvernement devrait faire office d'arbitre, qu'il devrait être l'organisme de réglementation, mais qu'il ne devrait pas participer directement à la gestion d'entreprises.

L'aéroport municipal d'Oshawa est dans ma circonscription et on me rappelle constamment qu'il est exploité par la ville d'Oshawa et que ce n'est pas dans l'intérêt de l'économie locale.

Je vais parler de deux aspects de cette mesure législative qui touchent tous les deux les transports aériens. Il est surprenant que les intervenants précédents aient tous considéré que ce projet de loi ne touchait que les chemins de fer. Il touche tous les secteurs des transports au Canada, et les transports aériens ne sont pas des moindres.

Je ne peux pas sous-estimer la valeur de l'ensemble du secteur des transports au Canada. Le Canada, géographiquement, est le troisième pays du monde, mais nous avons une des populations les plus faibles. Il ne faut pas longtemps pour s'apercevoir que les transports influent considérablement sur la façon dont le pays se développe.

Je parlerai aussi du Nord qui semble négligé. Nous avons parlé principalement des systèmes de transport qui existent dans les parties méridionales du pays. Lors d'une récente étude, la Banque royale a découvert que les Canadiens venaient en deuxième place au monde en ce qui concerne la richesse, si l'on prend en considération les ressources naturelles.

Je n'ai pas besoin de dire aux députés et aux autres Canadiens que nous ne voyons pas exactement où cela nous place, en ce qui concerne notre compte en banque, à la fin de la semaine. Bien peu d'entre nous estiment que nous avons réussi à exploiter ces ressources et à en faire bénéficier toutes les régions du pays. La situation du secteur des transports est une des principales raisons pour lesquelles, à certains égards, le Canada n'a pas été en

*Initiatives ministérielles*

mesure d'avoir accès à toutes ses ressources naturelles pour le bénéfice de l'ensemble de sa population.

Les industries comme le tourisme, les mines et la foresterie utilisent les réseaux de transport. En raison de la réglementation que l'on trouve fréquemment dans ce domaine, les gens du Nord ont tendance à se considérer les victimes du secteur des transports. Je vais illustrer cela par une analogie très simple.

Cet été, j'ai visité Kenora, que certains ne considèrent pas comme étant dans le Nord, mais qui est dans le nord de l'Ontario. J'ai été surpris de découvrir que le coût du transport aérien pour se rendre à Kenora était deux fois plus élevé que pour se rendre à Londres, en Angleterre. Lorsque j'ai vu que l'on allait étudier ce projet de loi, je me suis intéressé aux raisons de cette situation.

J'ai découvert un aspect très intéressant dans la vieille Loi nationale sur les transports. Essentiellement, le Canada est divisé en deux, mais pas toujours. Cette loi établit une ligne de démarcation qui suit le 50<sup>e</sup> parallèle, de Terre-Neuve à la frontière entre l'Ontario et le Manitoba, puis le 53<sup>e</sup> parallèle en Alberta et en Colombie-Britannique pour créer une zone désignée. Conséquence? Nous avons traité les entreprises du Nord différemment de celles du Sud.

• (1300)

Voici quelques aspects de la concurrence qui faisait rage dans les secteurs de l'aviation commerciale dans le Nord. La loi prévoyait le recours à ce qu'on appelle «l'inversion du fardeau de la preuve». En gros, elle autorisait les parties intéressées, dont les transporteurs aériens et les communautés, à faire valoir que l'octroi de permis pour la prestation de nouveaux services pourrait entraîner une baisse importante des services nationaux déjà offerts ou, à tout le moins, de l'instabilité dans ce domaine.

En gros, cela créait un obstacle aux nouveaux transporteurs qui désiraient rivaliser avec les compagnies aériennes existantes. Selon moi, la loi créait des monopoles artificiels. Bien des gens du Nord ont le sentiment que ces monopoles artificiels ont eu pour effet de gêner encore davantage le transport dans nos régions septentrionales.

Le projet de loi C-101 vise essentiellement à remédier à cela. Sa raison d'être est de faire en sorte que la concurrence qui existe déjà dans le Sud s'intensifie dans le Nord. Il faut espérer que cette mesure entraînera une baisse des tarifs aériens pour certaines de nos régions du Nord.

Nous estimons qu'il y a de temps à autre une situation monopolistique. Cette mesure législative prévoit un examen des tarifs pratiqués par certaines compagnies aériennes dans le Nord de façon que l'on puisse même imposer une baisse des prix si l'on juge que cette situation monopolistique est parfois due au petit nombre d'usagers et à la petite taille des collectivités desservies. Il pourrait y avoir baisse des prix si on considère qu'il y a eu exploitation du consommateur ou manipulation des prix, etc.

Un autre aspect de ce projet de loi n'a pas été effleuré: la protection des consommateurs. Les députés connaissent tous, j'en suis sûr, ces histoires d'horreur qui sont arrivées à des gens

qui s'en vont dans les pays du Sud ou même ici au Canada. Ils achètent des billets d'avion et, le jour prévu, ils se présentent à l'aéroport où ils apprennent avec stupéfaction que leur compagnie aérienne a cessé ses activités. Il n'existait vraiment pas de mécanisme qui leur aurait permis de se faire rembourser. Bon nombre d'entre nous connaissent sans doute ces histoires d'horreur de personnes retraitées qui, après avoir fait des économies pour effectuer le voyage de leur vie quelque part dans le monde, découvrent que, pour une raison ou une autre, leur compagnie aérienne les a laissés tomber, sans songer à les dédommager.

Ce projet de loi prévoit un système en vertu duquel on devra approuver des nouveaux transporteurs non seulement d'un point de vue technique, pour savoir s'ils peuvent ou non faire voler des avions, mais également d'un point de vue financier. Ces compagnies aériennes devront donc soumettre des états financiers, etc., pour montrer qu'elles sont capables, sur le plan financier, de mener leurs opérations. Cela ne peut être que bon pour le consommateur.

Ces deux aspects touchant le transport aérien au Canada sont tout à fait positifs. C'est simplement une autre étape dans le programme du gouvernement pour ce qui est de comprendre que nous pouvons améliorer les choses en simplifiant notre cadre de réglementation, en le rendant plus facilement compréhensible et, de même, en laissant les petites et moyennes entreprises faire ce qu'elles font le mieux, c'est-à-dire livrer concurrence sur un marché libre et équitable.

Par ailleurs, le gouvernement est conscient du fait qu'on doit protéger les consommateurs contre les activités commerciales douteuses et il l'a également prévu dans ce projet de loi. D'une part, on protège le consommateur et, d'autre part, on donne à l'industrie la possibilité d'être pleinement concurrentielle. On peut espérer que cela conduira à l'établissement d'un réseau de transport ne présentant aucun risque financier pour le grand public. Chose plus importante, cela devrait amener une réduction des tarifs aériens dans les collectivités du Nord.

• (1305)

[Français]

**Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Témiscouata, BQ):** Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je participe aujourd'hui au débat portant sur le projet de loi C-101 connu sous le nom de Loi sur les transports au Canada.

Attendu depuis longtemps, ce projet de loi fait suite à de nombreuses études indépendantes et gouvernementales qui ont conclu à la nécessité pour le gouvernement canadien de prendre les mesures pour rétablir la viabilité de l'industrie du rail au Canada. La plus récente de ces études est celle conduite par la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Cette Commission écrivait, en 1993, et je cite: «Si le Canada ne veut pas payer le prix d'une sérieuse détérioration du secteur ferroviaire dans le courant de la décennie, il est indispensable que l'on autorise et encourage les transporteurs à apporter les changements voulus pour devenir compétitifs.»

*Initiatives ministérielles*

La Commission écrivait également, et je cite: «Les chemins de fer canadiens ne pourront pas contribuer à l'amélioration de la compétitivité économique nationale à moins que des modifications majeures ne soient apportées à leurs structures de coûts.»

Le projet de loi que nous propose aujourd'hui le gouvernement était donc très attendu. Il a essentiellement pour objectifs de moderniser la législation en matière de transport ferroviaire, de redéfinir le mandat de l'Office national des transports, de renommer l'Office des transports du Canada et de déréglementer davantage le transport aérien.

Alors que certains des changements proposés sont souhaités depuis très longtemps, d'autres pourraient manquer l'objectif parce que certaines des mesures proposées sont incomplètes.

Ainsi, l'une des principales mesures de ce projet de loi est de permettre aux grandes entreprises nationales que sont le Canadien national et le Canadien pacifique de se départir de tronçons de chemin de fer non rentables. Les projets d'acheteurs potentiels créeraient des chemins de fer d'intérêt local, entreprises connues dans le langage des initiés comme étant des CFIL.

Cette mesure a connu un grand succès aux États-Unis. En effet, les états-uniens ont dû, comme nous, procéder à un rajeunissement de leur législation et de leur réglementation en matière de transport ferroviaire. Ils ont fait cette révision en 1980 à la faveur de l'adoption du Staggers Act. L'une des mesures prévues dans ce projet de loi était le développement d'un réseau de CFIL. Depuis l'adoption du Staggers Act, plus de 250 chemins de fer d'intérêt local et régional ont vu le jour aux États-Unis. Cette prolifération de compagnies régionales de transport ferroviaire a permis de recycler plus de la moitié des voies excédentaires abandonnées par les grands réseaux. Selon les renseignements fournis par le réseau Canadien Pacifique, ces CFIL, et je cite, «collaborent avec les chemins de fer d'intérêt général pour offrir des services de transport efficaces aux expéditeurs situés le long de lignes moins achalandées».

Au Canada, le problème de la surcapacité du réseau ferroviaire est de taille. En effet, selon le réseau du CP, et je cite: «Plus de la moitié—53 p. 100 pour être précis—des quelque 20 000 kilomètres de voies du Réseau CP Rail au Canada n'achèment en tout que 5 p. 100 du trafic du chemin de fer. La situation du CN est comparable.»

La compagnie ferroviaire poursuit encore, et je cite: «En ce qui concerne le réseau du CP, c'est plus de 10 000 kilomètres de voies qui ne rapportent pas suffisamment, mais qui doivent être entretenues, et pour lesquelles il faut payer des millions de dollars en impôts fonciers. [...] La création de chemins de fer d'intérêt local, ou CFIL, est une des solutions au problème de la surcapacité. En bénéficiant d'une structure de coûts plus faible, ces petits chemins de fer peuvent offrir des services qui ne sont pas viables pour de gros chemins de fer d'intérêt général.»

Le gouvernement dit qu'il veut encourager la création des CFIL. Ainsi, dans le document d'information qu'il a rédigé pour accompagner son projet de loi et qui s'intitule *Loi sur les transports au Canada*, le gouvernement déclare, et je cite: «Le nouveau processus est conçu pour encourager la vente ou la location de voies ferrées aux chemins de fer sur courtes distances, c'est-à-dire les CFIL.»

Pour atteindre cet objectif, le gouvernement propose que les grandes compagnies ferroviaires dressent un plan triennal dans lequel elles indiqueront comment elles entendent disposer de leurs lignes de chemin de fer. Le CN et le CP devront mettre en vente des lignes dont elles entendent se départir avant de pouvoir les abandonner.

## • (1310)

Les CFIL intéressés auront cinq mois pour en arriver à une entente avec la compagnie nationale, après quoi, si aucun CFIL ne se manifeste ou si aucune entente n'intervient entre les parties, un gouvernement, qu'il soit municipal, provincial ou fédéral, pourra décider d'exploiter le tronçon. Si, finalement, aucun gouvernement n'est intéressé, la compagnie pourra l'abandonner, tout simplement.

Il s'agit là d'une procédure allégée par rapport à celle qui existait jusqu'à ce jour. Elle a l'avantage de favoriser la création d'entreprises locales et régionales de transport ferroviaire. Cependant, le gouvernement s'arrête à mi-chemin. Il ne fait rien pour stimuler la mise sur pied de ces CFIL qui pourraient s'avérer un outil important pour le développement régional. De plus, le processus prévu dans le projet de loi pour permettre aux compagnies nationales de chemin de fer de se départir de leurs rails présente quelques failles.

Ainsi, la mise sur pied de CFIL demandera l'injection de beaucoup de capitaux de la part des entrepreneurs qui décideront de s'y aventurer. Or, le gouvernement fédéral ne prévoit aucune mesure pour faciliter la capitalisation de ces nouvelles entreprises, contrairement à ce que nos voisins américains avaient prévu dans le Staggers Act. Le gouvernement aurait pu prévoir, par exemple, des mesures de garantie de prêt pour faciliter la mise en place de ces CFIL.

D'autre part, il appert que, entre le moment où la présente loi sera proclamée et celui où les plans triennaux du CN et du CP seront disponibles, il y aura un vacuum au cours duquel les compagnies ferroviaires pourront se départir d'une partie de leurs tronçons excédentaires sans qu'aucune entreprise n'ait eu le temps d'analyser le potentiel du tronçon jugé excédentaire ou de réunir le capital requis pour s'en porter propriétaire ou locataire.

Enfin, le projet de loi prévoit que si aucune entreprise n'est intéressée à exploiter le tronçon jugé excédentaire, ou si aucune entente n'est intervenue entre l'acheteur potentiel et la compagnie ferroviaire, les gouvernements n'auront que 15 jours pour décider de reprendre la ligne. Ce délai m'apparaît loin d'être raisonnable. En agissant ainsi, le gouvernement fédéral pénalise les régions qui n'auront tout simplement pas le temps de sensibiliser leurs représentants à la situation qui prévaudra alors. Ces trois lacunes du projet de loi pourraient compromettre la mise en place des CFIL. Le gouvernement a le devoir de les corriger avant l'adoption finale du projet de loi.

Du côté du transport aérien, le gouvernement met de l'avant une mesure qui m'inquiète beaucoup et sur laquelle je voudrais dire quelques mots. Il s'agit de l'article 70, paragraphe (2), et je cite:

### Initiatives ministérielles

Le ministre peut, par note expédiée à l'Office, habiliter des Canadiens à détenir une licence pour l'exploitation d'un service international régulier; l'habilitation reste valide tant que la désignation est en vigueur.

Cet article de loi doit être abrogé. En effet, il est de notoriété publique que ce gouvernement favorise la compagnie aérienne Canadian au détriment de la compagnie Air Canada, qui est basée à Montréal. Accorder au ministre des Transports ce pouvoir d'octroyer de manière discrétionnaire des licences pour l'exploitation de routes internationales, alors qu'il existe un Office des transports pour faire ce travail, est tout simplement inimaginable.

Les licences pour l'exploitation de routes aériennes doivent être un processus ouvert et impartial. Le processus d'attribution de ces licences ne doit pas prêter flanc aux interventions de démarcheurs, comme cela fut le cas l'hiver dernier, alors que le gouvernement libéral n'a accordé à Air Canada qu'un accès partiel à Hong Kong, alors qu'il gratifiait Canadian d'un accès illimité sur les États-Unis, d'une désignation de deuxième transporteur à Francfort, en sus de liaisons sur le Vietnam, les Philippines et la Malaisie.

En tant que critique et porte-parole de l'opposition officielle en matière de patrimoine canadien, je suis perplexe devant ce projet de loi qui accorde un tel pouvoir discrétionnaire au ministre des Transports. Je crains que cela ne constitue un dangereux précédent et que cela ne devienne la norme dans tous les ministères.

Je m'inquiète à l'idée qu'un pouvoir similaire puisse être donné, par exemple, au ministre du Patrimoine canadien ou au ministre de l'Industrie en ce qui concerne le CRTC. Imaginez un seul instant ce qui pourrait advenir au Canada si, par une seule note expédiée au CRTC, l'un ou l'autre de ces ministres pouvait habiliter des Canadiens à détenir une licence pour l'exploitation d'un service de radiodiffusion ou de télécommunication. On peut facilement induire qu'avec un tel pouvoir, le gouvernement n'aurait pas eu à émettre de décret pour favoriser Power DirecTV.

• (1315)

Conséquemment, le gendre du premier ministre n'aurait pas eu à se présenter en audience devant le CRTC et les ondes canadiennes seraient envahies par la télévision américaine.

Donner un pouvoir discrétionnaire à un ministre met en danger les biens et les intérêts collectifs. Aussi, je réitère ma demande au gouvernement: le paragraphe 2 de l'article 70 doit être retiré du projet de loi C-101.

[Traduction]

**M. Lee Morrison (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia, Réf.):** Monsieur le Président, je voudrais parler aujourd'hui de la motion ayant pour objectif de renvoyer le projet de loi C-101 au comité avant l'étape de la deuxième lecture.

Cet énorme document est censé être la première étape vers un réseau ferroviaire capable de survivre au XXI<sup>e</sup> siècle. Il n'atteint pas tout à fait ses objectifs. Le réseau de transport ferroviaire a subi d'importantes modifications au cours des dernières décennies, mais c'est loin d'être suffisant pour qu'il puisse, à l'avenir, répondre aux besoins du Canada dans le domaine du transport.

L'élimination du tarif du Nid-de-Corbeau a marqué la fin des subventions fédérales versées aux compagnies ferroviaires. Ces compagnies doivent maintenant dépendre totalement des consommateurs pour financer leurs services, ce qui est une idée nouvelle dans un pays qui a, de tout temps, favorisé la dépendance à l'égard du gouvernement.

Nous félicitons le gouvernement fédéral d'avoir compris que des modifications s'imposent dans le secteur ferroviaire, mais cela ne doit pas s'arrêter là. Il ne suffit pas d'apporter quelques modifications mineures au réseau ferroviaire pour s'attaquer aux racines du problème.

Durant la session du printemps, le gouvernement a fait adopter à toute vapeur un certain nombre de projets de loi à la Chambre sans qu'on puisse bien les analyser.

On a renvoyé directement au comité, sitôt après la première lecture, le projet de loi C-89, la Loi sur la commercialisation du CN. En théorie, le comité aurait dû être en mesure ainsi d'examiner sérieusement le projet de loi et d'y apporter des amendements avant l'étape de la deuxième lecture. En pratique, ce n'était qu'un miroir aux alouettes et on a renvoyé cette mesure au comité de cette façon pour qu'elle soit adoptée rapidement en court-circuitant le débat.

On aurait dû avoir la possibilité d'analyser le projet de loi en détail, mais cela ne s'est jamais produit. La majorité libérale ne voulait même pas débattre les modifications proposées, et encore moins leur accorder une attention sérieuse. Il semble maintenant que le projet de loi C-101 risque de suivre la même voie rapide qu'a prise le projet de loi C-89.

D'autres projets de loi ont suivi un cheminement analogue, lors de la session du printemps, soit le projet de loi C-64 sur l'équité en matière d'emploi et le projet de loi C-69 sur les limites des circonscriptions électorales. Certaines modifications avaient été proposées à ce dernier, mais elles venaient uniquement des libéraux, et il a été adopté rapidement. Il y a eu aussi le projet de loi C-91, portant sur la réorganisation de la Banque fédérale de développement, et j'en passe.

Le Parti réformiste ne sera pas amené encore une fois par la ruse à appuyer cette stratégie tortueuse. Le projet de loi C-101 a des répercussions énormes pour le transport ferroviaire au Canada et mérite une évaluation sérieuse, ce dont il ne bénéficiera pas si le gouvernement l'escamote vers un de ses comités émasculés, où les libéraux et les bloquistes peuvent s'associer, comme d'habitude. Ils n'ont pas à prendre au sérieux, ni même à examiner des modifications, si minimes soient-elles, que nous, la véritable opposition, puissions proposer.

Le Parti réformiste a déclaré catégoriquement à de nombreuses occasions qu'il faut supprimer les distorsions sur le marché qui sont causées par les subventions et les règlements. Les subventions accordées aux sociétés ferroviaires ont pris fin avec l'élimination de la subvention du Nid-de-Corbeau, mais un grand nombre des règlements demeureront en place.

Je vais exposer brièvement un certain nombre de préoccupations qu'a le Parti réformiste au sujet du projet de loi C-101, particulièrement en ce qui a trait au secteur agricole. Dans sa version actuelle, le projet de loi prévoit un examen légal du taux maximal de transport des céréales quatre ans après son entrée en vigueur. Le ministre déterminera ensuite s'il convient de supprimer le taux maximal et de se diriger vers un système axé davanta-

ge sur le marché. On a laissé entendre que, puisqu'un taux maximal constitue une arme à double tranchant, les sociétés ferroviaires imposeront d'office le taux maximal autorisé aussi longtemps qu'elles le pourront.

Le Parti réformiste appuie la transition entre un système réglementé et un système où les taux sont négociés librement entre les expéditeurs et les transporteurs. L'existence d'un taux maximal ne contribue pas beaucoup à promouvoir l'efficacité de l'industrie.

• (1320)

Nous reconnaissons la nécessité de prévoir une période de transition entre des taux réglementés et ceux qui seront fixés par la concurrence. Cela devrait se faire dans le laps de temps le plus court possible et les quatre années proposées à l'origine suffisent bien amplement.

Un système moins réglementé permettra d'accroître l'efficacité du transport ferroviaire. La rationalisation des embranchements coûteux et peu achalandés favorisera une réduction générale des coûts du système. Plusieurs sociétés ferroviaires et groupes de propriétaires d'exploitations agricoles se préparent déjà à ce genre de système en construisant des silos à haute capacité le long de lignes ferroviaires commercialement viables.

En ce qui concerne la création de chemins de fer secondaires, je crois que ces lignes devraient être exploitées, sans subvention gouvernementale, dans des régions où elles offriraient un service de transport viable et rentable différent des autres modes de transport. Les chemins de fer secondaires doivent pouvoir concurrencer les autres transporteurs tout en respectant les mêmes règles du jeu. S'ils ne peuvent soutenir la concurrence, ils n'ont pas leur place.

Il y a, au Canada, des chemins de fer secondaires qui sont concurrentiels. Je pense notamment à la ligne qu'exploite la société Railtex entre Truro et Sydney, en Nouvelle-Écosse, le chemin de fer du Cap-Breton et du centre de la Nouvelle-Écosse, qui s'occupe du transport du charbon, de l'acier et de marchandises générales. L'an dernier, ce chemin de fer a enregistré des bénéfices de plus de 3 millions de dollars que se sont partagés les propriétaires et les employés. Je pense aussi au chemin de fer de 70 milles entre Goderich et Exeter, également exploité par Railtex.

Les lignes secondaires axées sur la rentabilité réussissent bien même si le transport du grain est leur principale activité. Citons, à titre d'exemples, la petite coopérative Southern Rails du sud de la Saskatchewan et, chez nos voisins du Sud, la ligne de 114 milles dans le nord-est du Kansas et au Missouri.

Une des graves lacunes du projet de loi C-101 tient au fait que, selon la procédure prévue pour la cessation de l'exploitation de lignes, une compagnie de chemin de fer qui veut abandonner une ligne secondaire sera en mesure de réprimer la concurrence en refusant de négocier sérieusement avec des acheteurs potentiels désireux d'exploiter une ligne secondaire, et ce, nonobstant le paragraphe 144(3) qui ne fait que jeter de la poudre aux yeux. Les contribuables canadiens qui ont financé ces lignes secondaires, dans le cadre des programmes de remise en état des années 70 et 80, ont des intérêts légitimes dans ce processus.

### *Initiatives ministérielles*

Pour que le réseau de transport devienne concurrentiel, il faut abolir les restrictions et les règlements devenus trop lourds dans tous les secteurs, surtout dans les domaines de la commercialisation et du transport du grain. Un grand nombre de producteurs et d'expéditeurs près de la frontière des États-Unis ne veulent plus être soumis aux contraintes que leur imposent les compagnies canadiennes de chemin de fer. De nombreux agriculteurs du sud-ouest de la Saskatchewan voudraient qu'une plus grande quantité de céréales du Canada soit expédiée par le système ferroviaire américain, parce que les élévateurs et les silos de fin de ligne sont plus efficaces et plus économiques chez nos voisins du Sud. Cela aurait pour conséquence d'aviver la concurrence pour les sociétés canadiennes de chemins de fer, surtout dans les régions où, comme dans ma circonscription, un transporteur jouit d'un monopole.

Bref, certains intéressés ont raison de s'inquiéter du projet de loi qui est proposé. Il faut absolument que leurs préoccupations soient entendues, examinées et évaluées en conséquence. Si le processus de renvoi au comité ne représentait qu'un autre tour de passe-passe pour les libéraux, il y aurait très peu de raisons pour renvoyer le projet de loi au comité.

Au Parti réformiste, nous voulons que l'examen de la mesure législative en vaille la peine et qu'il soit ouvert à tous les intéressés. Nous sommes donc opposés à la procédure accélérée.

**M. Wayne Easter (Malpègue, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir au sujet du projet de loi C-101, Loi sur les transports au Canada.

Il importe de noter que la possibilité de débattre cette mesure avant son renvoi au comité ne correspond pas à ce que le député réformiste vient de laisser entendre. Au contraire, les Canadiens ont ainsi une meilleure occasion de faire valoir leurs préoccupations, afin que des mesures soient prises pour y remédier.

• (1325)

Depuis que la Chambre a été informée, conformément au paragraphe 73(1) du Règlement, de l'intention de renvoyer le projet de loi au comité avant de le lire une deuxième fois, les députés ont reçu une avalanche de lettres et de mémoires des gouvernements provinciaux, d'organisations et d'individus. D'une façon générale, ces documents font suite à une bonne réflexion et à d'excellentes recherches. Nous pouvons donc enquêter sur les préoccupations que soulève le projet de loi et modifier ce dernier en tenant compte de différents points de vue.

Aujourd'hui, mes observations porteront sur des arguments qui ont été soulevés dans certains mémoires, surtout concernant l'industrie du transport du grain et son incidence sur l'agriculture.

**M. Morrison:** Dans l'Île-du-Prince-Édouard.

**M. Easter:** Le député réformiste ajoute dans l'Île-du-Prince-Édouard. J'ai constaté que les résidents des Prairies continuent de s'adresser à nous, députés libéraux qui avons vécu là-bas pendant un certain temps et qui vivons ailleurs aujourd'hui, parce qu'ils ne réussissent pas à se faire entendre des réformistes.

Je soulève ces arguments en partie en raison de mon expérience du domaine, mais aussi parce que je considère que les transports sont extrêmement importants pour l'évolution de l'agriculture et de notre pays.

*Initiatives ministérielles*

Au cours de travaux exhaustifs, le printemps dernier, le sous-comité sur le transport du grain, que je préside, a examiné l'incidence sur l'agriculture des modifications apportées à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et à l'aide au transport des céréales fourragères. Nous avons entendu de nombreux commentaires concernant la loi sur les transports. Nous attendons la réponse du gouvernement à environ 14 recommandations.

Le ministre a pu faire ressortir les aspects positifs du projet de loi. Je vais essayer de signaler ces aspects du projet de loi qui nécessiteront peut-être un amendement.

En avril, Transports Canada a informé les provinces de la présentation imminente d'un projet de loi sur les transports. Voici les quatre objectifs poursuivis à l'époque: premièrement, permettre aux sociétés ferroviaires de se débarrasser de voies excédentaires en les vendant à des petites sociétés ferroviaires avant de les abandonner; deuxièmement, garder les dispositions de la LNT de 1987 qui ont amélioré le pouvoir de négociation des expéditeurs et en étendre la portée aux expéditeurs desservis par les petites sociétés ferroviaires; troisièmement, prévoir des droits de roulement limités pour les petites sociétés ferroviaires sur les voies du CN et du CP et, quatrièmement, réduire les restrictions réglementaires imposées aux CN et CP, leur accordant ainsi une plus grande liberté de gestion. Ce sont de bons objectifs, mais il faut s'assurer que le projet de loi les atteindra vraiment.

Les ministres des Transports des trois provinces des Prairies prétendent dans leur mémoire sur le projet de loi C-101 que celui-ci ne permet pas d'atteindre ces objectifs. Je vais soulever un certain nombre de points qu'ont fait valoir les gouvernements des provinces des Prairies, mais je veux signaler aussi qu'un certain nombre de syndicats des Prairies, le UGG et le SNC, notamment, ont exprimé des préoccupations similaires dans leurs mémoires. Je vais déposer ceux-ci pour que le comité puisse les examiner attentivement.

Pour avoir déjà été un syndicaliste agricole, il est extrêmement important que le comité comprenne les gens qui sont le plus touchés par ces changements. J'encourage le comité permanent à sortir d'Ottawa, à s'éloigner des bureaucrates et à aller entendre sur place les préoccupations qu'éprouvent les gens à l'égard de ce projet de loi. C'est la seule façon de vraiment comprendre l'incidence de ce projet de loi, notamment sur la vie des membres de la collectivité agricole.

Les trois provinces des Prairies ont des préoccupations bien précises. Elles concernent d'abord le rôle de l'Office national des transports du Canada. Dans leur mémoire, les trois gouvernements des Prairies expliquent ceci: «Le projet de loi C-101 modifie considérablement le champ d'action et les pouvoirs de l'ONT. L'Office national des transports du Canada n'aura plus le pouvoir d'instituer des enquêtes.» Ils ajoutent ceci: «Il s'ensuit une réduction de l'accès des expéditeurs à l'office et un affaiblissement

des dispositions législatives devant redresser des situations où la concurrence est faible ou absente.»

• (1330)

Les membres du comité doivent se rendre dans les Prairies pour pouvoir comprendre sur quoi se fonde la position des gouvernements des Prairies à cet égard et pour arriver à un certain équilibre de manière à assurer une équité pour les compagnies ferroviaires et pour les localités et les intérêts en cause.

Il est essentiel que le comité étudie ces aspects afin de déterminer les amendements qui pourraient être nécessaires pour remédier à toute lacune dans la création de l'Office des transports du Canada.

Le deuxième point concerne l'abandon des lignes de chemin de fer. Dans leur mémoire, les gouvernements des Prairies exposent leurs préoccupations en ces termes, et je cite:

Le projet de loi C-101 permet à une compagnie de chemin de fer de modifier son plan triennal sans préavis. Une compagnie ferroviaire pourrait indiquer son intention de poursuivre l'exploitation de toutes ses lignes et modifier son plan chaque fois qu'elle décide de vendre ou d'abandonner une ligne. Cela ne laisserait aux acheteurs intéressés qui sont de plus en plus nombreux qu'un minimum de 60 jours pour envisager l'achat éventuel de la ligne. Cela pourrait s'avérer insuffisant pour élaborer un plan d'entreprise et pour trouver du financement adéquat.

Le comité devrait examiner cette question afin de garantir que le public dispose de suffisamment de temps et que cette partie du projet de loi ne compromette pas l'efficacité du système. Le projet de loi C-101 doit résoudre le problème des avis et du désinvestissement par les grandes compagnies ferroviaires.

Le troisième point concerne l'examen de la loi. Les provinces des Prairies et d'autres ont dit que l'examen prévu au bout de quatre ans doit porter sur trois questions particulières et non pas se limiter au survol général prévu dans la loi. Ce sont: examiner le rendement financier des sociétés ferroviaires fédérales; évaluer les nouvelles formalités sur la cession et l'abandon de voies; évaluer les dispositions se répercutant sur l'expansion et la viabilité des lignes courtes. Ce sont là des points importants.

Le sous-comité a déposé son rapport en juin. Ce rapport contenait un certain nombre de recommandations. Une recommandation très importante avait trait aux lignes courtes qui pourraient être très intéressantes pour l'ouest du Canada. Si les lignes destinées à l'abandon étaient transformées en lignes courtes, il en résulterait des économies pour les agriculteurs qui doivent payer plus cher pour transporter leur grain sur de plus longues distances après l'abandon de lignes.

Je voudrais aborder brièvement quelques points importants du rapport. Tout d'abord, nous croyons qu'il faudrait nommer un ombudsman indépendant pour examiner les tarifs du fret. Deuxièmement, il faudrait adopter un processus de consultation auquel seraient conviées toutes les parties touchées avant de prendre des décisions importantes concernant la manutention et le transport du grain. Troisièmement, il faudrait nommer un expert-conseil pour effectuer une étude spéciale visant à désigner toutes les lignes pouvant être exploitées comme lignes courtes. Les ministres fédéral et provinciaux devraient se réunir pour étudier les différents scénarios d'approbation des prises de contrôle de voies secondaires. Cinquièmement, l'examen, par l'Office national des transports, de la rentabilité des lignes tributaires des céréales devrait tenir compte de toutes les économies possibles dans les transports.

En terminant, je veux parler un peu des dispositions du projet de loi auxquelles le comité devra accorder une haute priorité compte tenu des mémoires du monde agricole, tout particulièrement de l'Ouest du Canada. Je n'entrerai pas dans le détail, mais j'énumérerai seulement les articles en cause parce que je manque de temps. Le paragraphe 27(2) et les articles 34 et 113 devront être étudiés à fond par le comité.

J'espère que le comité envisagera sérieusement la possibilité de se déplacer. Il devrait aller sur le terrain pour bien comprendre. Ce projet de loi a une portée considérable. Il peut façonner notre avenir de façon positive ou négative. Le gouvernement actuel tient à ce que cet avenir soit le plus positif possible. Nous devons, pour mieux y arriver, pouvoir compter sur la participation des personnes qui sont le plus directement touchées.

[Français]

**M. Réjean Lefebvre (Champlain, BQ):** Monsieur le Président, comme mon collègue de Blainville—Deux—Montagnes et ma collègue du comté de Rimouski, je pense que ce projet de loi manque de transparence et de clarté. C'est pour cela que je vais me prononcer contre.

Le gouvernement, en présentant son projet de loi C-101, nous dit avoir trois buts. Premièrement, il veut, dit-il, moderniser la législation en matière de transport ferroviaire. Deuxièmement, il veut redéfinir le mandat de l'Office national des transports, dont la nouvelle appellation serait l'Office des transports du Canada. Troisièmement, il veut déréglementer davantage le transport aérien.

• (1335)

Avec votre permission, je commencerai par ce dernier point qui, je l'avoue, me cause d'énormes soucis. En effet, l'article 70 du projet de loi est spécifique sur le fait que le ministre doit donner son approbation afin que l'Office délivre à un transporteur une licence pour l'exploitation d'un service international régulier.

Ainsi, on donne au ministre tout le pouvoir discrétionnaire concernant l'attribution ou la non-attribution des licences. C'est beaucoup de pouvoir. Je ne désire pas faire de procès d'intention au ministre, mais avouez qu'il est tout à fait normal de penser que, dans certains cas, le ministre pourrait avoir tendance à agir avec un peu moins de rigueur, ce qui risquerait de porter un rude coup à l'intégrité ainsi qu'à la transparence de ce gouvernement.

À titre d'exemple, on peut se rappeler l'allocation de liaisons aériennes internationales et de la manière dont on a traité les compagnies Air Canada et Canadien dans ce domaine. Y a-t-il eu préjugé favorable envers Canadien? Je ne le sais pas. Tout ce que je sais, c'est que les deux compagnies ne sont pas sur un pied d'égalité pour compétitionner.

Dans le même article de loi, il est stipulé que le ministre doit également donner le même genre d'autorisation à tous les non-Canadiens qui voudraient détenir ce même genre de licence. Alors que la souveraineté du Québec est imminente, demandons-nous si nous pouvons nous attendre à ce que le ministre demeure, malgré toute sa bonne volonté, impartial. Qu'est-ce qui nous garantit que les Québécois seront traités avec le même souci d'équité et d'égalité que n'importe qui? Y aurait-il, encore une fois, une politique de deux poids, deux mesures, ce à quoi le

### *Initiatives ministérielles*

gouvernement fédéral, depuis 1867, nous a habitués, nous, les Québécois et les Québécoises?

Cela est important. Nous avons tous été en mesure de constater, l'hiver dernier, ce que de vaines considérations politiques et ce que le travail des puissants groupes de lobbyistes peuvent faire et comment ils influencent les décisions du gouvernement. Pensons encore ici à l'attribution des contrats pour Air Canada et pour la compagnie Canadien. De plus, pouvons-nous avoir la certitude et comment avoir cette certitude que le ministre, dans ses prises de décision, fera passer les intérêts de la population en premier?

Avec ce projet de loi, le gouvernement aurait démontré beaucoup plus de sagesse s'il avait profité de l'occasion qui lui était offerte pour donner à l'Office le mandat d'évaluer les propositions des transporteurs et de décider de l'allocation des routes internationales par un processus quasi judiciaire impartial et public.

Le projet de loi C-101 touche également les chemins de fer et certains de ses articles auraient intérêt à être revus. L'article 90 de ce projet est un bien bel exemple de ce que peut être le fédéralisme flexible. En effet, alors que ce gouvernement ne cesse de vanter les mérites du Canada avec ce projet de loi, encore une fois, il fait preuve d'une ingérence des plus malsaines envers les provinces. Le fédéralisme flexible de ce gouvernement signifie que ce sont des provinces qui plient et le fédéral qui envahit.

En effet, prenons l'exemple des CFIL, qui sont pourtant de compétence purement provinciale. Cependant, l'article 90 du projet de loi permet au Parlement, par loi, de déclarer tout chemin de fer, y compris les CFIL, à l'avantage général du Canada. Concrètement, cela revient à dire que les lois provinciales de chemin de fer ne s'appliquent plus et que la compagnie est réglementée par le fédéral.

Alors que le Québec essaie, de toutes les manières possibles, d'encourager la création de CFIL, le gouvernement fédéral, par son désir constant d'ingérence dans les affaires et dans les compétences des provinces fait tout pour décourager ou pour empêcher les investisseurs québécois d'investir dans les CFIL.

• (1340)

Les articles 140 à 146 parlent de la vente de lignes de chemin de fer. On apprend que les éventuels investisseurs n'ont à peine que 60 jours pour se manifester.

Soixante jours, pour se manifester, pour évaluer, pour rassembler les capitaux nécessaires afin d'acheter des tronçons disponibles, on ne peut guère parler d'encouragement, sinon d'encouragement à l'abandon de leur idée d'achat.

Étant moi-même un député venant d'une région, le comté de Champlain, où le chemin de fer est pratiquement inexistant, je peux me permettre de dire que ce gouvernement ne pense aucunement au développement des régions qui, je vous le rappelle, sont fortement touchées par les abandons des liaisons ferroviaires. Le gouvernement fédéral est en train de laisser mourir les régions.

Alors que le gouvernement du Québec fait un effort de décentralisation vers les régions, le gouvernement fédéral s'intéresse aux régions en autant que cela lui donne une porte d'entrée lui

*Initiatives ministérielles*

permettant de s'immiscer dans les champs de compétence du Québec.

Alors que je lisais ce projet de loi, je me demandais si le ministre des Transports avait consulté sa collègue, la ministre de l'Environnement, lors de l'élaboration de ce projet de loi. Alors que le gouvernement du Québec investit des millions de dollars pour que l'on pense «vert», alors que dans les écoles du Québec, on initie nos enfants de plus en plus jeunes à la protection de l'environnement, le projet de loi sur lequel on nous demande de nous pencher ne prévoit pas que l'Office soit obligé de mener une étude environnementale avant d'autoriser la construction d'un chemin de fer. Pourquoi vouloir donner plus de pouvoir au vérificateur général par le projet de loi C-83, si on n'est même pas capable d'assurer que l'environnement sera préservé dans un domaine qui touche les transports?

N'est-il pas de notre devoir, en tant que législateurs, de s'assurer que l'avenir de notre planète soit protégée et, de ce fait, tout projet de loi qui risque de toucher l'environnement devrait avoir des clauses pour cette protection.

Je ne peux être en faveur de ce projet parce qu'il manque de clarté. C'est le flou le plus complet. La marque de ce gouvernement n'est-elle pas son manque de clarté? Le brouillard s'installe, n'apportant aucune précision sur le nouveau Transfert canadien. Pourtant, on affirmait, il y a quelques mois, que c'était la clé qui allait dans le sens des revendications du Québec. Il en est de même pour la réforme de l'assurance-chômage.

Une chose est certaine, les Québécois et les Québécoises savent dans quel projet de société un oui va les amener. Tandis qu'un non ne précise pas dans quel Canada on vivra, sans doute un Canada dans le brouillard, car on retarde sans cesse les discussions relatives à ce sujet.

Pour ces raisons, je me prononcerai contre le projet le loi C-101.

[Traduction]

**M. Mike Scott (Skeena, Réf.):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet de la motion portant renvoi du projet de loi C-101 au Comité permanent des transports avant l'étape de la deuxième lecture. Nous savons tous que d'autres projets de loi ont déjà été renvoyés à un comité avant la deuxième lecture. Les projets de loi C-45, C-64, C-89 et C-91 sont de ceux-là.

Au départ, les réformistes ont appuyé ce nouveau processus, car nous croyions le gouvernement lorsqu'il affirmait que les députés contribueraient davantage à façonner les projets de loi à l'étape de l'étude en comité. Pourtant, la réforme des comités est devenue une autre promesse vide du livre rouge. Le gouvernement annonçait dans ce mauvais document qu'il élargirait le rôle des députés dans l'élaboration des lois par le biais des comités et que ces mêmes comités auraient un droit de regard plus important sur les dépenses de l'État.

Tous les députés qui ont siégé à un comité savent bien que rien de tout cela ne s'est concrétisé. En fait, c'est le contraire qui s'est produit dans la plupart des cas. Les députés ont vu leur rôle en comité diminuer ou les députés libéraux qui y siégeaient ont délibérément fait obstruction aux efforts de leurs collègues des autres partis.

Le meilleur exemple de ce que j'affirme est le fiasco qu'ont entraîné les audiences du comité chargé d'examiner le projet de loi C-64, Loi concernant l'équité en matière d'emploi. Comme je le disais plus tôt, ce projet de loi avait été renvoyé au comité avant l'étape de la deuxième lecture pour en faciliter l'étude et pour que des amendements y soient proposés et discutés en détail.

• (1345)

Cependant, les travaux ont été tellement mal menés et l'examen du projet de loi a tellement penché en faveur de la position du gouvernement que les réformistes ont boycotté les audiences. Ainsi, sur 50 invités à comparaître devant le comité, seuls quatre dont le nom figurait sur la liste proposée par le Parti réformiste ont été acceptés.

En outre, les délibérations sur chaque article du projet de loi ont été limitées à cinq minutes. On devait faire entrer dans cette maigre attribution de temps la présentation d'amendements, le débat sur les amendements et le temps accordé aux responsables ministériels pour poser des questions. Les ministériels qui faisaient partie du comité ont refusé d'accepter les amendements imprimés dans une seule langue officielle et de nombreuses irrégularités ont été observées au cours du vote. Voilà pour le nouveau processus amélioré qu'on nous avait promis dans le livre rouge.

Avant de renvoyer le projet de loi C-64 au comité avant la deuxième lecture le 12 décembre 1994, le ministre du Développement des ressources humaines a déclaré que ce processus, et je cite: «permettra d'innover, encore une fois, en présentant un projet de loi qui n'a franchi que l'étape de la première lecture à un comité législatif ou à un comité permanent pour que ce comité puisse participer à la rédaction de ce projet de loi.»

Comme nous l'avons entendu, les députés de mon parti n'ont pratiquement pas pu participer à la rédaction finale du projet de loi C-64. Cependant, la futilité des comités ne se limite pas à cet exemple. Si nous prenons le projet de loi C-89, une mesure législative visant la privatisation de CN, nous pouvons aussi citer des exemples où les députés de l'opposition n'ont tout simplement pas eu voix au chapitre quand il s'est agi de modifier cette mesure.

Le Parti réformiste a proposé un certain nombre d'amendements objectifs au projet de loi, des amendements qui étaient dans l'intérêt de la Compagnie des chemins de fer nationaux, de l'industrie et des contribuables. Encore une fois, on a fait fi de ces modifications, et le projet de loi a finalement été adopté rapidement sans amendement. On a contrecarré les plans de députés à qui on avait promis qu'ils pourraient influencer sur le processus législatif.

Par ailleurs, personne n'a été surpris de voir le gouvernement accélérer l'adoption du projet de loi C-89 ni de constater qu'il fait maintenant la même chose avec le projet de loi C-101. Le projet de loi C-89 permet la vente des actions du CN dès cet automne. Le projet de loi C-101 tente de placer l'industrie des chemins de fer en meilleure position de concurrence face à l'industrie ferroviaire américaine. Il vise à faciliter l'établissement de lignes courtes et l'abandon d'autres lignes. Il réduit la réglementation ainsi que la somme de taxes imposées à l'industrie. Si le projet de loi C-101 est adopté avec célérité, les actions du CN seront plus invitantes pour les éventuels investisseurs.



*Initiatives ministérielles*

Somme toute, le projet de loi C-101 est une mesure législative d'importance qui préoccupe grandement les expéditeurs, les sociétés ferroviaires et les provinces. Toutes ces parties ont le droit d'être entendues, et le gouvernement ne devrait pas leur nier ce droit simplement parce qu'il veut s'assurer que les actions du CN se vendront dès l'automne.

En août, le ministre de l'Agriculture a affirmé que le processus législatif entourant le projet de loi C-101 serait convivial et ouvert que ce soit, quand il nous promet une attitude ouverte et une étude minutieuse à l'étape du comité?

De plus, on me dit que le comité a reçu les propositions, mais qu'il ne les a pas encore mises à la disposition de ses membres. Pourquoi devrions-nous croire le ministre de l'Agriculture, ou qui que ce soit, quand il nous promet une attitude ouverte et une étude minutieuse à l'étape du comité?

Le ministre du Développement des ressources humaines a promis la même chose au sujet du projet de loi C-64 et les députés réformistes ont été écartés de ce processus également. Le gouvernement fait beaucoup de promesses, disant qu'il va donner plus de pouvoirs aux députés à l'étape du comité. Toutefois, il en réalise très peu, comme l'ont déjà prouvé plusieurs autres projets de loi.

Par conséquent, cela ne surprendra aucun député à la Chambre que je ne puisse appuyer la motion du gouvernement visant à renvoyer ce projet de loi à un comité avant la deuxième lecture. Les réformistes n'aideront pas à expédier l'adoption d'une mesure législative d'une telle importance dans le seul but de redorer le blason de CN Rail avant de mettre la compagnie en vente cet automne. Quelles que soient les circonstances, les réformistes n'aideront pas le gouvernement à limiter l'accès aux audiences des comités.

Toutes les parties touchées par le projet de loi C-101 ont le droit de venir témoigner. Nous avons accordé le bénéfice du doute au gouvernement et donné foi à ses promesses de réforme parlementaire par le biais de la réforme du système des comités. Il n'a rien fait de la sorte et ses promesses ne sont rien de plus que des paroles en l'air du genre de celles dont les libéraux nous rebattent les oreilles dans cette enceinte, sans parler des comités.

• (1350)

Je suppose que nous devons ajouter la réforme des comités à la longue liste des promesses non tenues des libéraux. Par conséquent, je n'appuierai pas la motion faisant l'objet de ce débat.

**M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi C-101, Loi sur les transports au Canada. En ma qualité de président du Comité permanent des transports, j'avais l'intention de ne prendre la parole au sujet de ce projet de loi qu'après l'étude en comité. J'estime qu'il est de mon devoir d'entendre et d'évaluer les préoccupations des diverses parties touchées par cette mesure législative, afin d'assurer l'efficacité du processus législatif.

En ce qui concerne le processus, j'ai écouté très attentivement les déclarations trompeuses du député de Kootenay-Ouest—Revelstoke et je me suis senti obligé de réagir. Sur les 10 minutes qui lui étaient attribuées pour parler du projet de loi C-101, le député a consacré sept bonnes minutes à des questions de procédure qui n'avaient rien à voir avec l'objet du projet de loi. Le député a tout simplement choisi de faire de la politacillerie, ce que le troisième parti avait promis de ne pas faire lorsqu'il serait élu à la Chambre.

Le ministre des Transports a déposé le projet de loi C-101 le 20 juin. J'ai eu le privilège de présider le Comité permanent des transports et, avec le consentement unanime des membres de ce comité, j'ai tenté, comme je l'ai écrit dans ma lettre du 17 juillet 1995 adressée à tous les intervenants, «d'obtenir des mémoires écrits durant les mois de juillet et août afin que vous-même et tous les intervenants puissent faire part de leurs préoccupations aux membres du comité avant l'étude officielle du projet de loi à l'automne.»

Autrement dit, j'ai d'abord demandé aux députés de l'opposition des deux partis de faire une étude préalable du projet de loi. L'idée a été carrément rejetée. J'ai ensuite demandé aux intervenants de faire parvenir des mémoires écrits afin d'informer, dès que possible, les membres du comité, surtout les membres du troisième parti, de ce qui les inquiétait.

Je leur ai demandé de préparer ces mémoires non pas en 25 exemplaires, comme le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke l'a affirmé plus tôt aujourd'hui, mais en 15 exemplaires, s'ils le pouvaient, pour réduire les dépenses du comité, autre objectif que les membres du troisième parti prêchent ad nauseam. Nous avons aussi demandé que les mémoires soient transmis au comité dans les deux langues officielles. Malheureusement, il n'en a pas été ainsi dans bien des cas. Par conséquent, avant que le greffier ne puisse les distribuer, nous avons dû les faire traduire et cela prend du temps.

**M. Stinson:** Non.

**M. Keyes:** Dites cela à votre collègue de Kootenay-Ouest—Revelstoke.

**Le président suppléant (M. Kilger):** Les questions importantes suscitent toujours des sentiments et des réactions marquées. Or, je rappelle à tous les députés qu'ils doivent s'adresser à la présidence.

**M. Keyes:** Il n'y avait pas de programme secret pour empêcher les présentations, comme le député du troisième parti le laissait entendre. J'ai expliqué tout cela de vive voix au député, la semaine dernière. Je suis allé le voir et je lui ai expliqué tout cela. Ensuite, je lui ai envoyé une lettre officielle traitant de tous les aspects qu'il a soulevés à la Chambre aujourd'hui.

Cela n'a pas satisfait le député d'en face, pas du tout. Finalement et franchement, le président, les membres du comité, le gouvernement. . .

**M. Fontana:** Et le secrétaire parlementaire.

*Article 31 du Règlement*

**M. Keyes:** . . . et le secrétaire parlementaire, le député de London—Est, font tout leur possible pour présenter des mesures législatives efficaces.

En raison de mon appel aux intéressés, appuyé par le consensus du comité, en juillet, le greffier de notre comité a reçu plus de 70 présentations écrites et près de 100 demandes de comparution devant le Comité permanent des transports. Nous avons donc fait notre travail.

• (1355)

Je peux garantir à la Chambre et à tous mes collègues que, comme je le disais dans ma lettre au député de Kootenay—Ouest—Revelstoke, tous les intéressés avec qui le greffier du comité a communiqué, pour leur demander de comparaître devant le comité des transports, auront l'occasion de le faire avec ou sans présentation écrite.

Nous avons hâte de commencer à travailler sur le projet de loi C-101, présenté par le ministre des Transports, afin de nous donner la mesure législative efficace dont le pays a besoin pour le siècle prochain, de sorte que notre système de transport puisse rivaliser avec tous les autres dans le monde.

**M. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de commencer, même si c'est brièvement, mon intervention dans le débat sur ce projet de loi. Je sais que, dans quelques minutes seulement, nous allons suspendre le débat afin de commencer les délibérations en vertu de l'article 31 du Règlement.

Cependant, dans les quelques minutes dont je dispose, je voudrais parler brièvement de la nouvelle Loi sur les transports au Canada.

Je suppose qu'il est l'heure de passer à la période des questions.

**Le Président:** Nous sommes toujours heureux de cette remarque fort à propos.

[Français]

Comme il est 14 heures, conformément à l'article 30(5) du Règlement, la Chambre procédera maintenant aux déclarations de députés, conformément à l'article 31 du Règlement.

---

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

### FLEETWOODTRAILER

**M. John O'Reilly (Victoria—Haliburton, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir d'annoncer que les installations de Fleetwood Trailer de la ville de Lindsay, en Ontario, ont gagné le prix de la satisfaction des consommateurs pour la quatrième année consécutive.

Chaque année, l'usine de Prowler Trailer, la seule située au Canada, est en concurrence avec 15 autres usines en Amérique du Nord. Sa cote dépasse 95 p. 100.

J'ai eu le plaisir de présenter un drapeau canadien au vice-président des opérations, un Américain, qui était venu de Californie pour féliciter les employés de l'usine de Lindsay des résultats obtenus.

Félicitations aux gestionnaires et aux employés de Lindsay.

\* \* \*

[Français]

### LA LUTTE CONTRE LE SIDA

**M. Maurice Dumas (Argenteuil—Papineau, BQ):** Monsieur le Président, 40 000 personnes, dont 25 000 à Montréal, ont participé hier à la marche pour la lutte contre le sida. Ce troisième marchathon de la Fondation Farha visait à amasser des fonds pour les organismes qui ont décidé d'aider et de soutenir les gens atteints du sida.

Avec sérénité et respect, le cortège a observé une minute de silence pour rendre hommage aux victimes du sida afin que personne ne les oublie, afin que personne n'oublie non plus que cette maladie cause encore des drames trop nombreux.

Saint-Exupéry disait «chacun est responsable de tous». Les marcheurs ont affiché cette solidarité. Quant au gouvernement fédéral, il attend encore avant de prendre ses responsabilités et d'entreprendre de véritables actions visant à lutter contre cette maladie. Le gouvernement fédéral finira-t-il par entendre raison? «Chacun est responsable de tous», répétons-le.

\* \* \*

[Traduction]

### LES VILLES ET VILLAGES EN FLEURS

**M. Philip Mayfield (Cariboo—Chilcotin, Réf.):** Monsieur le Président, la ville de Quesnel, en Colombie-Britannique, dans la circonscription de Cariboo—Chilcotin que je représente, a été finaliste du concours national «Villes et villages en fleurs».

Chaque année, les citoyens qui ont leur communauté à coeur sont heureux de présenter leur ville ou village au jury. Les finalistes sont classés d'après la qualité de leurs espaces verts, la diversité et l'originalité des aménagements paysagers, la propreté générale, le niveau de sensibilisation et la participation de la collectivité à la cause environnementale.

Les habitants de Quesnel sont très fiers de la beauté naturelle de leur ville, qui est au confluent de la rivière Quesnel et du fleuve Fraser. Ils ont travaillé d'arrache-pied pour la rendre belle pour eux-mêmes et attrayante pour tous les visiteurs.

Je suis fier de ce que Quesnel ait reçu le prix de l'originalité des plantations florales.

Je demande à mes collègues de la Chambre de joindre leur voix à la mienne pour féliciter chaleureusement les citoyens de Quesnel, qui se sont vraiment distingués.

## LA COUR SUPRÊME

**M. Bill Blaikie (Winnipeg Transcona, NPD):** Monsieur le Président, la récente décision de la Cour suprême de rejeter les mesures législatives adoptées par la Chambre au sujet de la publicité des produits du tabac est la plus récente preuve qui fait ressortir que l'équilibre des forces échappe de plus en plus au Parlement au profit de l'organe non élu et non responsable qu'est la Cour suprême.

Encore une fois, la cour a étendu les droits des citoyens particuliers à des sociétés pour faire de celles-ci des personnes juridiques présumées. Cette présomption fait que la charte, de garante des droits individuels qu'elle était, constitue maintenant un levier politique qui permet aux sociétés de se soustraire aux mesures réglementaires adoptées par un gouvernement démocratique élu et la Chambre des communes.

En outre, dans certains cas, la cour a interprété les lois ou a étendu leur portée dans un sens qui était contraire à l'esprit dans lequel le Parlement les avait adoptées. Face à ce renforcement notable des pouvoirs de la Cour suprême, il y a lieu d'adopter de nouvelles mesures visant à accroître l'obligation de la cour de rendre des comptes.

J'exhorte le gouvernement à songer à la création d'une commission royale qui serait chargée de proposer des mesures destinées à assurer la transparence et une meilleure participation en ce qui concerne le processus de désignation des juges de la Cour suprême, de façon qu'il soit en harmonie avec notre système parlementaire de gouvernement.

\* \* \*

## LENOUVEAU-BRUNSWICK

**M. Andy Scott (Fredericton—York—Sunbury, Lib.):** Monsieur le Président, une fois de plus, le Nouveau-Brunswick est résolument prêt pour la nouvelle économie qui émerge. Il donne l'exemple en rendant les services gouvernementaux plus facilement accessibles aux utilisateurs et en aidant les entreprises canadiennes à être compétitives sur le marché mondial.

Les gouvernements fédéral et provincial vont combiner leurs efforts pour promouvoir les échanges commerciaux et vont partager des renseignements sur les programmes d'exportation. Le programme qu'on a annoncé aujourd'hui, à Fredericton, sur les équipes commerciales est le premier de son genre au Canada. Il va simplifier le processus pour ce qui est d'aider les exportateurs à développer de nouveaux marchés.

Grâce à la notion d'équipe commerciale, un chef d'entreprise sera en mesure d'obtenir des renseignements sur les programmes des deux gouvernements en s'adressant à n'importe quel organisme économique de l'un des deux ordres de gouvernement. La notion en question est le résultat de dix mois de travail par huit différents organismes gouvernementaux.

Je voudrais féliciter le premier ministre Frank McKenna et le ministre fédéral du Commerce international pour cette remarquable réalisation. Je tiens également à adresser mes meilleurs souhaits à l'Association des exportateurs canadiens dont les membres se réunissent aujourd'hui dans ma circonscription, à l'occasion de leur 52<sup>e</sup> conférence annuelle.

## Article 31 du Règlement

## LA FÉDÉRATION DE STEREA HELLAS

**M. John Cannis (Scarborough—Centre, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais souhaiter la bienvenue à un groupe qui visite la région de la capitale nationale aujourd'hui.

La Federation of Sterea Hellas représente plus de 15 000 Canadiens dont la famille est originaire de la région centrale de la Grèce appelée Roumélie. La fédération participe à de nombreux projets utiles et se préoccupe principalement de questions de nature ethnoculturelle.

Cette année, la fédération a décidé, à l'unanimité, de reconnaître les mérites du très honorable premier ministre du Canada pour ses engagements de longue date à l'égard de notre pays et les grands services qu'il rend à notre nation. Les intéressés le félicitent également pour ses efforts reliés à l'unité nationale et à la paix mondiale et pour sa foi inébranlable dans la démocratie et les droits de la personne.

J'appuie de tout coeur la décision de la fédération, et je félicite le premier ministre pour cet honneur bien mérité.

Je tiens également à souhaiter la bienvenue aux membres de la fédération, à son président, M. Constantin Bikas, ainsi qu'à M. Chris Geronikolos. J'espère que leur séjour à Ottawa sera agréable et instructif.

\* \* \*

[Français]

## M. JOSEPH RICHOT

**M. Reg Alcock (Winnipeg—Sud, Lib.):** Monsieur le Président, des représentants de tous les partis politiques se sont réunis ce matin à la rotonde de la législature du Manitoba pour dévoiler une plaque commémorative à la mémoire du «père Noël» Joseph Richot.

Conseiller de Louis Riel, le père Richot a dirigé la délégation qui a négocié les modalités de l'entrée de la colonie de la rivière Rouge dans la Confédération. Grâce à ses arguments, la colonie a obtenu le statut de province et des institutions bilingues et biculturelles. Le père Richot a travaillé pour favoriser l'expansion de la population francophone au Manitoba.

En ce 125<sup>e</sup> anniversaire de l'entrée du Manitoba dans la Confédération, il est opportun d'honorer le père Richot à la législature du Manitoba, une institution provinciale qu'il a aidé à créer.

\* \* \*

## LA FÉDÉRATION DES FEMMES DU QUÉBEC

**Mme Pauline Picard (Drummond, BQ):** Monsieur le Président, les membres de la Fédération des femmes du Québec appuient massivement la souveraineté du Québec. C'est dans une proportion exceptionnelle de 83 p. 100 que les femmes de la Fédération des femmes du Québec ont clairement dit oui au camp du changement. Les femmes sont chaque jour plus nombreuses à considérer la souveraineté du Québec comme une condition nécessaire à la progression de l'équité et de la justice dans notre société.

*Article 31 du Règlement*

• (1405)

Que ce soit pour l'équité salariale, les congés parentaux, le retrait préventif, les services de garde ou pour éviter les réformes fédérales rétrogrades des pensions de vieillesse et de l'assurance-chômage, les femmes de la Fédération des femmes du Québec sont convaincues que seul le Québec souverain pourra répondre à leurs aspirations.

Le Bloc québécois invite toutes les Québécoises à participer activement au débat sur l'avenir du Québec.

\* \* \*

[Traduction]

**L'AÉROPORT PEARSON**

**M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, cet automne marque en quelque sorte un anniversaire pour le gouvernement libéral. En effet, il y aura deux ans qu'on a assisté à l'annulation controversée du contrat de l'aéroport Pearson.

Pendant deux ans, le gouvernement a prétendu que le processus était malhonnête et, pourtant, pendant ces deux mêmes années, il n'a produit aucun élément de preuve de fond pour confirmer ses allégations.

Pendant deux ans, le gouvernement a prétendu que ce n'était pas un bon marché financier pour les Canadiens, malgré les documents publics démontrant le contraire et, pourtant, pendant ces deux mêmes années, il n'a pas proposé de plan de rechange.

Pendant deux ans, le gouvernement a soutenu que, comme il avait été impossible d'adopter le projet de loi C-22, il n'a pas pu régler le problème, en dépit du fait qu'aucune injonction ne l'en empêche et que la Pearson Development Corporation n'a pas demandé la prise de mesures concrètes dans sa poursuite devant les tribunaux.

Des personnes qui ont témoigné sous serment au cours de l'enquête menée par le Sénat ont fait des allégations indiquant que le premier ministre a simplement annulé le contrat Pearson dans un accès de dépit contre le principal partenaire dans l'entente, qui avait eu l'audace de faire un don à l'adversaire principal du premier ministre lors de la campagne électorale.

Après deux ans, les libéraux ne devraient pas célébrer. Ils devraient honteusement baisser la tête.

\* \* \*

**LE RÉFÉRENDUM QUÉBÉCOIS**

**M. Jag Bhaduria (Markham—Whitchurch—Stouffville, Lib. ind.):** Monsieur le Président, l'annonce officielle d'hier confirmant que le 30 octobre sera la date du référendum au Québec nous rapproche un peu plus de la certitude que les gens du Québec voteront massivement pour demeurer dans un Canada uni.

Je remercie le premier ministre Parizeau de donner aux citoyens du Québec la possibilité de dire oui sans hésiter à un Canada uni. Chaque votant admissible a maintenant l'occasion

de rejeter les fausses prémisses et les attentes irréalistes du mouvement séparatiste au Québec. La destinée de millions de Canadiens est maintenant entre leurs mains. Je suis convaincu qu'ils opteront pour le non.

Ayant passé les quatre derniers week-ends au Québec à rencontrer de nombreuses organisations, je suis d'avis qu'un Canada plus fort et plus uni émergera le 31 octobre. J'exhorte tous les députés de la Chambre à travailler à l'édification d'un Canada uni. Nos efforts en ce sens sont importants.

\* \* \*

**LE CANADA**

**Mme Bonnie Brown (Oakville—Milton, Lib.):** Monsieur le Président, les écoliers raffolent tous des concours et, en juin dernier, il y en a eu un auquel les jeunes Canadiens ont pu participer.

À la demande du caricaturiste Ben Wicks, les journaux et le réseau Schoolnet ont demandé aux enfants de partout au Canada de dépeindre leurs sentiments envers leur pays, soit dans une lettre, un poème, un dessin ou une peinture.

Les résultats ont été renversants. On a reçu plus de 50 000 réponses et on en a retenu 300 qui paraîtront dans un livre intitulé *Dear Canada/Cher Canada—Lettre d'amour à mon pays*.

Aujourd'hui, M. Wicks et 20 écoliers de tous les coins du pays assistent, à Ottawa, au lancement de ce livre. Les produits de la vente iront aux mères et aux enfants démunis de Haïti ainsi qu'aux Clubs de garçons et filles du Canada.

Dans ce livre, les jeunes Canadiens nous disent ce que le reste du monde sait déjà: le Canada est le meilleur pays où vivre.

\* \* \*

**PRÉSENCE À LA TRIBUNE**

**Le Président:** Chers collègues, je vous signale la présence à la tribune de M. Wicks et des enfants, que j'invite à se lever pour que le Parlement les reconnaisse.

**Des voix:** Bravo!

\* \* \*

[Français]

**LE PROGRAMME NATIONAL DES INFRASTRUCTURES**

**M. Ronald J. Duhamel (Saint-Boniface, Lib.):** Monsieur le Président, le Programme national des infrastructures mis en place par notre gouvernement aura bientôt deux ans. Toutes les régions du pays ont été en mesure de profiter des grands avantages de ce programme qui, en plus de permettre la modernisation des équipements municipaux, a donné lieu à une vague impressionnante de création d'emplois.

Au Québec, ce Programme aura permis la création de plus de 25 000 nouveaux emplois dans le cadre de 1 882 projets. À ce jour, plus de 436 millions de dollars ont été injectés dans les différents projets par les gouvernements provinciaux, municipaux et le gouvernement fédéral.

• (1410)

Ce programme national des infrastructures aura de plus permis de réaliser qu'il est possible pour les divers gouvernements de collaborer entre eux, lorsqu'ils le désirent vraiment. Le Programme national des infrastructures est un bel exemple de réussite et d'efficacité et nous en sommes très fiers.

\* \* \*

### L'ÉCONOMIE QUÉBÉCOISE

**M. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.):** Monsieur le Président, le premier ministre péquiste s'est servi hier des propos d'un des cadres de la Banque de Montréal pour réaffirmer sa confiance en l'avenir économique d'un Québec indépendant. Il est pour le moins paradoxal de voir le chef péquiste se servir des propos d'un représentant de la Banque de Montréal pour appuyer ses prétentions séparatistes. C'est lui-même qui, en juin 1994, avait publiquement invité les Québécois faisant affaire avec la Banque de Montréal à quitter l'institution, parce que son économiste en chef avait osé déclarer que l'élection du Parti québécois rendrait les marchés financiers extrêmement nerveux.

Voici un bel exemple de la politique de deux poids, deux mesures que pratiquent les séparatistes. Si, un jour, tu dis quelque chose pour l'indépendance du Québec, tu es cité publiquement. Si, un autre jour, tu dis des choses contre la séparation, tu deviens la cible des gros canons péquistes. Tant pis pour la rigueur intellectuelle.

\* \* \*

### LA CRÉATION D'EMPLOIS

**M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans, BQ):** Monsieur le Président, historiquement, le Québec est le grand perdant au chapitre des dépenses fédérales créatrices d'emplois. Une étude commandée par la Commission Bélanger-Campeau concluait que, au Québec, le niveau des dépenses fédérales courantes créatrices d'emplois est largement inférieur à la moyenne. Depuis que nous avons des statistiques disponibles, le Québec ne reçoit pas d'Ottawa sa part des dépenses ayant un effet structurant sur l'économie, alors que l'Ontario s'accapare la part du lion sur le plan des dépenses fédérales pour les achats de biens et services, les immobilisations, la recherche et le développement, la défense et j'en passe.

Étant donné les coupes annoncées dans le dernier budget fédéral, non seulement le développement se fera encore en Ontario, mais le Québec ne recevra même plus la compensation qu'il recevait en transferts sociaux. Voilà une excellente raison de voter oui, le 30 octobre prochain.

\* \* \*

[Traduction]

### LE PONT SUR LA RIVIÈRE ADAMS

**M. Darrel Stinson (Okanagan—Shuswap, Réf.):** Monsieur le Président, il y a trois semaines, le pont de la rivière Adams a été incendié au cours de la confrontation au lac Gustafsen, également avec les Indiens Shuswap, obligeant quelque 90 résidents, auparavant bloqués par la Bande indienne d'Adams Lake, à

### Article 31 du Règlement

utiliser un traversier temporaire comme unique voie d'accès pour aller chercher tous les services dont ils ont besoin, que ce soit en matière de santé ou de courrier postal.

Le ministère des Pêches et des Océans a déclaré qu'à cause du saumon, le pont ne pourra être démolé et reconstruit avant la mi-août 1996. Les tribunaux ayant décidé que la route privée appartenait à la Bande indienne d'Adams Lake, personne ne sait qui est propriétaire du pont ni, par conséquent, qui est responsable de sa reconstruction.

Aujourd'hui, je présenterai une pétition venant de résidents d'Indian Point qui demandent au gouvernement d'acheter leurs maisons à la valeur estimée.

Au nom des résidents d'Adams Lake, pour la plupart des gens d'âge mûr qui veulent prendre une retraite paisible et dont la vie a été terriblement bouleversée par la mauvaise gestion des gouvernements fédéral et provincial, j'invite le ministre à acheter leurs maisons maintenant.

\* \* \*

[Français]

### L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN

**M. Paul DeVillers (Simcoe—Nord, Lib.):** Monsieur le Président, les trois pays membres de l'Accord de libre-échange nord-américain n'ont pas encore été appelés à se prononcer officiellement sur l'adhésion d'un Québec indépendant à l'ALENA que, déjà, l'inquiétude s'installe dans les officines gouvernementales à Québec. Le *Globe and Mail*, dans son édition d'aujourd'hui, nous apprend que le gouvernement péquiste a dressé une liste de 31 sujets ou secteurs différents qui devraient être négociés avec les futurs partenaires avant qu'un Québec indépendant ne joigne l'ALENA.

Cette liste de lois et de règlements préférentiels dont jouit le Québec en tant que province canadienne ne serait plus couverte par les termes de l'accord actuel, advenant la séparation du Québec. La meilleure garantie dont dispose le Québec pour protéger ces différents secteurs d'activités est de demeurer dans le Canada, et c'est ce que la population dira le 30 octobre prochain.

\* \* \*

### LES ÉTUDES COMMANDÉES PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

**M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.):** Monsieur le Président, ce qu'il est dorénavant convenu d'appeler les études Le Hir ne seront pas passées inaperçues dans le cadre de l'actuel débat référendaire. Après nous avoir livré des études à l'eau de rose séparatiste, après nous avoir caché des études dont les résultats ne correspondaient pas à l'orthodoxie péquiste, voilà que le ministre délégué à la restructuration de l'information vient de déposer d'un seul trait les 26 dernières études qu'il avait commandées.

De plus, ces études ne sont disponibles que pour consultation au bureau du gouvernement. Et si quelqu'un désire en avoir une copie, il devra payer 25c. la feuille.

*Questions orales*

• (1415)

Les citoyennes et citoyens du Québec ont déjà largement payé pour ces études de propagande séparatiste. Il est inacceptable que le gouvernement péquiste cherche à leur imposer une taxe à l'information.

## QUESTIONS ORALES

[Français]

### LA RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

**L'hon. Lucien Bouchard (chef de l'opposition, BQ):** Monsieur le Président, vendredi dernier, le premier ministre refusait de participer à un débat public à quatre sur l'avenir politique du Québec, invitant plutôt l'opposition officielle à lui donner une bonne raison pour voter oui le 30 octobre prochain. En voici une bonne raison parmi d'autres et c'est le sous-investissement chronique d'Ottawa en matière de dépenses en recherche et développement au Québec, instrument pourtant privilégié de création d'emplois nouveaux. Rappelons que le Québec ne reçoit que 18,6 p. 100 des fonds fédéraux contre 50 p. 100 pour l'Ontario.

Ma question s'adresse au premier ministre. Comment explique-t-il que l'État fédéral prive le Québec de sa juste part en recherche et développement, et ce, depuis près de 20 ans?

**L'hon. Marcel Massé (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, ministre des Affaires intergouvernementales et ministre chargé du Renouveau de la fonction publique, Lib.):** Monsieur le Président, le Québec reçoit plus que sa part de fonds en recherche et développement. Les chiffres qui sont cités par le chef de l'opposition prennent pour acquis que les dépenses qui sont faites sur le territoire de la capitale nationale ne profitent qu'à l'Ontario, alors que j'ai dans mon comté 1 700 personnes qui travaillent dans les instituts de recherche et développement du côté d'Ottawa.

C'est une fausse façon de regarder les dépenses. En fait, lorsqu'on exclut le territoire de la capitale nationale, tout près de 30 p. 100 des dépenses en recherche et développement sont faites au Québec, comparativement à 24,9 p. 100 pour la population.

**L'hon. Lucien Bouchard (chef de l'opposition, BQ):** Monsieur le Président, si on exclut Ottawa, si on oublie qu'Ottawa est situé en Ontario, si on cesse de se rappeler que les emplois créés du côté de l'Ontario profitent à l'Ontario, que les impôts sont payés en Ontario, que les contrats sont donnés en Ontario, que les réseaux de recherche se créent en Ontario, là, c'est correct. Mais justement, Ottawa existe.

Il se trouve justement que le Québec ne reçoit que 13,8 p. 100 des dépenses qu'Ottawa consacre à la recherche et au développement dans ses laboratoires, sur le territoire justement de la capitale nationale, seulement 13 p. 100 qui est fait au Québec, le reste est du côté de l'Ontario.

Est-ce que le premier ministre, c'est à lui que je pose la question, car c'est lui le responsable finalement—puisque'il ne veut pas aller à la télévision, il peut au moins me répondre ici, à moins qu'il envoie son ineffable ministre qui vient de répondre—donc, est-ce que le premier ministre va au moins admettre que le fédéral fait systématiquement preuve de discrimination envers le Québec quand il s'agit de répartir les fonds de recherche dans ses propres laboratoires?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je pense que le chef de l'opposition s'énerve un peu. Les réponses données par le ministre des Affaires intergouvernementales étaient tout à fait claires.

Ici, dans la capitale nationale, il y a des gens qui demeurent au Québec, qui travaillent de ce côté-ci de la rivière, il y a des gens de ce côté-ci de la rivière qui travaillent de l'autre côté. Le ministre vient de dire que dans sa circonscription électorale de Hull—Aylmer, il y a 1 700 personnes qui travaillent dans des laboratoires de recherche et développement, de ce côté-là ici dans la capitale nationale. Lorsqu'on exclut la capitale nationale, c'est-à-dire lorsqu'on compare le Québec avec les autres provinces, le Québec reçoit plus que sa part.

La population représente 24 p. 100 et il reçoit 30 p. 100. C'est clair, si on compare le Québec à la Saskatchewan et l'Ontario au Québec. Ici, dans la capitale nationale, nous partageons comme des frères qui ont vécu ensemble depuis plus d'un siècle et qui vont continuer à vivre ensemble pour un autre siècle.

**L'hon. Lucien Bouchard (chef de l'opposition, BQ):** Monsieur le Président, sauf quelques centres de recherche, trois, quatre, cinq centres de recherche, ils sont tous situés du côté de l'Ontario, des dizaines et des dizaines de centres de recherche fédéraux qui sont situés ici du côté de l'Ontario. Le premier ministre devrait admettre au moins cette vérité fondamentale qui fait que le Québec a toujours été privé de sa juste part du domaine de la recherche et développement. Beaucoup de gens l'ont admis avant lui, il pourrait avoir un geste aujourd'hui et le reconnaître.

• (1420)

Les contributions fédérales au chapitre de l'aide sociale, de l'assurance-chômage et de la péréquation, ça, le Québec en reçoit, on le sait, mais ces dépenses ne créent pas d'emploi et ne sont pas du tout productives pour l'économie du Québec.

Est-ce que le premier ministre reconnaît que c'est justement le sous-investissement chronique d'Ottawa dans le domaine des dépenses créatrices de recherche et de développement qui fait que le Québec est si dépendant des contributions fédérales improductives?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, le Canada s'est développé de telle façon que, par exemple, aujourd'hui l'industrie de l'aéronautique est principalement située au Québec. Cela aurait pu arriver ailleurs au Canada, mais c'est ce qui arrive à l'heure actuelle.

Certains domaines appartiennent au Québec, d'autres à l'Ontario ou à d'autres provinces. Tout cela fait que le Canada réussit à se développer de façon équitable. Il peut toujours y avoir des choses à améliorer.

Je ne dis pas qu'on ne peut pas améliorer le Canada; on peut toujours l'améliorer. Mais on n'est pas pour se séparer d'un pays parce qu'il y a des petites querelles à savoir quel est à peu près le niveau budgétaire de part et d'autre. On peut faire toutes sortes de justifications. Il est certain que le Québec, par exemple, reçoit de l'argent pour les ports nationaux. Mais on n'a pas encore creusé un fleuve en Saskatchewan pour pouvoir donner à cette province sa part de l'enveloppe des ports nationaux parce qu'elle est dans le milieu des Prairies. Alors cette province retire zéro pour les ports nationaux et elle ne s'en plaint pas.

**M. Michel Gauthier (Roberval, BQ):** Monsieur le Président, quel raisonnement extraordinaire.

Le gouvernement fédéral s'apprête à signer un important contrat qui pourrait atteindre 2 milliards de dollars avec GM, en Ontario, pour l'achat de véhicules blindés. Or, malgré l'assurance qu'a tenté de donner au Québec le ministre des Affaires intergouvernementales à Oerlikon, un porte-parole de GM a clairement écarté Oerlikon comme sous-contractant des tourelles de blindés, alors qu'Oerlikon est le centre d'excellence au Canada pour ce genre de travail.

Puisque le Québec a subi une perte d'au moins 10 milliards de dollars au cours des 15 dernières années dans la répartition des dépenses militaires fédérales, pourquoi le premier ministre refuserait-il de donner des assurances aux Québécois selon lesquelles ils pourraient retirer leur juste part des retombées économiques et technologiques des dépenses liées au lucratif contrat attribué à General Motors et qui pourrait être accordé à Oerlikon?

**L'hon. David M. Collenette (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.):** Monsieur le Président, à ce jour, aucun contrat n'a été signé avec General Motors, et la question relative au contenu fera partie intégrante des négociations contractuelles.

En ce qui concerne la compagnie Oerlikon, il y a eu des réunions entre des fonctionnaires de mon ministère, d'autres ministères et General Motors, et ces discussions ont porté sur la possibilité de l'inclusion de la compagnie Oerlikon dans les plans de General Motors pour les véhicules blindés de transport de troupes.

**M. Michel Gauthier (Roberval, BQ):** Monsieur le Président, ça fait des décennies que les premiers ministres du Canada promettent de corriger la situation et jamais jusqu'à ce jour les correctifs n'ont été apportés.

Comment le ministre de la Défense peut-il expliquer la déclaration qu'il faisait à l'émission *Enjeux* de Radio-Canada où il déclarait, relativement à ce contrat, que le fédéral n'a pas le luxe d'être équitable envers le Québec? Comment explique-t-il sa déclaration?

[Traduction]

**L'hon. David M. Collenette (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.):** Monsieur le Président, la chose n'est pas inhabituelle, mais le député a sorti complètement de leur contexte les paroles que j'ai prononcées au cours de cette émission de télévision. J'ai dit que les Forces armées canadiennes avaient pour mandat d'assurer

leurs services de la façon la plus rapide et la plus efficace possible.

Nous avons parfois à le faire sans nous préoccuper de répartir équitablement les dépenses de la Défense nationale entre chacune des régions. Le problème remonte en partie à l'époque de la Seconde Guerre mondiale, alors que les provinces de l'Atlantique recevaient une partie disproportionnée de l'infrastructure et des dépenses des Forces armées canadiennes parce qu'elles constituaient une zone d'étape pour notre effort de guerre. Ce fait a eu tendance à défavoriser certaines régions.

● (1425)

Malgré cela, 20 p. 100 des dépenses militaires et 27 p. 100 des dépenses en immobilisations pour l'exercice 1994-1995 ont été effectuées dans la province de Québec.

\* \* \*

## LA DÉFENSE NATIONALE

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

Les médias rapportent aujourd'hui que des documents qu'ils ont reçus du ministère de la Défense nationale en vertu de la Loi sur l'accès à l'information avaient été falsifiés. Des sections entières de l'un de ces documents avaient été supprimées; le ministère de la Défense nationale n'avait pourtant signalé aucune omission, mais avait présenté le document comme une copie fidèle de l'original. Un autre document avait non seulement été révisé, mais des sections entières avaient été réécrites afin de présenter sous un jour différent des déclarations qui, dans l'original, étaient préjudiciables au ministère de la Défense nationale.

J'exige que le ministre de la Défense nationale explique aux Canadiens pourquoi son ministère a fait cela.

**L'hon. David M. Collenette (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.):** Monsieur le Président, en examinant certaines demandes de documents adressées au ministère en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, on a découvert que certaines erreurs et certaines omissions s'étaient produites. J'en ai été informé dès que ce fait a été porté à la connaissance des hauts fonctionnaires. Une enquête s'en est suivie. Le commissaire à l'accès à l'information en a également été informé, et nous aimerions savoir pourquoi cela s'est produit.

**M. Jim Hart (Okanagan—Similkameen—Merritt, Réf.):** Monsieur le Président, vendredi, le premier ministre a assuré à la Chambre et à tous les Canadiens que le gouvernement se chargeait de veiller à ce que la commission d'enquête sur les événements survenus en Somalie possède tous les faits. Les révélations d'aujourd'hui remettent en question cet engagement du gouvernement. La Défense nationale a remis des masses de documents à la commission.

Si le ministère de la Défense nationale est capable de falsifier des documents communiqués aux médias, comment les Canadiens peuvent-ils être sûrs qu'il ne dénature pas de la même façon les documents transmis à la commission d'enquête?

*Questions orales*

**L'hon. David M. Collenette (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.):** Je rejette la prémisse de la question.

Il est tout à fait évident que des erreurs ont été commises, et elles font l'objet d'une enquête. Nous nous en tenons à ce que nous avons répété à maintes reprises et à ce que le premier ministre a dit vendredi, soit que toute la documentation sera communiquée. L'entière coopération du ministère de la Défense nationale est acquise pour la tenue de l'enquête.

Nous voudrions savoir pourquoi il y a eu des omissions. Nous avons agi de manière responsable en informant le commissaire à l'accès à l'information. Dès que nous saurons pourquoi cela s'est produit, nous rendrons cette information publique.

Ce sont les fonctionnaires du ministère eux-mêmes qui, lorsqu'ils ont décelé les erreurs, ont appelé la personne qui avait fait la demande au départ, et ils ont été tout à fait ouverts et honnêtes au sujet de cette erreur.

**M. Jim Hart (Okanagan—Similkameen—Merritt, Réf.):** Monsieur le Président, le ministre de la Défense nationale a toujours fait confiance aux fonctionnaires du ministère en dépit d'accusations répétées de mauvaise gestion, d'erreurs de jugement et d'inconduite.

Une nouvelle enquête interne est absolument inacceptable. La hiérarchie du ministère est tout à fait incapable de faire enquête sur elle-même. D'après ces documents, il n'est pas impossible qu'il y ait eu comportement criminel.

Le ministre est-il disposé à considérer cet incident comme une affaire criminelle distincte de l'enquête sur les événements de Somalie et à faire immédiatement appel à la GRC pour mener une enquête au ministère de la Défense nationale?

**L'hon. David M. Collenette (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.):** Monsieur le Président, je n'écarte aucune mesure qui pourrait être prise à propos de cet incident. Au départ, nous allons faire enquête nous-mêmes. Si nos constatations justifiaient le recours à un autre organisme, comme la GRC, nous y ferons appel.

\* \* \*

[Français]

**LA BASE DE CHATHAM**

**M. Jean-Marc Jacob (Charlesbourg, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de la Défense nationale.

Afin d'atténuer les répercussions de la fermeture de la base de Chatham, au Nouveau-Brunswick, le ministre a obligé les soumissionnaires au Programme de remise à neuf des véhicules blindés de l'armée à exécuter leurs travaux à Chatham, alors qu'il n'y a aucune expertise pour corriger ces véhicules-là. Or, à Saint-Jean, au Québec, on a fermé le Collège militaire, réduit le personnel ainsi que les activités de la base, affectant ainsi durement l'économie de la région, et aucune compensation n'est offerte.

Comment le ministre justifie-t-il que d'une main, il compense Chatham pour les pertes encourues, alors que de l'autre, il refuse d'accorder à Oerlikon de Saint-Jean les mêmes avantages accordés à GM et ce, malgré l'expertise unique en matière de tourelles de la compagnie Oerlikon?

• (1430)

[Traduction]

**L'hon. David M. Collenette (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.):** Monsieur le Président, le marché relatif aux véhicules blindés de transport du personnel, la remise à neuf des vieux véhicules et l'ordre de faire effectuer une partie de ces travaux à Chatham—le député a commodément omis de dire que la majeure partie des travaux de remise à neuf se fera aux ateliers de la défense, dans l'est de Montréal—ne constituent en rien un dédommagement ou une indemnisation pour les fermetures de bases. Cela a été catégoriquement exclus.

Si nous pouvions aider une ville—Chatham, Saint-Jean, au Québec, Calgary ou une autre—touchée par une fermeture de base en donnant l'ordre ou en lançant l'invitation aux fournisseurs de faire affaire avec une base ou de faire des achats ou du travail de fabrication dans certaines régions, nous le ferions.

À cause de toutes les fermetures, la pire étant celle de Chatham par ses répercussions régionales, nous avons dit que tout entrepreneur qui veut faire une petite partie du travail de remise à neuf doit stipuler que le travail sera exécuté à Chatham, au Nouveau-Brunswick. Je crois que c'est juste et équitable.

[Français]

**M. Jean-Marc Jacob (Charlesbourg, BQ):** Monsieur le Président, je n'ai pas oublié du tout la réflexion sur les blindés, mais je veux dire au ministre qu'il a spécifié lui-même qu'il y aurait des contrats donnés à Chatham, peu importe s'il y avait de l'expertise ou non.

Doit-on comprendre dans cet autre dossier que, pour l'Ontario ou le Nouveau-Brunswick, le ministre de la Défense n'hésite pas à compenser des fermetures, à sauvegarder et même à créer des emplois, alors que, pour le Québec, on ne lui réserve que des travaux de maintenance pour les vieux blindés? Le premier ministre veut avoir de bonnes raisons de voter oui, en voilà d'autres.

[Traduction]

**L'hon. David M. Collenette (ministre de la Défense nationale et ministre des Anciens combattants, Lib.):** Monsieur le Président, le député n'hésite pas à condamner le gouvernement, surtout pour la réduction des dépenses militaires.

Premièrement, je dois rappeler au député que son parti réclamait, au cours de la dernière campagne électorale, une réduction de 25 p. 100 des dépenses militaires.

Deuxièmement, la base des Forces canadiennes de Valcartier est située près de la circonscription du député, qui omet, fort à propos, de vous dire, monsieur le Président, que les dépenses à Valcartier ont en fait augmenté au cours des deux dernières années, tandis que d'autres régions ont encaissé des coups durs.



*Questions orales*

Troisièmement, de façon fort opportune, le député a aussi omis de mentionner que la majorité des travaux de remise en état seront effectués dans une région durement touchée par le chômage, soit l'est de Montréal, là où se trouvent les ateliers de la défense, les meilleurs établissements pour ce genre de travaux. Le député ne nous dit pas tout cela.

\* \* \*

**LE RECENSEMENT DE 1996**

**Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.):** Monsieur le Président, le ministre de l'Industrie affirme que le formulaire du recensement de 1996 contiendra une question sur la race, parce que les réponses à une question précise sur l'origine ethnique seront très utiles à plusieurs fins.

Toutefois, la question 19 est incohérente, puisqu'elle confond race, nationalité et lieu géographique. Elle permettra au ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration de se déclarer membre d'une minorité visible, à cause de ses origines latino-américaines.

Y a-t-il un ministre qui puisse dire à la Chambre à quelle fin servira cette question, si ce n'est de permettre au gouvernement de s'en servir pour se fixer des objectifs dans le cadre de son programme d'équité en matière d'emploi?

**L'hon. Jon Gerrard (secrétaire d'État (Sciences, Recherche et Développement), Lib.):** Monsieur le Président, je remercie la députée pour sa question. Tous les cinq ans, Statistique Canada recueille des renseignements importants pour permettre au gouvernement de poursuivre ses programmes et de respecter les engagements qu'il a pris envers les Canadiens.

Par conséquent, les questions élaborées en vue du recensement de 1996 sont parfaitement sensées et raisonnables.

**Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.):** Monsieur le Président, en répondant à cette question, les Canadiens pourront déclarer s'ils sont d'origine chinoise, philippine, japonaise ou coréenne. Toutefois, la plupart des immigrants de ces origines ethniques et de leurs descendants sont fiers d'être Canadiens, mais ne peuvent pas se dire Canadiens en réponse à cette question.

Le gouvernement est-il disposé à cesser d'insister sur l'origine ethnique des Canadiens en accolant une autre nationalité à la nationalité canadienne?

**L'hon. Jon Gerrard (secrétaire d'État (Sciences, Recherche et Développement), Lib.):** Monsieur le Président, la députée a omis de lire la question 17, qui demande à quel groupe ethnique ou culturel appartenaient les ancêtres du répondant. À la question 17, on peut justement répondre qu'on est Canadien.

• (1435)

La question 19 est une autre question. Je signale que le questionnaire du recensement permettra très clairement aux répondants de signaler s'ils sont d'origine canadienne.

\* \* \*

[Français]

**LA RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT**

**Mme Pierrette Venne (Saint-Hubert, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances, responsable du développement régional au Québec.

Lors de l'implantation de l'Agence spatiale canadienne à Saint-Hubert, on avait fait miroiter au Québec la venue des activités fédérales de recherche dans le domaine aérospatial. Or, les centres de recherche en aérospatiale, qui cumulent un budget annuel de près de 45 millions de dollars, sont restés à Ottawa.

Le ministre des Finances responsable du développement régional au Québec ne convient-il pas que de maintenir les activités de recherche dans le domaine spatial à Ottawa plutôt que de les centraliser à Saint-Hubert, près de l'agence spatiale, favorise l'Ontario au détriment du Québec?

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.):** Monsieur le Président, l'aérospatiale emploie plus de 32 000 personnes dans la province de Québec et ce, grâce aux programmes fédéraux dans le domaine. Il faut dire que l'Agence est là. Elle n'est pas à Ottawa, elle est là. En tant que Montréalaise, la députée devrait savoir qu'il y a énormément de travail en recherche et développement. D'ailleurs, c'est dans son comté et elle devrait être très fière, elle devrait savoir qu'il y a énormément de recherche et développement, énormément de sous-traitants et qu'énormément d'emplois ont été créés grâce à l'activité fédérale dans son comté.

**Mme Pierrette Venne (Saint-Hubert, BQ):** Monsieur le Président, comment le ministre peut-il affirmer que le Québec a été traité équitablement par le fédéral en matière d'implantation de centres fédéraux de recherche, alors qu'il n'y a que 3 000 employés de ces centres au Québec contre 11 000 en Ontario, presque quatre fois plus? N'est-ce pas là une autre bonne raison pour voter oui?

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.):** Monsieur le Président, qu'on regarde l'industrie pharmaceutique au Québec qui existe grâce à des programmes fédéraux. Qu'on regarde l'aérospatiale qui existe grâce aux programmes fédéraux. Qu'on regarde toute l'industrie informatique, qu'on regarde vraiment les réussites de nos entrepreneurs au Québec, grâce aux programmes du fédéral.

Qu'on regarde les crédits en recherche et développement, où le Québec reçoit au-delà de 40 p. 100 grâce aux programmes

*Questions orales*

fédéraux. Lorsqu'on regarde les bénéficiaires du gouvernement fédéral, on sait fort bien que le fédéral a bâti sur l'énorme capacité de nos entrepreneurs et au lieu de nous critiquer, la députée devrait être fière de leur réussite.

\* \* \*

[Traduction]

**LES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS**

**M. Monte Solberg (Medicine Hat, Réf.):** Monsieur le Président, il faudra des milliards de dollars pour compléter l'aménagement de l'autoroute canadienne de l'information. Pour le moment, ces milliards sont bloqués à la frontière américaine à cause de restrictions archaïques en matière de propriété étrangère qu'applique le gouvernement canadien. Même le conseil consultatif du gouvernement réclame des changements.

Quand le gouvernement fera-t-il quelque chose pour les consommateurs au lieu de satisfaire des intérêts spéciaux et se décider à accueillir au Canada cet investissement tellement nécessaire?

**L'hon. Jon Gerrard (secrétaire d'État (Sciences, Recherche et Développement), Lib.):** Monsieur le Président, je suis content que le député insiste sur la nécessité de mettre au point l'autoroute canadienne de l'information. Il importe de signaler que l'on reconnaît dans le secteur des télécommunications que notre structure, en ce qui a trait aux investissements étrangers, convient parfaitement. On a fait, après examen, des recommandations dans d'autres secteurs.

Très franchement, nous croyons que le potentiel d'investissement est là. C'est un investissement très excitant pour le secteur canadien et il est conforme aux règles régissant le secteur des télécommunications.

**M. Monte Solberg (Medicine Hat, Réf.):** Monsieur le Président, voilà maintenant deux ans que nous entendons ici ce genre de discours. Si le gouvernement ne change pas d'attitude, l'autoroute de l'information deviendra un sentier pour les ânes au Canada.

Des milliers d'emplois attendent d'être créés dans notre pays. Pourquoi le gouvernement empêche-t-il la création de tous ces emplois du XXI<sup>e</sup> siècle en maintenant une politique protectionniste propre au XIX<sup>e</sup> siècle?

**L'hon. Jon Gerrard (secrétaire d'État (Sciences, Recherche et Développement), Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de signaler au député que l'infrastructure et les programmes de télécommunication du Canada sont considérés comme les meilleurs du monde.

• (1440)

Nous progressons très rapidement en nous ouvrant à un milieu très compétitif. Les investissements dans ce secteur augmentent d'une manière phénoménale, et ceux du secteur de la recherche et développement, dont il est particulièrement question aujourd'hui,

sont très importants. Ils permettent d'espérer un avenir prometteur.

\* \* \*

[Français]

**LA RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT**

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances responsable du développement régional au Québec.

Le premier ministre demande qu'on trouve de bonnes raisons pour voter oui lors du référendum, et en voici une autre. La recherche et le développement, voilà un outil fondamental pour développer l'économie et l'emploi au Québec. Or, depuis que des statistiques existent, jamais le Québec n'a eu sa juste part des dépenses fédérales en cette matière.

Le ministre des Finances responsable du développement régional au Québec reconnaît-il que le gouvernement fédéral n'a rien fait depuis deux ans pour corriger une injustice qui dure depuis très longtemps en recherche et développement dans les laboratoires du gouvernement fédéral et qui ne laisse au Québec qu'un maigre 13,8 p. 100 des budgets, alors qu'il constitue 25 p. 100 de la population?

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.):** Monsieur le Président, malheureusement pour le député, ces chiffres sont tout à fait incorrects. Ils ne sont pas exacts.

Au cours des dix dernières années, le gouvernement fédéral a édifié dix nouveaux centres de recherche au Québec.

**Une voix:** Ah, vraiment?

**M. Martin (LaSalle—Émard):** Oui, vraiment. De plus, conjointement avec la province, six institutions de recherche ont été mises sur pied. Toutes ces institutions oeuvrent dans des secteurs d'une importance capitale pour le développement du Québec et du Canada: biotechnologie, énergie, environnement, aérospatiale, optique, et j'en mets.

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, il n'y a pas d'erreur, il en met!

Une étude parue en 1992 précisait et je cite cette étude: «Par ailleurs, les dépenses en recherche et développement du fédéral au Québec doivent représenter une plus juste part que les honteux 13 p. 100 qui sont actuellement consacrés.» Celui qui a écrit cette étude—là—le premier ministre dit Le Hir—non, non, tournez-vous, regardez à votre gauche, celui qui a écrit cela c'est le ministre des Finances le 8 juin 1992 dans la presse. C'est lui qui parlait.

C'est le ministre des Finances qui a écrit cela, «les honteux 13 p. 100», du temps qu'il était dans. . .

**Une voix:** Oh, oh!

**Le Président:** Je sais qu'on en vient à la question tout de suite.

*Questions orales*

**M. Duceppe:** Oui. Or, il n'en a pas mis assez, rien n'a changé. N'est-ce pas là, selon les constats mêmes du ministre, une bonne raison de voter oui?

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.):** Monsieur le Président, cela a été écrit lorsque nous n'étions pas au gouvernement. On a fait une révolution fondamentale.

Monsieur le Président, j'aimerais féliciter le député, celui qui a cité Le Hir, enfin, il cite quelqu'un qui est crédible.

\* \* \*

[Traduction]

### LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

**Mme Bonnie Hickey (St. John's-Est, Lib.):** Monsieur le Président, jour après jour à la Chambre, nous entendons des députés réformistes critiquer les initiatives en matière de développement économique régional, notamment dans le Canada atlantique. Je viens de cette région du Canada et j'aimerais connaître les faits.

Ma question s'adresse au ministre responsable de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique. Le ministre peut-il dire à la Chambre et aux électeurs de ma circonscription le taux de succès de l'APECA, les avantages concrets qu'elle procure à la région et ce qu'il répond aux critiques du troisième parti?

**L'hon. David Dingwall (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, Lib.):** Monsieur le Président, comme la députée le sait, le gouvernement s'est engagé dans le discours du Trône et dans les budgets subséquents à favoriser le développement de solides économies régionales.

Les agences de développement régional sont, de par leur nature même, des institutions décentralisées qui travaillent de concert avec le secteur privé, les gouvernements provinciaux, les universités et d'autres organismes locaux.

Dans le Canada atlantique, l'APECA a pu aider le secteur privé, et son taux de succès est d'environ 94 p. 100.

J'ai dit aux membres du comité qu'il y a nécessairement des échecs. Il y aura sans doute des échecs dans l'avenir, mais avec un taux de succès de 94 p. 100, quand le gouvernement fédéral verse un dollar par l'entremise de cet organisme, il entraîne des retombées de 4,20 \$.

\* \* \*

• (1445)

### IPPERWASH

**M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Réf.):** Monsieur le Président, les éléments criminels à Ipperwash ont conduit les compagnies d'assurances à déclarer que toute cette région était une zone d'insurrection et de rébellion. Le solliciteur général a

décidé de se défilier et de jeter le blâme sur la Police provinciale de l'Ontario.

La police provinciale est maintenant en état d'alerte parce que des militants autochtones menacent d'envahir le Pinery Provincial Park, dont la superficie est de 2 000 acres, durant le prochain week-end de l'Action de grâce.

Le solliciteur général déclarera-t-il que ces renégats représentent une menace à la sécurité nationale et s'en occupera-t-il sur-le-champ? Quand le ministre placera-t-il la sécurité des Canadiens devant les intérêts des voyous et des criminels?

**L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, cette question relève clairement de la compétence du gouvernement provincial par l'entremise de sa police, la Police provinciale de l'Ontario.

Si le gouvernement de l'Ontario, par l'entremise de la Police provinciale de l'Ontario, estime avoir besoin d'aide, il n'a qu'à recourir à la procédure prévue en pareil cas. S'il en fait la demande, elle fera l'objet d'un examen attentif et immédiat.

**M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, Réf.):** Monsieur le Président, le solliciteur général devrait faire son travail et s'assurer que la loi est appliquée équitablement. Les événements d'Ipperwash ne sont qu'un autre exemple d'activités de criminels organisés dont on a perdu la maîtrise.

Étant donné qu'il estime que cela ne constitue pas une menace pour la sécurité nationale, que pense-t-il de la guerre des marrants à Montréal et à Toronto? L'enjeu de cette guerre, c'est le contrôle du commerce de la drogue, du trafic d'armes, de la prostitution et d'autres activités de contrebande. Et ces marchandises de contrebande passent par Akwesasne, Oka et Kanesatake.

S'il ne croit pas qu'il s'agit d'une menace à la sécurité nationale, le solliciteur général dira-t-il aux Canadiens ce qu'il considère comme une telle menace, quelle est sa définition du crime organisé et pour quelles raisons il n'agit pas?

**L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, en vertu de notre Constitution, l'administration de la justice est une responsabilité provinciale. Le gouvernement fédéral ne peut tout simplement pas intervenir et dire à la Police provinciale de l'Ontario ou à la Sûreté du Québec de s'en aller et de laisser un autre faire le travail. Si ces dernières estiment avoir besoin d'aide, qu'elles en fassent la demande officiellement, auquel cas on y répondra rapidement et efficacement.

Nous sommes ici pour veiller au respect des lois partout au Canada. Nous voulons que les lois soient fermement et équitablement appliquées partout au Canada, mais nous ne pouvons pas, comme le député le voudrait, dire à la Police provinciale de l'Ontario ou à la Sûreté du Québec qu'elles ne font pas leur travail. J'estime que, en sa qualité d'ancien membre d'un corps de police local, le député devrait savoir qu'il faut faire preuve de plus de respect et de confiance envers des corps de police semblables au Canada.

*Questions orales*

[Français]

**LA RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT**

**Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Témiscouata, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre des Ressources naturelles. Depuis la dernière élection fédérale, le Québec n'a reçu que 13 p. 100 des contrats de recherche et développement du ministère des Ressources naturelles. Si on remonte un peu dans le temps, le Québec a reçu moins de 10 p. 100 des contrats de recherche et développement depuis les six dernières années, un manque à gagner pour l'industrie des laboratoires et des chercheurs québécois de plusieurs dizaines de millions de dollars. Une autre bonne raison, monsieur le premier ministre, de voter oui.

Puisque la ministre des Ressources naturelles est depuis longtemps au courant de la situation, quelles mesures a-t-elle prises pour que le Québec obtienne sa pleine part des contrats en recherche et développement de son ministère?

[Traduction]

**L'hon. Anne McLellan (ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais énumérer, à l'intention de la députée, d'excellentes raisons pour lesquelles les Québécois devraient voter pour demeurer au sein du Canada.

Le ministère des Ressources naturelles est très présent au Québec. Je donne quelques exemples: notre contribution annuelle à Forintek Canada, qui a récemment établi son bureau pour l'est du Canada à Québec; les fonds versés au Centre canadien de fusion magnétique; l'établissement du Centre canadien de géomatique à Sherbrooke; sans oublier le travail fait aux laboratoires de Varennes sur l'efficacité énergétique et les énergies de remplacement.

Les fonds que mon ministère injecte au Québec ont une importance stratégique et représentent des investissements bien ciblés qui n'assureront pas uniquement l'avenir économique à long terme du Québec, mais l'avenir de notre nation.

• (1450)

[Français]

**Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Témiscouata, BQ):** Monsieur le Président, tout cela ne fait que 13 p. 100 et ce sont des «peanuts», madame. Vous savez très bien que le Québec se fait avoir sur toute la ligne.

**Le Président:** Ma chère collègue, il faut toujours s'adresser à la Présidence.

**Mme Tremblay:** Merci, monsieur le Président.

Alors, la ministre sait très bien que le Québec se fait avoir sur toute la ligne en recherche et développement. Dix ou treize pour cent, c'est loin d'être notre part. Quand bien même elle pourrait en énumérer longtemps, cela ne nous impressionnera pas.

Ma question complémentaire s'adresse au premier ministre. Monsieur le premier ministre, comment pouvez-vous justifier. . .

**M. Bouchard:** Non, non: «Comment le premier ministre peut-il. . .»

**Mme Tremblay:** Pardon, je devrais m'adresser à vous, monsieur le Président. Je me trompe. Aujourd'hui, je suis toute mêlée.

Comment le premier ministre justifie-t-il l'inaction de sa ministre et de son gouvernement dans un dossier où le Québec est clairement lésé?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, la ministre des Ressources naturelles a clairement démontré il y a quelques secondes qu'elle n'était pas mêlée du tout.

Au Canada, nous cherchons toujours à atteindre l'équilibre dans tous les domaines possibles, mais c'est mathématiquement impossible d'avoir exactement la proportion dans chaque domaine pour une province ou pour l'autre. Certaines provinces sont plus petites, d'autres plus grandes. Cela dépend des circonstances. Mais dans l'ensemble, il y a eu au Canada une répartition très équitable des laboratoires, de la recherche et développement. Et lorsque je vais au Québec, je me rends compte que certains secteurs ont énormément profité de la recherche et développement faite au Canada. L'aéronautique, comme je le disais plus tôt, est concentrée au Québec. Dans la région de Montréal, Canadair prend de l'expansion considérablement. Pratt & Whitney est également une des grandes entreprises spécialisées. Elle est reconnue dans la fabrication des moteurs non seulement au Canada mais dans toute l'Amérique.

Alors nous en faisons beaucoup et nous allons en faire encore plus dans le futur, parce que lorsque nous aurons une situation extrêmement stable au Canada, comme cela le sera le 31 octobre, le Canada connaîtra une nouvelle période de prospérité et nous pourrions partager encore plus.

\* \* \*

[Traduction]

**VIA RAIL**

**M. Jim Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, le gouvernement verse 800 000 \$ par jour en subventions à VIA Rail.

Le printemps dernier, VIA Rail a offert des réductions de 50 p. 100 sur ses billets. Cela a eu deux conséquences. Premièrement, des compagnies privées de transport par autobus ont dû mettre des travailleurs à pied parce qu'elles ne pouvaient pas soutenir la concurrence du train, dont les billets étaient subventionnés deux fois. Deuxièmement, le contribuable canadien a dû payer les rabais accordés aux voyageurs. VIA Rail offre à nouveau des tarifs réduits de 50 p. 100 pour l'automne et l'hiver.

Ma question s'adresse au ministre des Transports: quand assumera-t-il ses responsabilités et mettra-t-il fin à cet abus indécent de l'argent des contribuables?

**L'hon. Douglas Young (ministre des Transports, Lib.):** L'avenir du transport par trains de voyageurs au Canada n'est certainement pas assuré. Quand on pense à ce que le député vient de laisser entendre sur le total des subventions versées à VIA Rail et à d'autres services ferroviaires de transport de voyageurs,

nous devons faire preuve de beaucoup de circonspection dans notre réaction à la forte demande de subventions qui pèse sur les fonds publics.

Le député conviendra certainement que, puisque VIA Rail a des trains dans un certain nombre de corridors au Canada, nous avons intérêt à essayer de les remplir le plus possible pour éviter les trop fortes ponctions dans les deniers des contribuables canadiens.

**M. Jim Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke, Réf.):** Monsieur le Président, encore une fois, le gouvernement se sert de l'argent des contribuables pour faire concurrence au secteur privé. Il n'y a qu'une façon de régler la situation: privatiser VIA Rail et mettre un terme à ce gaspillage de deniers publics.

Quand le ministre des Transports se décidera-t-il enfin à faire ce qui s'impose tant sur le plan de la logique que sur celui de l'éthique, soit présenter une mesure législative qui amorcera la privatisation de VIA Rail?

**L'hon. Douglas Young (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai déjà dit que, conformément à ce qui était prévu dans le budget l'an dernier, Transports Canada est en train d'examiner toutes ses activités et tous les secteurs où il y a des subventions.

Je suis heureux de voir que le député est d'avis que nous devrions éliminer les subventions. J'espère qu'il parlera à certains de ses collègues qui semblent regretter certaines des subventions qui ont été éliminées jusqu'à maintenant.

Je tiens à assurer au député que nous reconnaissons la nécessité de considérer l'avenir de VIA.

• (1455)

Maintenant que l'Ontario, le Québec et le gouvernement du Canada ont rendu public le rapport sur le TGV, nous croyons que le temps est venu de considérer sérieusement l'avenir de VIA et des autres services de trains de voyageurs au pays et, comme dans le passé, nous envisagerons certainement la privatisation comme étant une possibilité.

\* \* \*

#### LES DOUANES ET L'ACCISE

**M. Julian Reed (Halton—Peel, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre du Revenu.

Les Canadiens attendent beaucoup des douanes canadiennes sur le plan de leur responsabilité à l'égard de nos frontières internationales. D'une part, nous nous attendons à ce qu'elles assurent notre sécurité en empêchant la contrebande d'armes, de drogues et de matériel pornographique. D'autre part, nous nous attendons à ce qu'elles accélèrent l'entrée des touristes et des marchandises au Canada parce que le tourisme et le commerce favorisent l'emploi dans notre pays.

Que fait le ministre du Revenu national pour améliorer le service à nos frontières?

**L'hon. David Anderson (ministre du Revenu national, Lib.):** Monsieur le Président, le député a tout à fait raison de dire

#### Questions orales

que nous attendons beaucoup des douanes canadiennes, qui font d'ailleurs du très bon travail. C'est un des meilleurs services de douanes dans le monde entier.

Récemment, nous avons concentré nos efforts sur l'accord entre le président des États-Unis, M. Clinton, et le premier ministre du Canada, afin de faciliter le passage à la frontière pour les gens qui voyagent régulièrement et ceux qui ne posent de risques sérieux ni pour un pays ni pour l'autre.

Nous avons mis sur pied un certain nombre de programmes—CANPASS pour le transport aérien, CANPASS pour le transport ferroviaire et routier et CANPASS pour le transport maritime—qui permettent aux gens de traverser la frontière plus rapidement qu'avant, tout en libérant des ressources pour envoyer des équipes spéciales dans les secteurs où, selon nous, les risques sont plus élevés. Nous croyons que l'avenir de nos services réside dans cette distinction que nous faisons entre les secteurs à risque élevé et ceux à risque moins élevé.

\* \* \*

[Français]

#### LES FORÊTS

**M. René Canuel (Matapédia—Matane, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre des Ressources naturelles.

Dans une lettre envoyée à la ministre des Ressources naturelles, un regroupement d'organismes québécois, dont l'Union des municipalités du Québec, exige 80 millions de dollars du fédéral afin de compenser le retrait complet, d'ici avril 1996, du financement du secteur de la forêt privée.

La ministre des Ressources naturelles a-t-elle l'intention d'accéder à la demande des partenaires québécois et de compenser les milliers de travailleurs forestiers du Québec qui sont abandonnés par le fédéral?

[Traduction]

**L'hon. Anne McLellan (ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Monsieur le Président, le député sait très bien, en raison de son intérêt pour le secteur forestier au Québec, que c'est le gouvernement précédent qui a décidé d'annuler les Ententes fédérales-provinciales sur le développement forestier. Compte tenu du piètre état dans lequel ce gouvernement a laissé nos finances nationales, nous n'avons eu d'autre choix que de confirmer sa décision. Les ententes vont donc cesser de s'appliquer dans les diverses régions aux dates prévues.

L'examen des programmes a obligé mon ministère à revoir ses priorités. Le ministère des Ressources naturelles n'est pas un ministère voué au développement économique régional. Il s'occupe essentiellement de sciences et de technologie. Nous collaborons étroitement avec les provinces et l'industrie pour faire en sorte que le secteur forestier, au Canada, dispose de la base scientifique et technologique nécessaire pour pouvoir concurrencer les meilleurs dans le monde.

*Recours au Règlement***LACBARRIÈRE**

**M. John Duncan (North Island—Powell River, Réf.):** Monsieur le Président, l'enquêteur de la commission chargée de faire enquête au sujet des allégations d'agressions sexuelles contre des enfants dans la réserve de Lac Barrière devrait présenter une ébauche de rapport à la réserve aujourd'hui.

On prévoit que le coût total de l'enquête dépassera les 300 000 \$. Il est cependant à craindre que l'enquêteur présente seulement au public un compte rendu verbal qui serait une mise en scène. Un compte rendu verbal n'est pas suffisant.

Le ministre peut-il veiller à ce que le public reçoive un rapport écrit plutôt que le discours le plus coûteux pour lequel il ait jamais eu à payer?

**Le Président:** Le député de Leeds—Grenville.

\* \* \*

**LE CONTRÔLE DES ARMES À FEU**

**M. Jim Jordan (Leeds—Grenville, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de la Justice.

Le ministre de la Justice a dû trouver très encourageant de voir que les propriétaires de quelque 300 armes à feu de divers types aient volontairement apporté ces armes aux autorités d'Ottawa—Carleton en échange de billets leur permettant d'assister gratuitement à des parties de baseball AAA.

• (1500)

Le ministre de la Justice serait-il prêt à envisager d'accorder une amnistie semblable, à l'échelle nationale, afin de débarrasser la société d'armes à feu inutilisées ou superflues?

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord remercier le député pour l'intérêt qu'il porte à la question de l'amnistie pour les propriétaires d'armes à feu. Je lui suis très reconnaissant de l'attention particulière qu'il porte à cette question.

Le gouvernement est tout à fait conscient des avantages que peut présenter l'amnistie en matière d'armes à feu, des armes que les gens n'utilisent plus, dont ils ne savent plus quoi faire, ou même des armes illégales qui pourraient être remises aux autorités sans conséquences et sans questions. Une telle mesure ne peut que renforcer la sécurité au sein des collectivités.

Je puis assurer au député que le gouvernement envisage une amnistie de ce genre qui coïnciderait avec la promulgation du projet de loi C-68.

Encore une fois, je remercie le député d'avoir de nouveau soulevé ce point.

**LES ESSAIS NUCLÉAIRES**

**M. Bill Blaikie (Winnipeg Transcona, NPD):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Affaires étrangères et concerne le nouvel essai nucléaire de la France dans le Pacifique.

Etant donné le désir maintes fois déclaré du gouvernement de faire en sorte que le Canada renforce le rôle qui est le sien en tant que pays de la région du Pacifique, le gouvernement est-il prêt à se montrer solidaire des gouvernements et des peuples de la région du Pacifique et à convoquer l'ambassadeur pour lui faire part des objections du gouvernement du Canada et des Canadiens à l'égard de la poursuite des essais nucléaires?

Le ministre va-t-il aujourd'hui dire à la Chambre non seulement ce qu'il va dire, mais ce que le gouvernement va faire face à ce mépris manifeste de la France à l'égard de l'opinion internationale sur cette question et sur l'avenir de la planète?

**L'hon. André Ouellet (ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, je suis gré au député de ses remarques.

Cet essai est le deuxième d'une série d'essais annoncée par la France. J'ai exprimé mon regret au nom du gouvernement du Canada. Nous espérons que, d'ici 1996, tous les pays qui ont la capacité d'avoir des armes nucléaires auront mis fin à ces essais. Entre-temps, je pense que notre position est bien connue des Canadiens, des autorités françaises et du grand public. Je ne crois pas que le député devrait s'agiter aujourd'hui étant donné que cette série d'essais a été annoncée il y a quelque temps et qu'il n'a pas réagi lorsque le premier essai à eu lieu.

\* \* \*

**RECOURS AU RÈGLEMENT**

LE DÉPUTÉ DE MARKHAM—WHITCHURCH—STOUFFVILLE

**M. Ken Epp (Elk Island, Réf.):** Monsieur le Président, mon intervention sera très brève.

Nous sommes d'accord à la Chambre pour respecter vos décisions. Vous avez décidé que nous ne devons pas porter de signes ou de symboles au revers de la veste. Je veux porter à votre attention le fait que le député de Markham—Whitchurch—Stouffville affiche un tel objet. Il a même fait une intervention aujourd'hui, devant les caméras. Je crois qu'il mérite un blâme de votre part.

**Le Président:** Je n'ai pas vu l'insigne en question. Je ne peux pas le voir d'ici.

**M. Jag Bhaduria (Markham—Whitchurch—Stouffville, Lib. ind.):** Monsieur le Président, l'insigne que je porte dit «One Canada».

Il nous arrive de porter à la boutonnière un symbole de l'unité de notre pays. Ce n'est pas de la propagande. Il nous arrive d'afficher notre appui à une bonne cause. Ce symbole montre que nous croyons en un pays uni et. . .

**Le Président:** Mes collègues, vous laissez généralement ce genre de chose à ma discrétion. J'aimerais prendre le temps d'examiner ce symbole.

Je signale qu'il serait difficile, pour le Président, de demander par exemple aux députés de retirer leur insigne de député, pour ceux qui le portent. Il me serait difficile de demander aux députés qui portent un petit drapeau du Canada de le retirer. Je ne peux pas énumérer tout ce qu'on peut ou ne peut pas porter au revers de la veste.

• (1505)

J'ai entendu le rappel au Règlement du député. Je vais examiner la pièce en question et y réfléchir. J'en reparlerai à la Chambre si c'est nécessaire.

## AFFAIRES COURANTES

[Français]

### RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

**M. Peter Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, conformément à l'article 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à deux pétitions.

\* \* \*

[Traduction]

### MOTION D'INITIATIVE PARLEMENTAIRE M-4

**M. Jim Jordan (Leeds—Grenville, Lib.):** Madame la Présidente, je voudrais avoir le consentement unanime de la Chambre pour retirer du *Feuilleton* ma motion d'initiative parlementaire, la motion M-4. La question semble maintenant redondante. Il y a passablement longtemps que je l'ai présentée.

Je demande le consentement unanime de la Chambre pour retirer cette motion.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est retirée.)

\* \* \*

## LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

### RESSOURCES NATURELLES

**M. Gordon Kirkby (Prince-Albert—Churchill River, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, le septième rapport du Comité permanent des ressources naturelles, qui porte sur le projet de loi C-71, Loi modifiant la Loi sur les explosifs, sans proposition d'amendement.

## Affaires courantes

[Français]

### RETRAIT DE LA MOTION M-404

**M. Peter Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Madame la Présidente, si vous le demandez, je crois que vous trouverez le consentement unanime de la Chambre pour que la motion M-404 au nom de l'honorable député de Beauport—Montmorency—Orléans soit retirée et que la motion M-494 au nom de l'honorable député de Verchères remplace la motion M-404 au *Feuilleton*, et surtout à l'ordre de priorité de la Chambre. Je crois que nous aurons le consentement unanime de la Chambre pour cette proposition.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** L'honorable secrétaire parlementaire a-t-il le consentement unanime de la Chambre?

**Des voix:** Oui.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** La Chambre a entendu l'énoncé de la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter cette motion?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est retirée.)

[Traduction]

**M. Milliken:** Madame la Présidente, je voudrais faire un bref commentaire à ce sujet. La motion n° 494 inscrite au nom du député de Verchères devrait être transférée au nom du député de Beauport—Montmorency—Orléans. Ce changement ferait partie du même point à l'ordre du jour.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Avons-nous aussi le consentement unanime de la Chambre à l'égard de ce changement?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

## PÉTITIONS

### LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

**M. Paul Szabo (Mississauga—Sud, Lib.):** Madame la Présidente, conformément à l'article 36 du Règlement, je désire présenter une pétition qui a circulé dans tout le pays et a été signée par un certain nombre de Canadiens de la Colombie-Britannique.

Les pétitionnaires attirent l'attention de la Chambre sur le fait que la gestion d'un foyer et les soins à donner aux enfants d'âge préscolaire sont les tâches d'une profession honorable dont la valeur n'a pas encore été reconnue au sein de notre société. Ils affirment aussi que la Loi de l'impôt sur le revenu est discriminatoire, au détriment des familles qui choisissent de s'occuper à la maison d'enfants en bas âge, d'handicapés, de malades chroniques et de personnes âgées.

*Initiatives ministérielles*

● (1510)

Les pétitionnaires prient donc le Parlement de prendre des mesures afin d'éliminer la discrimination fiscale contre ces familles qui décident de s'occuper à la maison d'enfants en bas âge, d'handicapés, de malades chroniques et de personnes âgées.

## LES AFFAIRES AUTOCHTONES

**M. Darrel Stinson (Okanagan—Shuswap, Réf.):** Madame la Présidente, j'ai deux pétitions à présenter aujourd'hui.

La première, dûment certifiée par le greffier des pétitions, provient d'un groupe de citoyens de la Colombie-Britannique, dont certains électeurs de ma circonscription, Okanagan—Shuswap, qui prient le Parlement de mettre fin aux négociations sur les revendications territoriales des autochtones et de commencer à traiter les Indiens exactement comme tous les autres Canadiens.

## LE LAC ADAMS

**M. Darrel Stinson (Okanagan—Shuswap, Réf.):** Madame la Présidente, j'ai le triste devoir de vous présenter une pétition, dûment certifiée par le greffier des pétitions, de résidents bloqués de l'autre côté du lac Adams et qui ne peuvent plus rentrer chez eux en toute sécurité à cause de la mauvaise gestion du gouvernement.

## L'AGENCE CANADIENNE DE DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

**Mme Bonnie Hickey (St. John's—Est, Lib.):** Madame la Présidente, conformément à l'article 36 du Règlement, je voudrais présenter deux pétitions à la Chambre.

Dans la première pétition, des élèves de l'école secondaire St. Michael de Bell Island exhortent le Parlement à ne pas réduire les fonds que l'ACDI destine à son programme de la participation du public.

## LE RÉGIME D'ASSISTANCE PUBLIQUE DU CANADA

**Mme Bonnie Hickey (St. John's—Est, Lib.):** Madame la Présidente, la deuxième pétition est signée par des membres de l'Association des locataires habitant la place Propy, le chemin Punks et la rue Kelly à St. John's. Les pétitionnaires exhortent le Parlement à maintenir le Régime d'assistance publique du Canada dans sa forme actuelle.

## LES DROITS DE LA PERSONNE

**M. Werner Schmidt (Okanagan—Centre, Réf.):** Madame la Présidente, conformément à l'article 36 du Règlement, je voudrais présenter trois pétitions émanant de ma circonscription.

Les signataires de la première pétition demandent au Parlement de ne pas modifier le Code des droits de la personne, ni la Loi canadienne sur les droits de la personne, ni la Charte canadienne des droits et libertés d'une manière pouvant donner l'impression que la société approuve les relations sexuelles entre personnes de même sexe ou l'homosexualité et, notamment, de ne pas modifier le Code des droits de la personne en y insérant l'expression non définie «orientation sexuelle» parmi les motifs de distinction illicite.

## L'AIDE AU SUICIDE

**M. Werner Schmidt (Okanagan—Centre, Réf.):** Madame la Présidente, les signataires de la deuxième pétition prient le Parlement de faire appliquer strictement les dispositions actuelles du Code criminel du Canada qui interdisent l'aide au suicide et de ne pas modifier le droit actuel pour approuver ou pour permettre l'aide au suicide ou l'euthanasie active ou passive.

## LES DROITS DES ENFANTS À NAITRE

**M. Werner Schmidt (Okanagan—Centre, Réf.):** Madame la Présidente, les signataires de la troisième pétition demandent au Parlement de modifier immédiatement le Code criminel afin d'accorder à l'enfant à naître la même protection qu'aux autres êtres humains.

\* \* \*

## QUESTIONS AU FEUILLETON

**M. Peter Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Madame la Présidente, je propose que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

## LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion.

**M. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai juste commencé mes observations peu avant 14 heures et avant que je ne puisse vraiment me lancer à fond dans le sujet, j'ai été interrompu par la période des questions. Je veux reprendre là où j'ai laissé en félicitant le ministre des Transports d'avoir présenté le projet de loi C-101.

Le projet de loi C-101 vise à moderniser notre réseau de transport au Canada, chose qui n'est pas facile à faire. Cependant, le ministre est à la hauteur de la tâche. C'est certes une personne qui ne craint pas les défis et qui n'a pas peur de s'attaquer aux questions touchant notre secteur des transports. Le ministère des Transports est l'un des plus gros ministères fédéraux, sinon le plus gros.

Un certain nombre de lignes de chemin de fer traversent la circonscription de Glengarry—Prescott—Russell. Il est évident que c'est le cas de la ligne Ottawa—Montréal du CN. Je ne devrais peut-être pas dire que c'est évident, mais il est pratiquement obligatoire de passer par ma circonscription pour relier les deux villes. Le train traverse des collectivités comme Alexandria, Maxville et d'autres entre Ottawa et Montréal.



• (1515)

Il y a quelques années, j'étais très inquiet, car on craignait à l'époque que le CN n'essaie d'abandonner la ligne Ottawa-Montréal.

[Français]

Cette crainte était fondée puisqu'il y avait un document du CN qui préconisait la fermeture de la voie ferrée entre les communautés de Glen Robertson et Ottawa, en Ontario, ce qui aurait eu pour effet, d'une part, de ne plus avoir de voie ferrée pour le train de passagers VIA entre Ottawa et Montréal, sauf si VIA avait voulu acquérir la voie abandonnée par CN.

[Traduction]

On avait peur aussi, dans ma circonscription, que personne ou presque ne soit intéressé à transformer une partie de ce qui restait de cette ligne en une ligne secondaire ou qu'on n'ait pas suffisamment de possibilités de le faire.

C'était particulièrement déconcertant à l'époque, car nous avions, à un moment donné, un gouvernement néo-démocrate en Ontario. Heureusement, nous nous en sommes débarrassé. J'invite mon collègue de Winnipeg à écouter très attentivement, car il comprendra alors à quel point les néo-démocrates nuisaient à l'Ontario.

Ils avaient adopté le projet de loi sur le maintien des droits syndicaux, qui avait l'effet suivant: si une société désirait construire un chemin de fer secondaire dans une région et qu'une société précédente ait eu quatre personnes pour accomplir le travail, il importait peu qu'une seule personne soit nécessaire pour construire cette voie ferrée de quatre, cinq ou dix milles de longueur, la société devait embaucher le même nombre de personnes que dans le régime précédent en raison de ces prétendus droits syndicaux.

Ces droits étaient probablement accordés de bonne foi pour tenter de protéger les emplois. En réalité, ils faisaient perdre leur emploi à tout le monde car, si le chemin de fer secondaire n'était pas viable, il ne pouvait tout simplement pas être mis en service. Par conséquent, tout le monde a perdu son emploi, alors que certaines personnes auraient pu le garder.

Ce système était peut-être logique à l'époque, du moins à première vue. Peut-être qu'il était dicté par un programme socialiste et, dans ce contexte, semblait raisonnable.

Quoi qu'il en soit, on ne pouvait pas construire un chemin de fer secondaire en Ontario. Je sais que le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, qui est très au courant de ces questions, discutera de celle-ci avec le député de Winnipeg—Bird's Hill, l'informerait et le remettra dans la bonne voie pour qu'il la comprenne parfaitement. J'ai de bonnes raisons de croire qu'il le fait en ce moment.

Le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui se penche sur un certain nombre de questions. Il traite, bien sûr, des droits provinciaux de circulation. Il aborde la rationalisation des voies ferrées et des chemins de fer secondaires, dont j'ai discuté, ainsi que les questions de transport ferroviaire en général et la réglementation commerciale concernant les céréales et les sociétés ferroviaires. Les questions concernant VIA Rail sont examinées dans ce projet de loi, ainsi que les fusions et les acquisitions,

### Initiatives ministérielles

le transport aérien et, bien entendu, un certain nombre d'autres sujets importants ayant trait à l'industrie du transport.

Je termine mes observations en exprimant un peu ma tristesse au sujet d'une question. Je sais que le député de Renfrew—Nipissing—Pembroke partage mon opinion à cet égard. Lui et moi avons déjà discuté de cette question.

Il y a quelques années, le CN et le CP avaient projeté de devenir copropriétaires de la voie ferrée reliant l'embranchement de Coteau et un endroit situé dans le nord de l'Ontario, en fait, la liaison Montréal—North Bay.

[Français]

Maintenant, je constate que les négociations ont cessé entre CN et CP et il n'y aura pas cette copropriété de la voie ferrée.

• (1520)

La raison pour laquelle cela m'inquiète, c'est que je pense que pour rendre cette voie ferrée viable à long terme, on doit augmenter la circulation, le trafic sur la voie ferrée en question. Je voyais d'un très bon oeil cette tentative de la part des deux sociétés ferroviaires de s'unir pour une copropriété de la voie ferrée.

Le fait que tout cela semble avoir échoué me déçoit, et en terminant, j'invite CN et CP à unir de nouveau leurs efforts pour faire en sorte que l'on puisse sauvegarder, à moyen terme, et même à long terme, cette voie ferrée reliant l'Est et l'Ouest canadien, voie ferrée qui bénéficie aux électeurs de Glengarry—Prescott—Russell.

[Traduction]

Je suis heureux d'avoir pu participer au débat. J'invite tous les députés à appuyer le projet de loi.

[Français]

**M. Yves Rocheleau (Trois-Rivières, BQ):** Madame la Présidente, c'est avec plaisir que j'interviens aujourd'hui sur le projet C-101 qui modifiera la Loi sur l'Office national des transports de 1987. Comme député de Trois-Rivières, je voudrais simplement souligner que notre région, Trois-Rivières notamment, est une grande utilisatrice des réseaux ferroviaires, la partie nord de la Mauricie utilisant le CN, tandis que la partie sud, à Trois-Rivières notamment, on utilise surtout les services du Canadien Pacifique.

Il apparaît clair que le gouvernement veut harmoniser cette loi, afin notamment de mettre en évidence le projet de loi sur la privatisation du CN et rendre plus attrayante sa vente à d'éventuels acheteurs.

En effet, beaucoup d'amendements à la Loi sur l'Office national des transports ont pour objectif de corriger des lacunes de réglementation qui nuisent à la rentabilité du CN et du CP et qui provoquent les déficits d'opération que ces deux organismes ont à affronter pour maintenir les tronçons ferroviaires existants.

Il peut paraître louable de vouloir améliorer l'Office national des transports afin que ces deux compagnies puissent devenir rentables. Mais il est en même temps dangereux de rejoindre ces objectifs financiers par une réglementation plus souple pour les opérateurs que sont le CN et le CP et vouloir conserver l'esprit de la loi de protéger les transports publics. Donc, il est dangereux de changer l'optique de cette loi qui devait favoriser l'utilisation des transports en commun, plus particulièrement la voie ferrée pour le développement collectif des gens et des entreprises.

*Initiatives ministérielles*

Le rôle de l'Office national des transports devrait être d'assurer l'équité entre les monopoles du CN et du CP, les usagers commerciaux et les passagers. Ce projet de loi étant seulement en première lecture, nous pouvons déjà supposer que de vives discussions auront lieu au Comité des transports de la Chambre, où de nombreux témoins viendront débattre de ces amendements, notamment les syndicats de chemin de fer, les usagers commerciaux, les compagnies de chemin de fer, qui ne seront pas tous d'accord sur les nouvelles orientations que ce projet de loi veut donner à l'Office national des transports.

À cet effet, j'aimerais énumérer ici quelques inquiétudes qui seront sûrement évoquées par différents intervenants aux futures auditions sur ce projet de loi.

Premièrement, la capacité pour les expéditeurs de recourir à l'Office national des transports pour contrer le monopole du rail. Je me réfère ici à l'approche de l'Association canadienne des pâtes et papiers, mais cela pourrait être vrai pour tous les expéditeurs de matières premières, par exemple l'industrie minière ou forestière qui, par nature, ont de grandes quantités de produits à expédier et la plupart du temps en provenance de régions éloignées des grands centres industriels.

La loi de 1987 contenait des dispositions permettant aux clients des compagnies de chemin de fer de recourir à l'Office pour contrer le pouvoir de monopole excessif du CN et du CP. Ces mêmes dispositions sont maintenues, mais de nouveaux obstacles limiteront la capacité des clients expéditeurs de s'en prévaloir.

En effet, maintenant l'expéditeur devra prouver qu'il subira un préjudice important s'il veut convaincre l'Office d'empêcher le CN ou le CP de majorer ses prix indûment. Le problème n'est pas que l'industrie ne doit pas payer sa juste part pour le transport de ces produits, le problème est que le terme «préjudice important» n'est pas défini dans le projet de loi C-101, d'où la possibilité pour le client expéditeur d'avoir recours à des mesures judiciaires ou politiques pour obtenir gain de cause devant l'Office national des transports.

• (1525)

Il est difficile pour l'industrie de prouver jusqu'où une augmentation de tarif lui porte un préjudice et encore plus difficile de prouver que le préjudice est important.

Il est primordial de discuter sur une définition précise de la notion de préjudice important, sans quoi il est à prévoir que trop souvent ce seront les tribunaux qui auront à trancher après que de laborieuses discussions sur le sujet se soient avérées vaines.

Je voudrais également discuter de la compétitivité pour les régions éloignées. Il est essentiel que toutes les régions aient accès à un réseau de transport ferroviaire concurrentiel et abordable au Canada, grâce auquel elles pourront être compétitives sur les marchés d'exportation.

Comment les nouveaux changements apportés à la loi nationale des transports, permettant aux transporteurs ferroviaires d'ajuster leurs coûts à la hausse ou tout simplement de supprimer les services de tronçons non rentables tiendront-ils compte des réalités économiques régionales en répartissant leurs coûts d'opération sur l'ensemble du réseau et non pas en séparant des tronçons plus rentables et ceux qui le sont moins?

Depuis trop longtemps on calcule le coût du développement des régions éloignées sans mettre dans la colonne des plus-values le développement que les richesses naturelles permettent de réaliser dans les régions industrielles davantage urbanisées.

Ici encore, la notion de préjudice important pourrait être soutenue si une définition assez précise lui était donnée pour empêcher des augmentations de tarifs ferroviaires qui annuleraient la rentabilité de l'industrie qui est dépendante de ce mode transport, sans tenir compte des revenus pour les gens qui vivent de cette industrie.

Une autre remarque, qui va sans doute soulever des interrogations, porte sur la composition des membres de l'Office. La proposition du projet de loi est de faire passer le nombre des membres de l'Office national des transports de neuf à trois. Cette diminution peut engendrer le risque certain d'une méconnaissance des dossiers régionaux, en fait les grandes régions du Canada, ce qui pourrait avoir comme conséquence de moins bien évaluer tout risque de préjudice important que pourrait subir un expéditeur face au monopole du CN et du CP.

L'expéditeur aura moins de possibilité d'écoute sensible à ses besoins et à sa région si les membres de l'Office sont au nombre de trois plutôt que de neuf. Une écoute des témoins aux audiences du Comité permanent des transports va sûrement permettre de trouver un juste milieu entre un comité restreint de trois et un comité élargi de neuf membres.

Mes propos vont également porter sur l'établissement des CFIL. Avec les difficultés financières que le CN et le CP ont connues au cours des dernières années, on a vu la création récentes de compagnies dites de chemin de fer à intérêt local que nous appelons communément les CFIL.

Ces petites organisations étant plus rentables, ayant une plus petite gestion et moins de contraintes au point de vue de la répartition des tâches par leurs conventions collectives, nous en verrons apparaître de plus en plus. Malheureusement, le projet de loi ne définit à aucun endroit la notion de CFIL. De plus, dans de nombreux articles du projet de loi, on ne sait pas si on doit considérer les opérateurs de CFIL comme un opérateur de réseau ou simplement comme un expéditeur.

Les articles 130 à 137 du projet de loi s'appliquent à la détermination des lignes concurrentielles. Par le passé, les opérateurs de chemin de fer avaient leurs réseaux propres et déjà les deux antagonistes ne voient pas d'un bon oeil la possibilité d'emprunter les lignes de leurs compétiteurs contre juste compensation.

L'intérêt public impose qu'une meilleure collaboration se développe dans la gestion des deux réseaux ferroviaires, soit le CN et le CP. Par exemple, le CP pourrait faire un prix pour expédier un wagon sur le réseau du CN, et vice versa, sans que les propriétaires du rail puissent les en empêcher.

Cette possibilité serait à l'avantage de la libre concurrence et permettrait une plus juste lecture des coûts réels du transport pour une région donnée.

Vu qu'il me reste peu de temps, je vais immédiatement passer au développement régional. Par le passé, la loi de l'Office obligeait les compagnies de chemin de fer à un long processus pour fermer ou abandonner un tronçon. Maintenant, cette même compagnie n'aura qu'à annoncer son intention pour se départir de ce tronçon.

• (1530)

Ce nouveau processus de transfert et de cessation de l'exploitation est fort expéditif: avis de 60 jours, 15 jours pour chaque autorité, soit un délai maximum de 105 jours. Il permet aux sociétés de chemin de fer de se départir de leurs lignes ferroviaires d'une façon très rapide, sans justification économique ou d'intérêt public.

Ce nouveau processus de transfert et de cessation de l'exploitation ne favorise guère la création des CFIL parce qu'il est difficile, voire impossible, de trouver un acquéreur potentiel pour exploiter un CFIL dans un délai aussi court que 60 jours. Il en est de même pour le Québec ou toute autre province, selon le cas, qui n'aura que 15 jours pour décider de l'acheter afin de préserver le service pour sa population.

Je ne peux que souhaiter que l'on fasse preuve, dans ce dossier, d'une vision de l'avenir que l'on n'a pas sentie jusqu'à maintenant et, notamment, en ce qui concerne les intérêts du Québec. On ne retrouve pas là, ni dans ce dossier ni ailleurs, des raisons de voter non, mais bien des raisons de voter oui, et j'espère que les Québécois et les Québécoises en seront conscients.

[Traduction]

**M. Bill Blaikie (Winnipeg Transcona, NPD):** Madame la Présidente, il est intéressant de voir comment les députés du Bloc québécois saisissent toutes les occasions à la Chambre des communes pour expliquer pourquoi leurs concitoyens québécois devraient répondre « oui » au référendum qui s'en vient. À la période des questions, aujourd'hui, ils n'ont pas cessé de crier à de prétendues injustices dont le Québec serait victime. J'ai tout à coup pensé que, si les Québécois votaient oui, ils recevraient encore moins que ce dont se plaint le Bloc québécois de ne pas recevoir assez.

Il en va de même pour les questions de transport. J'ai entendu des bloquistes parler aujourd'hui de la privatisation du CN. Je peux dire avec une certaine certitude que, si le « oui » l'emporte au Québec, la disposition du projet de loi C-89 garantissant que le siège social de la nouvelle CN privatisée sera à Montréal ne pourra être respectée bien longtemps. S'il n'en tient qu'à moi, elle ne le sera pas. C'est probablement l'opinion de nombreux

### *Initiatives ministérielles*

Canadiens de l'Ouest, surtout ceux que je représente et qui, dès le début, ont demandé une restructuration radicale du CN pour que son siège social soit dans l'Ouest, à Winnipeg, parce que la plus grande partie du trafic de la société CN privatisée s'effectuerait dans l'Ouest. Je tenais à faire cette mise au point au Bloc.

Il y a deux choses que je tiens à dire officiellement au sujet du projet de loi C-101. Je n'apprendrai rien à personne à la Chambre en disant que je suis généralement opposé au programme général du gouvernement en rapport avec le projet de loi C-101, la privatisation du CN et la déréglementation du système des transports, si l'on se rappelle les luttes que nous avons menées à la Chambre contre l'ancien ministre des Transports, Don Mazankowski, et même avant cela.

Les gens ont parfois tendance à oublier, surtout ceux de Winnipeg, que cette affaire de déréglementation a en réalité débuté sous l'égide d'un ancien ministre libéral des Transports qui détient maintenant le portefeuille du Développement des ressources humaines. On a tendance à attribuer la paternité de cette tendance aux conservateurs, alors qu'elle remonte à la fascination que le ministre des Transports de l'époque, le député de Winnipeg-Sud-Centre, éprouvait à l'égard de la déréglementation dès avant la défaite du gouvernement Trudeau.

J'ai trouvé intéressantes certaines des choses que les députés ont dites. Ce que je veux faire remarquer en l'occurrence, et je ne pense pas qu'on l'ait vraiment signalé jusqu'ici, du moins pas à mon goût, c'est la façon dont nous nous y prenons, si je comprends bien les origines de la procédure permettant de renvoyer des projets de loi au comité avant la deuxième lecture.

J'ai participé très activement aux travaux de réforme parlementaire au cours des législatures précédentes, et nous avons examiné cette façon de faire à un moment donné. Cette procédure, telle qu'on la concevait initialement, devait s'appliquer aux projets de loi qui nous paraissaient transcender l'esprit de parti. Il ne devait pas s'agir d'une procédure dont seul le gouvernement pouvait se prévaloir. On pourrait y recourir uniquement avec l'accord de la Chambre, de sorte que cela deviendrait un mécanisme utilisé lorsque les partis pourraient dire, à propos d'un projet de loi, qu'ils n'ont pas vraiment grand-chose à y redire et qu'il vaut mieux le renvoyer tout de suite au comité pour en examiner les détails.

• (1535)

J'ai remarqué une chose qui n'est peut-être pas étrangère au fait que cette procédure ait été adoptée, sauf erreur, dès le début de la législature en cours, lorsque le gouvernement n'avait en face de lui au comité que des novices en guise d'opposition. Le gouvernement dispose maintenant de cette procédure à laquelle il peut recourir à son gré, et elle n'exige pas la coopération de l'opposition. Selon moi, cela va à l'encontre de l'esprit de la réforme. Lorsque je parle de réforme, je ne songe pas au Parti réformiste, mais à la réforme dans le meilleur sens du mot, la réforme de la Chambre des communes. Cette procédure est devenue un moyen d'accélérer l'étude des projets de loi. À mon avis, on ne s'en sert pas dans l'esprit prévu au départ.

*Initiatives ministérielles*

Nous sommes en présence d'un épais projet de loi qui marque une réorientation profonde dans la prise des décisions sur l'abandon de lignes de chemin de fer, la création de chemins de fer sur courtes distances, les relations entre expéditeurs et compagnies ferroviaires, bref une foule de choses qui méritent toutes un important débat à l'étape de la deuxième lecture. Il s'agit de transformer la conception même du réseau de transport au Canada. Nous pourrions avoir un débat là-dessus au cours duquel je défendrais mon point de vue longuement et avec beaucoup de détermination, tout en étant prêt à répondre aux questions de mes collègues à la Chambre.

Nous avons plutôt un débat de trois heures très strictement circonscrit et au cours duquel les députés n'ont droit qu'à des interventions de dix minutes, après quoi la mesure est renvoyée au comité. Il n'y a jamais vraiment de débat sérieux sur le principe du projet de loi. Cette pratique est acceptable s'il y a un consensus et si la mesure législative à l'étude s'y prête.

Sauf le respect que je dois à mes collègues du Bloc et du Parti réformiste, je crois qu'ils se sont laissés bernier par le gouvernement, lorsqu'ils ont accepté d'appliquer ce genre de procédure. Ils ont permis au gouvernement de modifier le Règlement sans obtenir les garanties qu'ils auraient dû exiger. Ils auraient dû exiger, par exemple, l'accord de l'opposition avant l'application de cette procédure. Je pense que leur inexpérience les a mal servis dans ce cas-ci.

Je tiens à réitérer mon opposition à ce projet de loi. Le projet de loi dont nous sommes saisis représente le plus récent élément d'un programme politique auquel je m'oppose depuis fort longtemps. Je sais que mes collègues réformistes ont mentionné un peu plus tôt que le projet de loi ne va pas assez loin, qu'il devrait prévoir la déréglementation pure et simple. À mon avis, la déréglementation n'a pas particulièrement bien servi les intérêts de notre pays. Elle n'a certainement pas bien servi les intérêts de notre réseau de transport. Elle n'a certainement pas bien servi les intérêts de mes électeurs, des travailleurs des chemins de fer et des autres citoyens concernés, ni la ville de Winnipeg qui bénéficiait des retombées économiques associées aux emplois que fournissaient à cette localité les compagnies de chemin de fer.

Il y a environ deux semaines, 266 autres travailleurs ont perdu leur emploi aux ateliers du CN à Transcona. C'est loin des promesses qu'ont faites pendant la campagne électorale de 1993 les députés d'en face, qui déclaraient que les initiatives abominables qu'avaient prises les conservateurs prendraient fin dès qu'un gouvernement libéral serait élu: l'ALENA ne serait pas adopté, Winnipeg retrouverait sa gloire d'antan, en tant que centre de transport, les travailleurs des chemins de fer retrouveraient les emplois qui avaient été transférés à Montréal et à Edmonton et plus personne ne serait mis à pied. Le destin en a voulu autrement. Nous avons un gouvernement libéral qui prend des mesures qu'aucun gouvernement conservateur n'aurait osé envisager en public: la privatisation du CN et la dévastation de la région que j'habite.

On voit ici que le gouvernement et la société ferroviaire veulent essentiellement dissoudre les Chemins de fer canadiens tels qu'on les connaissait jusqu'à maintenant et garder seulement les voies et les trains, un point c'est tout. Les services d'entretien et de réparation, les magasins et toutes sortes d'autres choses que la société ferroviaire avait l'habitude d'assurer elle-même seront donnés à contrat un peu partout. Il s'ensuivra que beaucoup plus d'emplois rémunérateurs seront perdus. Au bout du compte, il est aussi question d'emplois rémunérateurs. Il n'est pas seulement question de sociétés ferroviaires.

• (1540)

J'ai écouté tout à l'heure le député de Glengarry—Prescott—Russell et whip du gouvernement parler d'obstacle pour les petites sociétés ferroviaires. L'obligation du successeur visait notamment à assurer que les petites sociétés ferroviaires ne servent pas à mener une action antisyndicale, ne soient pas le prétexte pour mettre à pied des travailleurs qui sont ensuite réembauchés à la moitié de leur salaire. Je ne crois pas que cela parte d'un sentiment tellement mauvais. Je ne crois pas que l'ancien gouvernement néo-démocrate de l'Ontario ou d'autres gouvernements néo-démocrates doivent s'en excuser.

Les emplois rémunérateurs disparaissent. Ce n'est pas bon pour le Canada. Ce n'est pas bon pour la classe moyenne qui est érodée des deux côtés. Ce n'est pas bon pour les recettes gouvernementales. C'est une des raisons pour lesquelles nous accusons un déficit. En effet, les emplois rémunérateurs disparaissent et, avec eux, la capacité de payer le genre d'impôts qui contribueraient à absorber le déficit.

**M. Reg Alcock (Winnipeg—Sud, Lib.):** Monsieur le Président, c'est toujours un plaisir de prendre la parole à la Chambre et de le faire après le député de Winnipeg—Birds Hill. Je vous demande pardon, c'est Winnipeg—Transcona. Je m'excuse. Je ne voudrais pas le confondre avec le député de Birds Hill, un libéral qui représente très bien les habitants de sa circonscription et qui les aide à comprendre la nécessité de faire des affaires au XX<sup>e</sup> siècle et non pas comme on le faisait au XIX<sup>e</sup> siècle, contrairement à ce que préconise le député de Winnipeg—Transcona.

Je trouve étonnant que le NPD, qui a déjà été un grand défenseur de la justice sociale, soit devenu un parti conservateur qui refuse tout simplement d'accepter n'importe quel changement ou de reconnaître qu'il y a place pour l'amélioration en tout temps et dans n'importe quel domaine au Canada.

Comme le député qui a pris la parole avant moi, je veux moi aussi parler brièvement de la façon de procéder. Je me réjouis que le gouvernement ait décidé d'agir ainsi avec ce projet de loi. Je suis stupéfait des observations du Parti réformiste, qui semble s'y opposer.

Durant cette législature et depuis que le nouveau gouvernement a été porté au pouvoir en 1993, nous avons changé les règles de la Chambre de manière à permettre aux Canadiens de participer à d'importants débats sur des mesures d'intérêt public avant que le gouvernement ne présente finalement un projet de loi à ce sujet. Le gouvernement fait ainsi preuve d'ouverture et invite les gens à participer au processus au lieu d'agir à toute vapeur,

*Initiatives ministérielles*

comme voudrait nous le faire croire le député de Winnipeg–Transcona.

Je crois que le ministre a fait beaucoup en très peu de temps pour régler le problème de la lourde réglementation qui a été imposée à notre pays, parfois légitimement et parfois à outrance. Je pense que nous devrions remercier le ministre d'avoir permis ce débat et d'avoir permis qu'il se tienne de cette manière.

Le député de Hamilton–Ouest, qui préside les travaux du comité des transports, est bien connu à la Chambre et a une vaste expérience de ces questions. Je suis certain qu'il donnera aux Canadiens d'un océan à l'autre l'occasion de comparaître devant le comité et de faire part de leurs préoccupations sur ce sujet très important.

Le secrétaire parlementaire, le député de London–Est, a travaillé sans relâche pour que les députés soient au courant du dossier et répondent aux questions soulevées par des électeurs de toutes les régions de notre pays.

Je veux faire une observation sur des modifications que le ministre a déjà proposées, celles qui concernent la LTGO et en vertu desquelles le gouvernement a cessé de subventionner et de réglementer l'industrie. Il y a deux jours, dans ma ville, Winnipeg, la société Schneider a annoncé qu'elle allait ouvrir une très importante usine de transformation de la viande pouvant traiter deux millions de porcs par année. Cela est possible parce que, enfin, nous faisons ce que les Canadiens de l'Ouest demandaient depuis longtemps. Nous retirons ces fausses subventions de la structure de taux, favorisant du même coup le développement du secteur de la transformation dans les Prairies, ce qu'il aurait fallu faire il y a longtemps. Cela nous réjouit beaucoup et nous sommes heureux que ce soit notre gouvernement qui ait enfin eu le courage de remettre en question le fardeau qu'est devenue la réglementation.

Je ne dis pas que toutes les réglementations sont mauvaises en soi, car elles ne le sont pas. Quand les marchés sont imparfaits, quand il existe des monopoles ou quand le public doit être protégé ou que le gouvernement doit intervenir pour garantir les mêmes règles du jeu à tous, le gouvernement doit agir, comme dans le cas présent.

Le gouvernement a dit que lorsqu'il était propriétaire du CN, il a imposé des fardeaux au chemin de fer pour d'autres raisons que les intérêts commerciaux de ce dernier. Compte tenu des changements rapides et des bouleversements qui secouent le secteur des transports, il est temps de réévaluer la situation. Il est temps de se demander si cette réglementation répond aux besoins pour lesquels elle a été créée.

• (1545)

En tant que président du caucus de l'Ouest et du Nord, je puis dire à la Chambre que nous nous intéressons de très près à cette question. Les transports sont vitaux pour toutes les régions du pays, mais c'est dans l'Ouest qu'ils revêtent la plus grande importance, compte tenu des grandes distances et de la population clairsemée.

En traitant du projet de loi C-101 cet après-midi, je ne soulignerai jamais assez l'importance du transport ferroviaire pour l'Ouest et le Nord du Canada. Des produits comme le charbon, le soufre, les céréales et les produits pétrochimiques doivent être transportés sur de longues distances de leurs points d'origine dans l'Ouest ou le Nord jusqu'aux marchés partout dans le monde. De façon générale, le transport de ces marchandises par camion ne constitue pas une solution de rechange efficace et concurrentielle par rapport au rail, et le transport sur les eaux intérieures est inexistant. Pour la vaste majorité des exigences de transport de l'Ouest du Canada, le rail est l'unique moyen réaliste pour l'accès aux marchés d'exportation.

Les chemins de fer canadiens dépendent largement des produits des ressources naturelles comme source de revenus. Le trafic intermodal absorbé par les chemins de fer est très concurrentiel par rapport au transport par camion et il est d'une rentabilité limitée. Les activités des chemins de fer dans l'Est, comme ces derniers l'ont publiquement déclaré, n'ont pas été rentables ces dernières années. Par conséquent, c'est vers les industries de ressources naturelles de l'Ouest qu'ils se tournent pour faire des profits. Il est essentiel de ne pas tenter de régler les problèmes financiers des chemins de fer en créant un problème plus grand encore, c'est-à-dire donner aux chemins de fer le pouvoir d'augmenter les tarifs ferroviaires dans l'Ouest, nuisant ainsi à la capacité des industries de l'Ouest de soutenir la concurrence à long terme sur les marchés mondiaux.

Les intéressés s'entendent largement pour dire qu'une réforme des chemins de fer est nécessaire au Canada. Les chemins de fer sont aux prises avec un réseau surdéveloppé et des contraintes aux améliorations de la productivité. Le projet de loi C-101 permettra au CN et au CP de vendre ou de céder des lignes non rentables sans intervention de la réglementation et favorisera la mise sur pied de chemins de fer secondaires dont les coûts d'exploitation seront moindres. Nous estimons que c'est là une solution sensée du point de vue politique, et nous devons féliciter le ministre d'avoir présenté un projet de loi permettant aux chemins de fer de rentabiliser davantage leur exploitation.

J'estime qu'une forte majorité de députés sont d'accord pour dire que le meilleur moyen de garantir un service ferroviaire efficace et rentable consiste à susciter la concurrence dans le secteur des chemins de fer. Cependant, cela ne se fera pas par une déréglementation complète, comme le soutiennent certains, parce qu'il y a beaucoup d'industries dans l'ouest du Canada dont le sort dépend du transport par rail.

Si on regarde l'histoire, on constate que la réglementation du transport par rail a joué un rôle différent de la réglementation des autres modes de transport. La réglementation du transport par camion a limité les services de camionnage et a limité la liberté de choix des consommateurs. La déréglementation de ce type de transport a eu pour résultat de stimuler la concurrence.

La réglementation du transport ferroviaire visait autre chose. Elle protège les expéditeurs captifs du pouvoir monopolistique excessif des chemins de fer. Des dispositions législatives garantissant l'existence de plusieurs options aux clients des chemins de fer favorisent la concurrence. Le gouvernement a déclaré

*Initiatives ministérielles*

clairement que ces dispositions, qui visent expressément à protéger les intérêts des expéditeurs, resteront inchangées pour le moment. Nous appuyons totalement cette décision.

Cependant, certaines dispositions du projet de loi me préoccupent sérieusement. Il s'agit de celles qui feront que les clients des chemins de fer auront plus de difficulté à s'adresser à l'Office national des transports en cas de besoin. Cela va à l'encontre de l'instauration d'une saine concurrence dans les chemins de fer et est inutile si l'on se fie à l'expérience des huit dernières années.

Les clients n'ont invoqué les dispositions de protection des expéditeurs des marchés captifs qu'à de rares occasions seulement. Leur principal avantage a été de donner aux clients un poids relatif dans la négociation des accords sur les tarifs et les services avec les sociétés ferroviaires. Des milliers de ces accords ont pu être conclus entre les sociétés ferroviaires et leurs clients et ces derniers n'ont eu recours à l'office que lorsqu'il était impossible de s'entendre. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de limiter l'accès à l'office. Cela ne fera que nuire à l'efficacité de ces dispositions, rendant plus difficile la conclusion d'arrangements commerciaux.

L'article 113 du projet de loi dit que les prix et conditions fixés par l'office doivent être commercialement équitables et raisonnables, ce qui est très logique en principe. Le problème, c'est que le projet de loi ne donne aucune définition de ce qui est commercialement équitable et raisonnable.

Le paragraphe 34(1) permettra à l'office d'ordonner le versement d'une indemnité pour toute perte ou tout retard résultant d'une instance jugée frustratoire. Même si, encore une fois, cela ne semble pas déraisonnable, je ne vois aucune raison pressante pour inclure une telle disposition dans le projet de loi. La présentation de demandes frustratoires à l'office n'est pas chose courante. De plus, si une instance est introduite, l'office a le pouvoir d'ordonner le paiement des frais par la partie contrevenante.

● (1550)

Je crains que cette disposition n'ait un effet dissuasif sur un client qui a une instance valable à introduire devant l'office. L'idée de devoir payer une indemnité élevée s'il arrivait que la demande soit jugée frustratoire suffirait à empêcher un client de présenter une demande valable.

Je sais également que le comité examinera les dispositions concernant le droit de passage. Nombreux sont ceux qui espèrent que la disposition autorisant les compagnies de chemin de fer à abandonner ou vendre des lignes ferroviaires conduira à la création de nombreuses lignes secondaires. L'absence du droit de passage, comme proposé initialement, jusqu'au lieu de correspondance le plus proche afin de recevoir deux soumissions pour le coût de transport signifie que les lignes ferroviaires secondaires demeureront captives et moins libres qu'elles ne le sont actuellement.

Je suis très heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi. Je sais que le comité prendra le temps d'écouter les nombreux Canadiens qui sont très préoccupés par le passage de l'ensemble de l'industrie du transport ferroviaire canadienne dans un nouvel environnement.

**M. Jim Hart (Okanagan—Similkameen—Merritt, Réf.):** Madame la Présidente, je tiens à dire, au nom de mes électeurs d'Okanagan—Similkameen—Merritt, que je suis en plein accord avec ce que le député réformiste de Kootenay—Ouest—Revelstoke a dit au sujet du projet de loi C-101.

Pendant la dernière campagne électorale, les libéraux avaient expliqué dans leur infâme livre rouge comment ils allaient faire les choses différemment. La Chambre s'en souvient-elle? Ils avaient peine à se contenir lorsqu'ils décrivaient la manière différente dont ils entendaient gouverner une fois qu'ils auraient pris les rênes du pouvoir.

La vice-première ministre a même eu l'audace de déclarer que les libéraux remplaceraient la taxe sur les biens et services dans l'année qui suivrait leur élection, sinon elle s'engageait à démissionner. La TPS se porte très bien et la vice-première ministre ne manifeste aucune intention de démissionner de son siège comme elle avait promis de le faire. Est-ce là ce que les Canadiens doivent comprendre lorsqu'on leur dit qu'on fera les choses différemment?

Différemment de quoi? me demandent mes électeurs. C'est le même genre d'entourloupettes que celles du gouvernement Mulroney. Que ce soit eux ou le gouvernement Mulroney, il s'agit toujours de faire les choses différemment. Nous savons tous le sort qu'ont réservé les gens au parti de M. Mulroney et à sa façon de faire les choses différemment?

Que nous offre-t-on? Des promesses en l'air! Les libéraux ont promis d'apporter d'importants changements au régime de pensions des députés. Ils n'ont apporté que des changements mineurs qui ne tiennent pas compte des normes appliquées dans le secteur privé en ce qui concerne les régimes de pensions.

Les libéraux ont promis de donner davantage de pouvoir aux députés en faisant davantage recours aux votes libres. Vous rendez-vous compte, des votes libres à la Chambre des communes! Les libéraux sont revenus sur cette promesse en exerçant un contrôle rigoureux sur la façon de voter des membres de leur propre parti.

Le but de mon argument est simple. En ce qui concerne la motion présentée par le gouvernement à ce stade-ci, il est impossible pour nous députés, de ce côté-ci de la Chambre, de faire confiance au gouvernement libéral et les Canadiens ne devraient pas non plus lui faire confiance. La position du porte-parole du Parti réformiste en matière de transports est tout à fait juste. La Colombie-Britannique dépend des transports par chemin de fer depuis l'époque de la Confédération. L'industrie minière et l'industrie forestière constituent une importante partie de son économie.

Beaucoup de compagnies en Colombie-Britannique se sont mises en rapport avec nous au sujet de ce projet de loi. Les invitations que nous leur avons envoyées pour leur demander leur contribution ont valu à nos bureaux de recevoir une avalanche d'informations. L'industrie ne cesse pas de nous envoyer des propositions d'amendements détaillés en ce qui concerne ce projet de loi. Toutes les compagnies nous ont bien fait comprendre qu'elles estimaient que le projet de loi C-101 est essentiel pour maintenir et accroître la concurrence entre les compagnies de chemin de fer canadiennes.

• (1555)

Il y a toutefois un certain danger que les libéraux se servent de ce projet de loi pour n'apporter que des améliorations minimales à la situation. Les chemins de fer canadiens paient des impôts exorbitants et croulent sous la réglementation, ce qui nous a défavorisés par rapport à notre principal partenaire commercial. Si le gouvernement fédéral pouvaient faire quoi que ce soit pour améliorer la compétitivité du Canada au chapitre des politiques sur le transport routier, ces compagnies nous demanderaient d'y voir.

Nous sommes tous d'accord pour dire que la principale réalisation du projet de loi C-101, soit un processus renouvelé et clairement établi pour l'abandon de lignes ferroviaires, est avantageuse. Ce changement permettrait aux sociétés de faire en sorte que les lignes secondaires soient régies par les lois provinciales.

Le principal défaut du projet de loi, c'est qu'il empêche les prix d'être soumis aux forces du marché. Les libéraux veulent que les chemins de fer continuent à être traités comme un service plutôt que comme une entreprise commerciale. Avec ce projet de loi, ils maintiennent le droit de l'Office des transports de réglementer les prix.

Encore une fois, les libéraux essaient de faire du développement régional au moyen de directives. C'est honteux. Les entreprises canadiennes sont fatiguées de cette conception qu'ils ont des directives qui régissent leur existence. Le projet de loi autorise le Cabinet à décider quelles lignes de chemin de fer seront abandonnées au cours des prochaines années.

Les libéraux officialisent leur droit exclusif d'utiliser ces abandons comme autant de bombes qu'ils pourront lancer pendant leur campagne pré-électorale. Il n'y a aucune raison que ce projet de loi soit renvoyé au comité tout de suite après la première lecture.

Une telle décision ne sert que les libéraux et leur programme politique. De ce côté-ci de la Chambre, nous avons vu à maintes reprises à quoi menait ce genre de demande de la part des ministériels. Les libéraux aimeraient nous faire croire que cette manœuvre est une manière de faire différente, pour reprendre leur jargon. Toutefois, nous savons qu'il n'en est rien. Les libéraux ne cherchent qu'à faciliter la vente des actions du CN cet automne.

Les libéraux veulent limiter l'accès aux audiences du comité. Ce dernier, en proie à une poussée de fièvre dictatoriale libérale, a fixé des délais arbitraires pour la soumission des mémoires.

Ces délais ont été adoptés par le comité du fait que les libéraux y sont dominants. Nous savons tous ce qui arrive aux députés

### *Initiatives ministérielles*

libéraux qui ne votent pas comme l'intelligentsia de leur parti ou qui refusent de voter comme on leur dit. Nous l'avons déjà vu ici même.

De ce côté-ci de la Chambre, nous savons que le comité a reçu de nombreux mémoires pendant l'été. Nous savons aussi que le comité avait promis de les distribuer pour que tous les députés puissent en prendre connaissance.

Nous savons pourtant que pas un de ces mémoires n'a été distribué. Nous savons que les libéraux font les choses différemment. Je me souviens du gouvernement précédent. Je ne vois pas la différence. Monsieur le Président, la voyez-vous, vous, la différence?

Voici la différence que voient les Canadiens. Les projets de loi C-89 et C-91 ont été expédiés par les libéraux. À l'époque, ils ont dit que ça donnerait un processus plus souple au niveau des amendements ou quelque chose du genre. Ces deux mesures législatives ont été adoptées sans aucun amendement. C'est ce qu'on appelle faire les choses différemment. Ils ne permettent aucune modification. Ce serait risible s'il ne s'agissait pas de mesures législatives importantes touchant les intérêts des Canadiens.

J'exhorte cette Chambre à ne pas voter en faveur du projet de loi C-101 car son étude doit se faire selon les normes. Assurons-nous que cette mesure législative est traitée comme elle devrait l'être en cet endroit.

• (1600)

**Le Président:** Je voudrais faire remarquer aux députés qu'en principe, le Président ne répond jamais aux questions, mais je sais que les députés connaissent cette règle.

**M. Glen McKinnon (Brandon—Souris, Lib.):** Monsieur le Président, je partagerai ma période de dix minutes avec mon collègue, le député de Souris—Moose Mountain.

Le Parti réformiste insiste pour parler uniquement du processus et non du contenu du projet de loi C-101. À notre avis, nous, les députés de ce côté-ci, ne faisons que nous conformer aux nouvelles règles mises en vigueur par le gouvernement et nous avons l'intention de les respecter.

L'historique du projet de loi C-101 est fort intéressant. Son but est de réduire, dans une certaine mesure, l'importance de l'Office national des transports en remplaçant les neuf membres à temps plein par trois membres à temps plein et trois à temps partiel. Nous espérons aussi ramener le nombre d'employés de l'office de 500 à 200. Cette mesure est tout à fait conforme à notre désir d'efficience au sein du système.

La structure de l'industrie ferroviaire et des lois qui la réglementent datent d'une époque où le Canada formait un marché intérieur autonome, mais cette époque est révolue. La croissance du Canada et les possibilités de ses habitants dépendent maintenant de la capacité de nos industries à faire face et à répondre aux besoins des marchés mondiaux. Le transport par rail est d'une importance stratégique pour nos exportateurs car c'est le moyen qui assurera notre présence sur les marchés d'exportation. Il est donc essentiel d'avoir une industrie ferroviaire viable, qui peut attirer de nouveaux capitaux et qui peut satisfaire les besoins des expéditeurs.

*Initiatives ministérielles*

Pendant longtemps, la loi a visé principalement le réseau des deux grandes compagnies ferroviaires et cherchait à les empêcher de modifier leur réseau. Elle était vue comme un mécanisme pour empêcher l'abandon de certaines lignes et la réduction du service. Elle ne prévoyait aucune autre façon de fournir les services ferroviaires locaux.

En lisant le projet de loi, j'ai l'impression qu'il y a des dispositions en vertu desquelles l'abandon de lignes, s'il se produit, se fera sur une base très différente. On respectera le fait qu'il faut prendre en considération les aspects économiques, mais on exigera des deux grandes compagnies ferroviaires qu'elles démontrent qu'elles ont essayé de vendre les lignes visées pour en faire des CFIL.

La Loi sur les transports au Canada encourage les grandes compagnies à se restructurer de façon à promouvoir la création de nouvelles initiatives ferroviaires et des chemins de fer d'intérêt local. À l'avenir, la loi mettra en oeuvre un mécanisme qui permettra à des intérêts du secteur privé ou à des fonctionnaires régionaux d'intercéder pour prendre le contrôle de lignes qu'ils considèrent importantes pour le transport ferroviaire à l'échelon régional.

Le cadre défini par la nouvelle Loi sur les transports au Canada voit notre industrie ferroviaire et sa viabilité future comme cruciales pour la croissance à long terme. Il encourage une nouvelle participation, aux niveaux local et régional, afin de préserver le service ferroviaire.

La Loi sur les transports au Canada est une bonne chose pour le pays, parce qu'elle reflète ce dont un Canada moderne a besoin. C'est un cadre qui reconnaît la nature globale des marchés et l'importance stratégique des transports, en particulier des transports ferroviaires.

**M. Bernie Collins (Souris—Moose Mountain, Lib.):** Monsieur le Président, j'étais un des neuf députés qui ont voté contre le projet de loi C-68. Je voudrais déclarer officiellement, aujourd'hui, qu'aucune mesure n'a été prise contre ceux d'entre nous qui avons pris cette position, il y a quelque temps. Peut-être que cela éclairera certains députés réformistes qui, parce que nous avons pris la position que je viens d'indiquer, estimaient que nous allions être méprisés. Tel n'a pas été le cas.

En ce qui concerne le projet de loi d'aujourd'hui, le gouvernement fédéral montre son engagement à l'égard d'un réseau de transport qui soit sûr, efficace, économique et compétitif. Cette mesure législative fait partie du processus de modernisation déjà en cours.

• (1605)

Les électeurs de ma circonscription sont en faveur d'une modernisation du réseau et d'une amélioration de son efficacité. Nous sommes étroitement concernés par cette mesure législative. Toute l'économie de la circonscription suit l'industrie céréalière. De nombreux changements se sont produits dans le secteur

agricole au cours de l'année écoulée. Actuellement, c'est un secteur qui traverse une difficile période de rajustement. La Loi sur les transports au Canada sera un rajustement de plus et, par conséquent, nous devons procéder avec une extrême prudence.

Je crains pour les lignes d'intérêt local dans cette expansion. Je tiens à ce que les expéditeurs sachent qu'ils vont être protégés et que leurs droits vont être sauvegardés grâce à cette nouvelle optique compétitive que prévoit la nouvelle loi. C'est pourquoi je me réjouis du renvoi de ce projet de loi à un comité. Le comité chargé de son étude ainsi que la population auront ainsi largement l'occasion d'examiner et de débattre le pour et le contre de chacun des aspects de cette mesure législative.

Ma circonscription compte plusieurs groupes qui ont de très bonnes idées et qui sont tout disposés à formuler des critiques constructives et des propositions en vue d'améliorer encore ce projet de loi. Ils souhaitent l'examiner à fond et se pencher sur ses effets à long terme. Le comité est l'endroit idéal pour un examen approfondi.

À mon avis, ce projet de loi touche tous les secteurs du transport, par rail, par air et par mer. Ce qui me préoccupe surtout, c'est la modernisation du transport par chemin de fer et sa plus grande efficacité. Ce projet de loi réduit la paperasse et élimine des coûts administratifs. Il limite l'intervention du gouvernement dans les activités courantes de l'industrie ferroviaire.

Le chemin de fer est le mode de transport le plus réglementé au Canada. Ce projet de loi réduit de 200 à environ 40 le nombre de mesures qui appellent l'intervention d'un organisme de réglementation. Il cadre avec l'engagement du gouvernement fédéral de moderniser ses opérations, d'éliminer le double emploi et d'améliorer la prestation des services.

Cette mesure législative facilite la tâche des exploitants de CFIL qui souhaitent acheter des chemins de fer en rendant le processus plus axé sur l'activité commerciale, moins compétitif et plus favorable aux nouveaux venus désireux d'acheter ou d'acquérir à bail des chemins de fer excédentaires.

La mesure législative renferme des dispositions visant à protéger les droits et les mécanismes de protection des expéditeurs. On assiste à un débat fort animé à cet égard et c'est précisément ce que souhaite le gouvernement. Nous voulons que les personnes qui sont touchées par ces modifications aillent témoigner devant le comité et contribuent ainsi à la version définitive du projet de loi.

La Loi sur les transports au Canada est une autre initiative du gouvernement en vue de la modernisation du secteur canadien du transport. Elle donne au Canada et aux entreprises canadiennes la possibilité d'être compétitifs au cours du XXI<sup>e</sup> siècle. Si on ajoute à cela l'importance qu'on attache au secteur agricole, on pourrait parvenir peut-être à un système plus efficient, le meilleur système du monde.

**Le Président:** La Chambre est-elle prête à se prononcer?



*Initiatives ministérielles*

**Des voix:** Le vote.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion, veuillez bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillez bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les oui l'emportent.

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

**Le Président:** Convoquez les députés.

*Après l'appel du timbre:*

**Le Président:** Conformément à l'alinéa 45(5)a) du Règlement, le vote sur la question dont la Chambre est saisie est reporté à 18 heures aujourd'hui. Le timbre ne sonnera pas plus de 15 minutes.

\* \* \*

• (1610)

## LOI SUR LES RÈGLEMENTS

L'ordre du jour appelle: Initiatives ministérielles:

26 avril 1995—Le ministre de la Justice—Deuxième lecture et renvoi au Comité permanent de la justice et des questions juridiques du projet de loi C-84, Loi prévoyant l'examen, l'enregistrement, la publication et le contrôle parlementaire des règlements et autres textes, et modifiant certaines lois en conséquence.

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, je propose:

Que le projet de loi C-84, Loi prévoyant l'examen, l'enregistrement, la publication et le contrôle parlementaire des règlements et autres textes, et modifiant certaines lois en conséquence, soit renvoyé au Comité permanent de la justice et des questions juridiques immédiatement après la première lecture, conformément au paragraphe 73(1) du Règlement.

—Monsieur le Président, le projet de loi C-84, qui est censé être une nouvelle Loi sur les règlements, devrait être renvoyé au comité et les députés devraient avoir la possibilité d'en discuter avant que la Chambre ne se prononce en principe sur cette façon d'aborder la réglementation.

On peut avoir l'impression qu'une mesure législative qui régit la prise de règlements au gouvernement est une question technique ou aride, mais en fait, certains députés seront surpris d'apprendre que cette question intéresse beaucoup de gens. Elle suscite beaucoup d'intérêt chez les Canadiens, car ce processus en vertu duquel on adopte la législation subordonnée a une incidence directe sur la façon de mener les affaires au Canada, sur la productivité, sur la compétitivité des entreprises au Canada.

Grâce à cette mesure, on veut accroître la productivité et la compétitivité de notre économie et le gouvernement est persuadé qu'on va atteindre cet objectif ainsi.

Je voudrais aussi faire remarquer que cette motion et la Loi sur les règlements, qu'on renvoie au comité après la première lecture, sont un autre bon exemple de la valeur du paragraphe 73(1) du Règlement de la Chambre des communes, qui a été parrainé par mon collègue, le leader du gouvernement à la Chambre des communes, au début de cette législature.

La nouvelle Loi sur les règlements dont je parle aujourd'hui vise à remplacer la Loi sur les textes réglementaires, qui régit depuis maintenant près de 25 ans le régime canadien d'établissement des règlements. Le projet de loi C-84 apporte à cette loi désuète d'importantes améliorations qui simplifient le processus réglementaire au palier fédéral et réduit les retards dans son application.

La réforme législative constitue une partie importante de la réforme réglementaire et une partie de l'initiative de mon collègue, le ministre de l'Industrie, au sujet d'une économie novatrice. Ce projet de loi vise à appuyer les mesures audacieuses, novatrices et imaginatives qu'il prend pour renforcer l'économie du Canada.

La nécessité de réformer le processus réglementaire ne fait aucun doute. Le processus actuel crée des problèmes. On les a cernés à maintes reprises par le passé. On a fait des demandes répétées pour que des améliorations législatives soient apportées, tout récemment lors des examens réglementaires de 1992-1993 dans l'ensemble de l'État.

Permettez-moi d'aborder quelques-uns des éléments clés de ce projet de loi. Premièrement, il vise à prévoir dans un État moderne une définition de «règlement» plus simple et rédigée en termes plus génériques, de sorte que la portée de la loi sera plus clairement comprise et que son application sera plus facilement déterminée.

Deuxièmement, en rédigeant le projet de loi C-84, on s'est efforcé d'employer un libellé plus simple et de communiquer plus directement sa signification aux personnes qui l'utilisent et qui invoquent le processus.

Troisièmement, la loi divise les documents réglementaires en différentes catégories et prévoit différentes sortes d'examen, selon la catégorie dont un document fait partie.

• (1615)

Quatrièmement, grâce à cette mesure, un pouvoir d'exemption révisé sera désormais assujéti à une considération d'intérêt public.

Cinquièmement, le projet de loi C-84 codifie et clarifie la loi en autorisant expressément l'incorporation par renvoi, à une norme internationale ou autre, toujours sous réserve d'une exigence expresse selon laquelle tout ce qui est incorporé par renvoi devrait être facilement accessible à tout individu ou toute partie qui s'y intéresse.

*Initiatives ministérielles*

Sixièmement, le projet de loi C-84 envisage un processus plus moderne qui permet la création d'un registre électronique de règlements tout en maintenant l'obligation gouvernementale de rendre compte des règlements au moyen d'un examen parlementaire.

[Français]

Nous savons que pour réformer la Loi sur les textes réglementaires, il faut en arriver à un juste équilibre entre les différents intérêts concernés. La nouvelle loi vise à rationaliser, à simplifier et à accélérer la prise de règlements. Mais nous le ferons sans négliger l'exigence de l'avis préalable, des observations publiques et de l'examen approfondi par le Parlement de toute législation obligatoire subordonnée.

Par conséquent, j'estime qu'il est important de souligner que les modifications que vise à apporter la Loi sur les règlements sont en grande partie des modifications de forme et ne changent pas le fond du processus actuel. Elles visent plutôt à enlever les ambiguïtés, à en simplifier les étapes au besoin et à moderniser en général la prise de règlements.

Mais d'abord et avant tout, la nouvelle Loi sur les règlements préserverait et renforcerait les objectifs et les principes fondamentaux de la Loi sur les textes réglementaires qui prévoit les sauvegardes juridiques nécessaires à la prise de règlements à caractère obligatoire. Ces objectifs incluent la primauté du droit, la transparence, la publicité des règlements et l'examen de l'exécutif par le Parlement dans le cadre de l'exercice du pouvoir législatif.

[Traduction]

Même si, d'une façon générale, la Loi sur les textes réglementaires a bien servi les Canadiens au cours des deux dernières décennies, le processus réglementaire est aujourd'hui considéré, tant de l'intérieur que de l'extérieur du gouvernement, comme un obstacle à l'adoption et à l'abrogation opportunes et efficaces de règlements. À cause de la manière dont s'applique actuellement la Loi sur les textes réglementaires, les organismes fédéraux peuvent difficilement adopter ou modifier à temps des règlements pour combler les besoins, parce que le processus réglementaire est trop compliqué et prend trop de temps. Tout cela préoccupe tous les Canadiens, surtout les gens d'affaires, car le régime est mal adapté aux circonstances qui changent.

Des retards inutiles pour moderniser ou améliorer notre système de réglementation peuvent aussi réduire notre capacité de réagir rapidement et efficacement face aux progrès en matière de santé et de sécurité ou d'environnement, de commerce international ou de relations fédérales-provinciales. Un système de réglementation désuet et inapproprié risque aussi de s'opposer au respect de la loi, à la croissance économique et à la possibilité de soutenir la concurrence, et il peut compliquer les relations entre le gouvernement et le secteur privé.

Nous sommes d'avis que la nouvelle loi améliorera la capacité du gouvernement de réagir rapidement et efficacement aux circonstances qui changent, de réduire le volume global de règlements, d'accélérer le processus et de permettre l'incorporation par renvoi de documents importants. Or, tout cela sera possible sans la moindre diminution du rôle du Parlement, qui consiste à surveiller le gouvernement quand il légifère par délégation.

En proposant aujourd'hui de renvoyer dès maintenant le projet de loi au comité pour y être étudié, j'exprime la conviction du gouvernement qu'il représente une amélioration importante dans la loi canadienne. Je sais qu'il suscitera les habituelles observations mesurées et pénétrantes de mes collègues des autres partis. J'ai bien hâte de participer moi-même à cette étude importante.

• (1620)

[Français]

**M. Richard Bélisle (La Prairie, BQ):** Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir aujourd'hui sur le projet de loi C-84.

Disons tout d'abord que ce projet de loi entraînera des modifications dans plus de 60 lois et projets de loi présentement devant cette Chambre. Son adoption aura donc un impact très important sur la législation fédérale.

Le projet de loi C-84 vise à remplacer l'ancienne Loi sur les textes réglementaires par une nouvelle Loi sur les règlements entièrement refondue et réécrite. Le projet de loi, comme l'ancienne loi, énonce des principes et des procédures administratives qui s'appliqueront aux quatre étapes de formulation d'un nouveau règlement, soit la préparation, l'adoption, la promulgation et la publication des règlements adoptés en vertu des lois fédérales.

Le projet de loi confirme aussi le pouvoir de révision du Comité mixte sur la réglementation de la Chambre des communes et du Sénat, ainsi qu'un meilleur contrôle parlementaire et le maintien de la responsabilité gouvernementale en matière de règlements.

Sommairement, le projet de loi C-84 vise en premier lieu une définition de règlements plus simple, en deuxième lieu la simplification du processus pour certains règlements, par exemption de l'examen, en troisième lieu la révision des motifs d'exemption du processus réglementaire, et en quatrième lieu la modernisation du processus réglementaire qui prévoit la consultation, l'enregistrement, la publication par recours à des moyens électroniques.

Le projet de loi C-84 vise donc à moderniser l'ancienne loi et à corriger les difficultés rencontrées avec le processus réglementaire actuel.

Je passerai maintenant en revue certaines pièces maîtresses qui m'apparaissent très importantes dans ce projet de loi C-84. D'abord la définition de règlements y est plus simple, et rédigée en termes plus génériques que l'ancienne appellation de textes réglementaires qui apparaît à l'article 2. Ce projet de loi précise

*Initiatives ministérielles*

aussi que les listes et directives de toutes sortes font aussi partie des règlements mettant fin à une ambiguïté de la législation actuelle.

Il semble également que l'édition électronique serait à court terme une addition à la publication sur papier de l'édition régulière de la *Gazette du Canada*, mais il se peut que le gouvernement ait la possibilité d'éliminer la copie sur papier de la *Gazette du Canada* en ne publiant que l'édition électronique.

Pourquoi, dans cette situation, ne pas inclure une référence à la publication sur papier, même si cette édition pourrait éventuellement être imprimée en nombre restreint? Le projet de loi C-84 élimine le besoin d'imprimer un nombre précis d'exemplaires de règlements au cours du processus réglementaire ouvrant la voie à des économies substantielles, même en l'absence d'un système électronique.

On peut se demander pourquoi les objectifs en matière de sécurité, de santé et d'environnement sont, comme dans le projet de loi C-62, mentionnés nominativement? Est-ce encore une façon détournée d'envahir encore plus les juridictions des provinces? Ce pouvoir d'exception du gouverneur en conseil semble être assujéti à des critères qui nous apparaissent plus ou moins clairs.

Pourquoi ne pas étendre l'interdiction de l'article 64 du projet de loi touchant la Loi sur la production de défense à d'autres lois fédérales à forte incidence sur la santé et sur l'environnement, comme par exemple aux grands projets de développement économique, tels les pipelines, Hibernia, les centrales nucléaires et autres? Pour répondre à cette question, il faudrait connaître la liste complète des règlements qui sont actuellement soustraits du processus, ou qui seront susceptibles, advenant l'adoption du projet de loi C-84, d'être exemptés à l'avenir.

Il nous apparaît également inconcevable que le paragraphe 11(4) prévoyant que le règlement n'ait pas été publié, ne constitue pas un motif d'invalidité. Il faut plus de transparence dans ce gouvernement. Un règlement a force de loi et devrait toujours faire l'objet d'une publication dans la *Gazette du Canada*. Le projet de loi affirme toutefois qu'aucune sanction ne peut découler du non-respect de tels règlements non publiés. Nous croyons que le public canadien et québécois a le droit absolu de savoir quels règlements sont en vigueur. Pourquoi adopter des règlements si leur non-respect n'entraîne aucune sanction?

Dans certains cas, des groupes ou des entreprises n'apprennent l'existence d'un règlement que lors de la publication de l'index trimestriel.

Concrètement, ce projet de loi prévoit un système de publication et de distribution des textes réglementaires ajusté au cas par cas, ad hoc dans les faits. L'article 15 devrait être simplement abrogé, selon nous.

Ce nouveau processus réglementaire permettrait au gouvernement fédéral de se retirer progressivement de la réglementation de certaines industries par l'incorporation de normes privées ou internationales par renvoi réglementaire.

• (1625)

Le paragraphe 16(5) précise qu'une modification apportée par un organisme commercial ou par un gouvernement étranger pourrait avoir force de loi au Canada dès son énoncé. Et ceci, en dépit du fait que la modification ne soit ni publiée sous forme de règlement dans la *Gazette du Canada*, ni publiée dans les deux

langues officielles, particulièrement en français en ce qui concerne les normes américaines. Dans le contexte du libre-échange en Amérique du Nord et, éventuellement dans les deux Amériques, il y a danger de préjudice pour le français.

Le but de l'incorporation des documents par renvoi dans un règlement est double: premièrement, retirer le gouvernement fédéral de la réglementation de tous les détails du secteur industriel concerné; et deuxièmement, profiter de l'expertise des organisations canadiennes, américaines et internationales qui fixent des normes qui devront, tôt ou tard, être adoptées par l'industrie canadienne. On demande en fait à l'industrie de s'autodiscipliner. En procédant par renvoi, les normes peuvent être mises à jour directement par les organismes et gouvernements concernés et le gouvernement fédéral canadien n'est pas obligé de les adopter à son tour.

Cette «privatisation» et «internationalisation» de la réglementation commerciale et industrielle, probablement sur la base des normes américaines et/ou internationales, ouvre la porte à l'adoption de normes rédigées uniquement en langue anglaise.

En admettant que le Code soit disponible en français, conformément au paragraphe 16(2), qui peut nous assurer que les modifications apportées au Code par la suite seront publiées en français par l'association américaine ou simultanément par l'autorité réglementante canadienne? L'article 17 sur l'accessibilité des documents ne nous apparaît pas un garant suffisant à ce niveau.

On peut conclure qu'un certain nombre de documents incorporés par renvoi dans un règlement qui auront force de loi au Canada ne seront pas publiés en français ou ne seront pas disponibles en français auprès de l'autorité réglementante. Les Québécois n'auront-ils accès à une réglementation disponible entièrement en français qu'après la souveraineté du Québec? Il faut se poser la question.

Nous proposons aussi un amendement à l'article 25 sous forme d'un nouveau paragraphe (3) ordonnant au gouvernement de déposer au Comité de la réglementation les projets de règlement au même moment qu'il dépose ses projets de loi à la Chambre des communes.

Il faut biffer également l'alinéa 26g)(i) qui autorise l'énoncé de règlements secrets touchant le domaine des relations fédérales-provinciales. Le projet de loi C-84 laisse croire ici que les provinces, comme les pays étrangers, sont les ennemis du gouvernement fédéral. Cette même précaution n'existe probablement même pas dans la législation de l'Europe des quinze.

Comment créer un climat d'harmonie, de consensus et de collaboration entre le fédéral et les provinces quand même la réglementation prévoit des règlements secrets dans les relations fédérales-provinciales. Une telle disposition est-elle nécessaire dans les relations internationales d'aujourd'hui? La défense nationale, voilà, selon nous, le seul alinéa 26g) qui se justifie pleinement aujourd'hui.

En terminant, j'aimerais souligner que le projet de loi C-84 utilise l'expression «autorité réglementante»; or, le mot «réglementante» n'existe tout simplement pas en français. On devrait plutôt utiliser l'expression «autorité réglementaire» pour désigner les institutions, ministères, organismes, commissions qui exercent le pouvoir réglementaire, et ce, conformément à la définition que l'on trouve chez les auteurs du *Trésor de la langue française*, dans leur édition de 1990.

*Initiatives ministérielles*

En conclusion, nous pouvons affirmer que ce projet de loi C-84 modernise le processus réglementaire actuel prévu par la Loi sur les textes réglementaires et qu'il mérite qu'on l'appuie, mais qu'on l'appuie seulement après l'adoption par le gouvernement des nombreuses modifications que nous avons énoncées dans l'exposé d'aujourd'hui.

[Traduction]

**M. Randy White (Fraser Valley-Ouest, Réf.):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre part au débat du projet de loi C-84 avec mes collègues. Comme il ne s'agit pas d'un débat sur la criminologie, nous nous contenterons aujourd'hui d'exposer simplement les observations que nous inspire la mesure à l'étude.

Le projet de loi C-84 prévoit l'examen, l'enregistrement, la publication et le contrôle parlementaire des règlements et autres textes, et modifie certaines lois en conséquence.

**M. O'Reilly:** C'est une légende dans son cerveau.

**M. White (Fraser Valley-Ouest):** Comment se fait-il, monsieur le Président, que je ne puisse pas intervenir à la Chambre. . .

• (1630)

**Le Président:** Après avoir écouté ces observations préliminaires, j'ai dû vérifier pour voir s'il s'agissait vraiment du député de Fraser Valley-Ouest. Je l'invite à poursuivre.

**M. Simmons:** Il vous connaît bien.

**M. White (Fraser Valley-Ouest):** Monsieur le Président, on a une bien mauvaise réputation quand même le Président nous connaît bien.

Le Parti réformiste a l'intention de s'opposer au projet de loi, non pas à cause de ce qu'il vise à faire, mais parce que nous estimons que le projet de loi proposé par le ministre de la Justice présente de graves lacunes. Notre opposition au projet de loi a par ailleurs un caractère équilibré à cause des dispositions qui n'y figurent pas.

Qu'on ne s'y trompe pas, les réformistes, de ce côté-ci de la Chambre, tiennent tout autant que tout le monde à voir le processus de réglementation fonctionner efficacement au Canada. Il est clair que la mesure à l'étude constitue l'autre moitié de l'effort du gouvernement en matière de réforme de la réglementation.

En toute équité, et en contraste frappant avec les conclusions auxquelles il en était arrivé touchant le projet de loi C-62, le gouvernement a proposé un projet de loi qui vise à mettre de l'ordre dans le processus de réglementation et à remplacer la Loi sur les textes réglementaires. Pourtant, pour les raisons que j'énoncerai par la suite, cette initiative, comme tant d'autres annoncées dans le livre rouge libéral, promet beaucoup mais déçoit quand vient le temps de passer à l'action.

L'examen de cette loi aurait dû être confié au Comité mixte permanent de l'examen de la réglementation plutôt qu'à un autre comité des opérations gouvernementales. Vous n'avez pas besoin de me croire sur parole. Il devrait être parfaitement évident, même pour le plus partisan des députés, que les termes «contrôle

parlementaire des règlements» contenus dans le titre du projet de loi aurait dû rendre le renvoi purement théorique. C'est ce que le député de Scarborough—Rouge River a dit le 18 mai au comité.

Mes estimés collègues du gouvernement ont beau soutenir qu'il n'existe aucun précédent ni aucune disposition pour un tel renvoi, il n'en reste pas moins que, dans une lettre qu'il a adressée aux membres du comité d'examen de la réglementation, le greffier du comité cite des exemples bien documentés. En outre, le paragraphe 73(1) du Règlement permet au gouvernement de procéder à un tel renvoi.

Soit dit très respectueusement, le fait que cela n'ait pas été renvoyé au comité pertinent me porte à croire que l'intention du gouvernement à l'égard du projet de loi n'était peut-être pas tout à fait pure au départ.

Je signale aussi que le Parti réformiste conteste le projet de loi pour ce qu'il n'est pas. Dans ce cas-ci, comme le signaleront les membres du comité d'examen de la réglementation il n'y a aucune formule de rejet inscrite dans la loi.

Une façon pour le Parlement de s'assurer que la réglementation est examinée, c'est en la soumettant à l'analyse du comité d'examen de la réglementation. Je citerai souvent le nom du comité au cours de mes observations. Le travail du comité se rapporte tout autant à ce débat que le projet de loi C-84 lui-même.

Depuis 1986, le Comité mixte permanent de l'examen de la réglementation a le pouvoir, conformément à l'article 123 du Règlement, de recommander l'annulation d'un règlement. J'assure à mes collègues que ce pouvoir n'est exercé que très rarement et habituellement parce qu'un ministère fédéral a abusé de son autorité.

La recommandation que le comité présente conformément à l'article 123 du Règlement n'est justement qu'une recommandation. Il incombe au ministre compétent de prononcer l'annulation et, malheureusement, rien ne l'oblige à donner suite à la recommandation du comité d'annuler un règlement. En outre, le processus d'annulation ne s'applique pas à un règlement établi autrement que par le gouverneur en conseil, ou par un ministre.

Tout au long de la dernière législature, les libéraux, qui formaient alors l'opposition au comité d'examen de la réglementation, ont vu les inconvénients que présentait la situation qu'on leur soumettait. Dans un rapport publié en 1992, le sous-comité de la réglementation et de la concurrence demandait que la formule de rejet ait de nouveau un fondement législatif.

Le gouvernement a répondu qu'une telle mesure n'était pas nécessaire et l'hon. Ray Hnatyshyn a déclaré qu'il ne convenait pas d'adopter un projet de loi tant qu'on ne pouvait pas évaluer l'incidence des règles expérimentales. Nous sommes en 1995. Neuf années d'expérimentation se sont écoulées, et la seule chose qui ait changé, c'est que ce sont maintenant les libéraux qui sont au pouvoir. J'invite les députés ministériels à modifier ce projet de loi de manière à ce que tous les règlements et les lois rejetés soient assujettis à un examen parlementaire efficace et complet.

*Initiatives ministérielles*

• (1635)

La définition de règlement qu'on trouve au paragraphe 2(1) renferme l'expression «texte d'application générale». Cette expression fourre-tout constituera sans doute une source de débats pour de nombreuses années à venir. Il est vrai que, comparativement à la version actuelle que l'on trouve dans la Loi sur les textes réglementaires, la nouvelle définition de règlement est légèrement améliorée.

Cependant, cette définition pourrait en pratique exclure un décret ministériel, qui serait spécifique de par sa nature même. Par exemple, disons que le ministère des Affaires indiennes et du Nord prend un décret s'appliquant à la bande indienne Sechelt au sujet de la délivrance de permis. La question suivante se poserait: le décret doit-il être considéré comme un règlement assujéti à l'examen puisqu'il est d'application spécifique plutôt que générale? Cette question est importante parce qu'elle constitue une anomalie par rapport à la situation actuelle. J'espère donc que le gouvernement la clarifiera au cours du débat.

En outre, le paragraphe 5(1) modifie le pouvoir d'exemption que prévoit actuellement l'article 27 de la Loi sur les textes réglementaires. Le problème, c'est que les lignes directrices de l'article 27 semblent être remplacées par un pouvoir de nature générale. Le seul contrepois, c'est qu'étant lui-même un décret, le décret d'exemption est assujéti à l'examen.

De toute évidence, cette prétendue garantie est sujette à interprétation et, par conséquent, doit être considérée comme suspecte, car elle s'écarte des pratiques antérieures. Ce qui importe ici, c'est que le Parti réformiste et les Canadiens sont fondamentalement opposés à tout genre de pouvoir d'exemption. Là où ce pouvoir existe, il y a risque d'abus.

Je ne remets pas en cause la sincérité avec laquelle le gouvernement libéral a présenté ce projet de loi. Loin de moi cette idée. Mais si un gouvernement moins intègre était porté au pouvoir—nous avons un conseiller en éthique pour ce genre de situation, si les députés d'en face se souviennent de son existence, car je ne cesse de répéter à la Chambre qu'il est à peu près aussi occupé que le réparateur de Maytag—ferait-ildes exemptions en fonction de liens avec le Cabinet? Peut-être pas, mais le risque est là.

Enfin, les paragraphes 6(1) et 6(2) et l'article 7 sont au coeur de l'initiative du gouvernement visant à accélérer le processus de réglementation. Cet effort mérite des applaudissements. Ces dispositions pourraient toutefois avoir un effet désastreux sur le processus de réglementation, et je vais expliquer pourquoi.

Les dispositions que j'ai mentionnées sont censées faire en sorte que chaque autorité réglementante, qu'il s'agisse d'un ministre ou d'un ministère, soit responsable de la rédaction de ses règlements. C'est ensuite seulement que ceux-ci peuvent être soumis au Bureau du Conseil privé pour consultation. On estime que c'est là un progrès par rapport à la Loi sur les textes réglementaires. Par le passé, le Bureau du Conseil privé rédigeait

les textes et procédait à l'examen pour la plupart des autorités réglementantes. Après tout, c'est lui qui avait le plus de compétence en la matière. Malheureusement, il y avait ainsi un conflit d'intérêts.

Le projet de loi C-84 vise à faire disparaître ce conflit en retirant au Bureau du Conseil privé la responsabilité de la rédaction et en la confiant au ministre ou au ministère compétent. Ce faisant, le gouvernement charge de la rédaction de ces règlements des services juridiques qui, jusqu'à maintenant, n'ont eu qu'une expérience limitée en la matière, voire aucune. Par conséquent, il se pourrait que des versions de moindre qualité soient remises au Bureau du Conseil privé, qui devra probablement reprendre du début la rédaction des règlements.

• (1640)

Je le répète, les nouvelles dispositions sont l'expression de bonnes intentions, mais ne traduisent pas la réalité du processus réglementaire.

J'exhorte de nouveau mes collègues à la Chambre à améliorer les dispositions de ce projet de loi. La meilleure façon de le faire serait de prévoir dans le projet de loi une procédure de rejet. Nous aurons amplement le temps d'aborder et d'étudier cette proposition, mais je demande à mes collègues d'en face, surtout aux membres du comité de réglementation, de réclamer un amendement en ce sens. Bon nombre d'entre eux réclamaient déjà ce changement lorsqu'ils siégeaient dans l'opposition. S'ils refusaient d'agir aujourd'hui, ce serait inexcusable.

**M. Paul DeVillers (Simcoe-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je suis très heureux d'appuyer le projet de loi C-84, qui vise à améliorer le processus réglementaire dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Les restrictions et surtout les retards qu'engendre le système actuel entraînent pour les contribuables canadiens des dépenses cachées, mais tout de même très élevées, car le gouvernement dépense toujours davantage pour faire respecter des règlements désuets et inopportuns et pour réduire la compétitivité sur le marché international.

Les réformes proposées dans cette nouvelle Loi sur les règlements tendront à améliorer le processus réglementaire sans pour autant sacrifier ses objectifs fondamentaux. En améliorant la capacité du gouvernement de réviser rapidement les normes, on défendra les intérêts publics, car on veille à ce que les normes en matière de santé et de sécurité soient à jour et conformes aux nouvelles technologies.

Je voudrais maintenant parler un peu de la disposition du projet de loi C-84 qui a trait à l'incorporation par renvoi. Il s'agit d'incorporer à des règlements au moyen de renvois des normes internationales et d'autres documents. Il s'agit là d'un élément important de la réforme de notre réglementation.

*Initiatives ministérielles*

Il importe de comprendre que ces dispositions ne créent pas une nouvelle façon d'élaborer des règlements. L'incorporation par renvoi est un moyen légal très fréquemment utilisé par les gouvernements au Canada. C'est un moyen légal dont la légitimité a été reconnue par la Cour suprême du Canada. C'est un moyen légal couramment utilisé en Europe et préconisé par le Conseil canadien des normes et par beaucoup d'organismes internationaux, dont l'Organisation internationale de normalisation, dont le siège est à Genève.

L'incorporation de documents à des règlements, surtout lorsqu'ils sont modifiés de temps à autre, est, pour le gouvernement, un bon moyen de promouvoir l'harmonisation internationale et interprovinciale des normes fixées par voie de règlement. J'insiste sur le fait que cette harmonisation ne signifie pas du tout que les normes canadiennes seront abaissées. Dans bien des cas, elles deviendront plus rigoureuses.

L'expertise et la rapidité des organisations internationales et interprovinciales de rédaction des normes, dont les documents sont incorporés aux règlements par renvoi, sont des atouts pour le Canada puisqu'il devient ainsi plus concurrentiel, particulièrement si l'on tient compte de la rapidité des progrès technologiques. L'utilité de ce moyen pour accroître la compétitivité du Canada a été reconnue dans le rapport produit en 1993 par le sous-comité des finances sur la réglementation et la compétitivité.

[Français]

Les dispositions de la nouvelle loi, qui autorisent les ministères ayant un pouvoir de réglementation à mettre au point et à réviser des documents incorporés par renvoi, donnent aussi la possibilité importante de réviser et d'améliorer rapidement les réglementations. Il faut savoir que cette forme d'incorporation se limite aux documents de nature essentiellement technique et que les règles de conduite concernant le fond, établies par les ministères, restent assujetties à la totalité du processus réglementaire.

Encore une fois, j'insiste: dans ce domaine, nous ne modifions pas la loi en usage, mais nous la codifions et nous la clarifions. Elle s'applique depuis des années et la nouvelle loi ne fait qu'incarner la pratique actuelle.

• (1645)

Toutefois, nous proposons une amélioration importante par rapport à cette pratique, car les dispositions de la nouvelle Loi sur les règlements créent pour les ministères ayant un pouvoir de réglementation l'obligation statutaire, expresse, d'assurer l'accessibilité des documents incorporés.

Pour assurer l'efficacité du contrôle parlementaire en ce qui concerne les normes techniques incorporées, la nouvelle Loi sur les règlements prévoit que le Comité permanent mixte d'examen de la réglementation soit saisi d'office de tous les règlements.

Par conséquent, ce comité pourra, en tout temps, demander, réviser et commenter des règlements auxquels sont incorporés des documents et, ce faisant, pourra également prendre connaissance des documents en question. Les documents qui sont révisés

périodiquement peuvent être consultés dans l'état où ils se trouvent à la date de la requête.

[Traduction]

Comme le reste de la Loi sur les règlements, les dispositions ayant trait à l'incorporation par renvoi marquent ce que nous croyons être le juste équilibre entre, d'une part, la nécessité de rationaliser et d'accélérer le processus de réglementation et, d'autre part, les objectifs de légalité, d'accessibilité et de contrôle parlementaire sur la réglementation.

Le système de réglementation est débordé. Nous ne pouvons pas nous permettre d'y ajouter des documents dont ce système se passe pour le moment. Le projet de loi facilitera le recours à un moyen légitime de nous donner la souplesse dont nous avons besoin sans sacrifier la légalité, l'accessibilité ou la responsabilité parlementaire. Pour ces raisons, j'exhorte le comité à examiner le projet de loi et je demande instamment à la Chambre de l'adopter.

[Français]

**M. Ghislain Lebel (Chambly, BQ):** Monsieur le Président, il me fait plaisir, il s'agit plutôt d'une figure de style, car il ne me fait pas vraiment tout à fait plaisir de commenter le projet de loi C-84 qui est déposé pour étude.

J'écoutais le ministre de la Justice un peu plus tôt lorsqu'il s'est adressé à la Présidence pour renvoyer ce projet de loi à un comité parlementaire. Je reviendrai là-dessus un peu plus tard mais, entre-temps, on connaît ce parti qui nous gouverne actuellement, le Parti libéral, et ses intentions parfois contradictoires dans la poursuite de cette foulée de projets de loi. On a eu d'abord le projet de loi C-43, un fameux projet de loi qui traitait des lobbyistes sur la Colline parlementaire. Dans ce projet de loi, on disait qu'on voulait dorénavant—on se souvenait probablement de l'histoire de l'aéroport Pearson—avoir un conseiller en éthique, quelqu'un qui surveillera cela.

Peu de temps après, on nous amène le projet de loi C-62, que je résume ainsi: le projet de loi de substitution de normes. Un projet de loi qui autorise des fonctionnaires, sous le coup du moment, sous les pressions de l'un et de l'autre, souvent des amis au pouvoir—c'est encore le cas—à modifier certaines normes qui ont été établies par règlement. C'était le projet de loi C-62. Maintenant, on nous présente le projet de loi C-84 qui abolit la Loi sur les textes réglementaires.

Les députés du Bloc québécois ici savent que les choses doivent progresser, et les libéraux ne sont pas fous, ils nous lancent des beaux principes, ils nous parlent d'une «efficacité accrue», de «quelque chose de bien» qui sera plus près du citoyen, plus près du gouverné. Mais essayons donc de nous pencher sur ce projet de loi. Il contient quand même des choses intéressantes qu'on ne peut pas adopter à l'aveuglette.

Prenez par exemple cette législation par référence. Actuellement, au Comité mixte d'examen de la réglementation, on a des problèmes avec le ministère du Revenu, sur les incorporations, dans le texte réglementaire, par renvoi. On aurait pu préciser, à l'article du projet de loi en question, que ces réglementations par renvoi comprennent également—et je pense notamment à l'alinéa 16(1)c)—un gouvernement.

• (1650)

Est-ce qu'on peut incorporer dans notre législation un règlement qui a été adopté par un gouvernement étranger? C'est possible. C'est possible, lorsqu'on veut calculer par exemple l'état des revenus d'une personne, de prendre quelqu'un qui aurait fait son service militaire aux États-Unis ou dans un autre pays, qui aurait droit là-bas à un dédommagement pour sa participation à des forces armées étrangères, c'est possible qu'on puisse en référer à un texte réglementaire ou législatif de l'extérieur du Canada. Mais il faudrait le préciser. Ici, on nage encore dans le vague; on n'est pas sûr.

Et si ce texte-là qu'on veut incorporer par renvoi est susceptible de fluctuations, de modifications. Encore là, on ne le sait pas. Est-ce qu'on va devoir, dans mon exemple, modifier notre règlement à chaque fois que le département d'État vient changer le taux des pensions des anciens militaires américains? Est-ce qu'on va devoir modifier notre règlement? Là, à ce moment-là, je commence à douter de l'efficacité du processus.

Ce projet de loi part de tendances qui sont bonnes et qu'on peut difficilement contredire. Tout le monde est pour l'efficacité. Par contre, il sabote des principes qui sont depuis longtemps, depuis la *Bill of Right* de 1688 en Angleterre, incrustés dans nos pratiques réglementaires de cette monarchie constitutionnelle.

Il y en a quelques-uns, comme ils disaient en latin *delegatus non potest delegare*. On ne peut pas sous-déléguer quelque chose qui nous a été déjà délégué. Le projet de loi, lui, le prévoit maintenant, après quelque chose comme 300 ans d'application des règlements passés. Je suis d'accord pour que l'on fasse des changements, tout le monde en veut, surtout s'ils sont pour le mieux, mais est-ce qu'on va sous-sous-sous-déléguer le pouvoir de réglementation jusqu'au dernier commis qui a été embauché la semaine passée et qui, lui, a avantage, par exemple—je sais bien que la bonne foi se présume toujours—mais qui aurait avantage à modifier un règlement quelconque pour avantager quelqu'un de sa famille, quelqu'un de ses amis? Il n'y a pas de limite dans la sous-délégation du projet de loi C-84.

Cela est dangereux, surtout lorsqu'on fait le lien avec le projet de loi C-62 sur la substitution des normes. Je pense qu'à partir d'une bonne intention, le gouvernement est en train de tirer dans le fond de sa chaloupe et il va se couler. Les projets de loi du ministre de la Justice sont toujours comme cela. Ils énoncent de beaux principes, toujours. On l'a vu avec le projet de loi sur les armes à feu. Le principe était noble, le principe était louable en soi, mais *watch out* quand cela va arriver devant les tribunaux, par exemple. On veut désengorger les tribunaux. Ce n'est pas ce genre de pièce législative qui va aider à désengorger les tribunaux.

Les tribunaux sont déjà engorgés plus qu'il ne faudrait et on continue à leur garrocher des projets de loi basés sur des principes, mais pas tellement basés sur la réalité.

### Initiatives ministérielles

En commençant mon intervention, je disais que ce projet de loi aurait dû être référé, et le ministre de la Justice disait à un comité de députés qui étudierait sa portée. On a un Comité mixte permanent d'examen de la réglementation qui existe ici depuis 25 ans au moins, qui est un comité formé de spécialistes et Dieu sait que ce sont les libéraux qui sont majoritaires à ce comité. Ont-ils peur d'eux-mêmes?

Les libéraux siègent à ce comité, il y a des sénateurs libéraux qui y sont aussi. On sait que tous les projets de loi, une fois adoptés ici s'en vont au Sénat pour y être examinés. On a demandé au solliciteur général du Canada. Il nous a dit: Pour un besoin particulier, pourquoi ne pas référer le projet de loi C-84 au Comité mixte permanent de la réglementation où une quinzaine de sénateurs et députés, seize exactement, qui passent leur temps régulièrement à étudier la réglementation, ne croyez-vous pas qu'ils seraient les mieux placés, les plus aptes à en évaluer l'impact et la portée véritable?

Le solliciteur général du Canada nous a répondu que l'idée était merveilleuse, extraordinaire, sauf qu'il n'y avait pas de précédent en cette Chambre où on avait référé un projet de loi à un comité mixte.

• (1655)

Mais c'est justement là l'essence même d'un précédent, c'est d'être le premier. Si un précédent n'est plus le premier, ce n'est plus un précédent. Pourquoi le ministre se refuse-t-il tant à référer l'étude de ce projet de loi à un comité qui s'y connaît, qui fait juste patauger là-dedans à l'année longue et qui en étudie des milliers, annuellement, de ces règlements de toutes sortes, à partir du diamètre des pièces de cinq sous jusqu'au vidage des waterclosets à bord des avions.

Choisissez-les, ils sont partout. On les étudie tous. Puis là, on devient incompétents, du jour au lendemain, parce qu'il n'y a pas de précédent. Manifestation encore de l'incapacité de ce gouvernement de voir en dehors de sa «trail». Il regarde dans son petit sentier, puis tout ce qui se passe à côté, il ne le voit pas. Je demande donc au ministre d'avoir un sursaut de principes utilitaires et d'intervenir auprès de son collègue, le solliciteur général du Canada, et lui demander, pour tous les Canadiens et pour le mieux-être de notre réglementation, qu'il en crée un, justement, un précédent. C'est le temps. L'année prochaine, il sera trop tard. Ça va avoir été fait. Sinon, je vais lui demander de me définir ce qu'est un précédent.

Donc, mon intervention se situait à ce niveau. Je voulais dire tout simplement, en terminant, que si c'est l'efficacité que le gouvernement recherche, pourquoi ne répond-il pas tout de suite, dans les délais impartis par nos règlements de la Chambre? Lorsqu'on lui soumet un rapport de modification quelconque de règlement, pourquoi est-ce qu'il nous demande deux-trois extensions, qu'on écrit pendant deux ans avant de finalement s'écoeurer, nous autres, le comité, puis il n'en résulte rien. S'il commençait déjà par répondre au rapport déposé par le comité, ça serait déjà mieux puis l'efficacité en serait grandie.

[Traduction]

**M. Harbance Singh Dhaliwal (secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans, Lib.):** Madame la

*Initiatives ministérielles*

Présidente, lorsqu'on m'a demandé de participer au débat sur le projet de loi C-84, je débordais d'enthousiasme, tout comme le député de Fraser Valley-Ouest.

Ce projet de loi touche les petites et moyennes entreprises. C'est une importante mesure législative. Ayant moi-même travaillé dans le monde des affaires, j'ai eu à me conformer à des règlements venant de tous les ordres de gouvernement et qui n'ont plus de sens de nos jours.

Le projet de loi C-84 remplace la Loi sur les textes réglementaires, qui a été adoptée il y a presque 25 ans et qui n'a pas été révisée sérieusement depuis. C'est long, 25 ans. Cette loi est probablement désuète depuis 10 ans. Nous aurions dû la réviser il y a longtemps. Malheureusement, certaines mesures législatives qui devraient être révisées fréquemment ne le sont pas à cause de l'absence de pressions politiques en ce sens. J'espère que nous trouverons des moyens de réviser nos lois plus souvent et que nous envisagerons d'inclure un genre de disposition de temporisation afin de pouvoir moderniser notre réglementation de façon régulière.

J'étais déçu d'entendre que les députés de l'opposition n'appuieront pas ce projet de loi. En réalité, ils devraient féliciter le ministre de la Justice de renvoyer le projet de loi à un comité parlementaire avant la deuxième lecture, où on pourra examiner les principes qui sous-tendent cette mesure législative. C'est quelque chose que les députés du troisième parti ont souvent demandé. Ils veulent une plus grande participation. Ils veulent que les députés aient davantage l'occasion d'exprimer leurs opinions sur les projets de loi. Voilà une belle chance pour eux. Comme c'est quelque chose que les députés d'en face ont réclamé, je croyais qu'ils seraient très enthousiastes et qu'ils féliciteraient le ministre de leur donner cette occasion. Au lieu de cela, le député de Fraser Valley-Ouest a dit très clairement qu'il n'était pas en faveur de ce projet de loi.

• (1700)

Cette loi date de 25 ans. C'est une mesure complexe et lourde qui constitue un véritable fardeau pour les Canadiens. Ce que le ministre dit, c'est que nous voulons la simplifier et la moderniser. Nous voulons nous assurer qu'elle corresponde à la réalité d'aujourd'hui. Que disent les députés de l'opposition? Ils ne peuvent pas l'appuyer. Ne sont-ils pas en faveur d'une simplification de la loi? Ne veulent-ils pas moderniser la loi? Ne veulent-ils pas permettre aux comités de faire leur travail et d'examiner ce projet de loi?

Souvent à la Chambre, nous entendons des députés parler de la nécessité de simplifier la réglementation. Nous entendons souvent dire que les lois ne sont pas adaptées à la réalité d'aujourd'hui et qu'il faut faire preuve de bon sens. Le ministre nous donne maintenant cette occasion et les députés de l'opposition disent qu'ils ne peuvent l'appuyer.

Il m'est déjà arrivé, à l'instar de nombreux autres députés, j'imagine, de me heurter à un règlement qui souvent n'est plus adapté à la réalité actuelle. Nous communiquons alors avec des fonctionnaires et nous leur expliquons que cette mesure est dépassée dans le contexte commercial d'aujourd'hui, dans l'environnement actuel et compte tenu de la technologie moderne.

Souvent certains fonctionnaires nous donnent raison, mais nous disent qu'ils ont les mains liées parce que les règlements datent de très longtemps et que, comme ils n'ont pas été modifiés, ils sont tenus de s'y conformer.

Tous les députés ont maintenant une excellente occasion d'être les artisans de changements qui s'imposent pour que nous puissions fonctionner efficacement. Je sais que les députés du troisième parti parlent souvent d'accroître l'efficacité et de créer un environnement permettant aux entreprises de réaliser des économies.

Pour ce qui est de l'environnement, j'ai visité une entreprise de ma circonscription, la Pacific Meadows, qui participe au recyclage du métal. Les représentants de cette entreprise m'ont dit que certains règlements les empêchent de recycler.

Souvent lorsqu'il adopte un règlement, le gouvernement lance un vaste filet et capture, comme les pêcheurs, des prises accidentelles. Cela entrave les activités des petites et moyennes entreprises. Le filet était déployé pour couvrir toutes sortes de choses, mais pas pour s'appliquer à certaines entreprises. Voilà pourquoi il faut régulièrement réexaminer le processus de réglementation et les règlements pour veiller à ce qu'ils soient adaptés à la réalité actuelle, pour ce qui est du commerce international, des modifications touchant l'environnement et des changements dans le domaine de la santé. Il faut que tous ces aspects soient pris en considération. La loi actuelle n'en tient pas compte.

Le projet de loi contribuera grandement à simplifier le régime. Je ne peux pas comprendre comment on peut s'opposer à cela. Nous entrons dans une nouvelle ère de communications et d'électronique. Le projet de loi propose justement de créer un registre électronique, qui permettrait qu'on remplisse des formulaires par voie électronique. Cela contribuerait à accroître l'efficacité et la rentabilité. Nous ferons ainsi un progrès considérable.

J'espère que les députés d'en face sont conscients que les propriétaires de petites et moyennes entreprises d'un peu partout au Canada, qui comprennent la nécessité d'améliorer le fonctionnement de notre système de réglementation, seront déçus de la décision qu'ils ont prise de voter contre la modernisation du processus réglementaire. Les Canadiens de toutes les régions féliciteront le gouvernement et le ministre de la Justice d'avoir présenté ce projet de loi qui vise à moderniser et à simplifier la réglementation.

[Français]

**M. Jean-Paul Marchand (Québec-Est, BQ):** Madame la Présidente, le projet de loi C-84 cherche à semer la confusion dans le domaine des règlements au Canada. Il n'y a définitivement pas d'amélioration que l'on puisse constater à partir de ce projet de loi.

• (1705)

Comme mes collègues l'ont déjà mentionné, en fait, ce projet de loi va permettre au gouvernement de dissimuler ses erreurs d'opérations et de gaspillage. Les fonctionnaires et les gens au sein du gouvernement pourront plus facilement contourner le Parlement. Comme mes collègues l'ont expliqué, cela sème la confusion dans ce domaine de réglementation.



C'est une raison pour laquelle nous allons voter contre ce projet de loi. Contrairement à ce que mon collègue vient de dire, ce n'est même pas un projet de loi d'importance. C'est un projet qui nous est lancé, comme ça, pour occuper le temps dans la Chambre des communes, afin de ne pas parler des vraies choses, des vrais problèmes. Ce n'est pas un projet de loi qui aidera à créer de l'emploi. On sait très bien que ce projet de loi, comme bien d'autres petits projets de loi sans importance, est présenté pour occuper la Chambre afin qu'on ne discute pas de souveraineté, par exemple, ou de l'avenir du Canada. C'est pour retarder et permettre au gouvernement d'attendre après le référendum pour effectuer ses coupures au Québec. Les programmes sociaux seront sensiblement coupés de façon draconienne.

L'année prochaine verra des coupures encore plus draconiennes que celles de cette année. Cette année, dans les programmes sociaux, on voit des coupures de 650 millions de dollars. L'année prochaine, ce seront 1,2 milliard de dollars et peut-être plus. Pour les années subséquentes, ce seront deux à trois milliards de dollars par année. Ça, ce sont les vrais problèmes. Ils touchent les gens qui sont préoccupés, au Canada et au Québec, de voir leurs élus régler les problèmes. Et là, on est à la Chambre des communes en train de parler de règlements, d'un projet de loi qui s'attarde aux règlements et n'améliore même pas la situation, qui ne fait que semer la confusion et donner aux fonctionnaires plus de latitude pour imposer des règlements qui ne sont pas nécessairement profitables aux PME, aux gens d'affaires.

En ce qui concerne les vraies questions, c'est effectivement la tendance, au sein de ce gouvernement, d'appliquer des projets de loi, une philosophie politique qui va de plus en plus à la droite, une philosophie de centralisation des pouvoirs et de mise sur pied de projets politiques de droite, c'est-à-dire couper. Justement, l'exemple des programmes sociaux démontre très clairement que ce gouvernement n'a pas de respect pour la personne ordinaire. Quand on coupe des sommes faramineuses dans les programmes sociaux, quand on réduit l'accessibilité à l'assurance-chômage, ce sont là les vraies questions.

Pourquoi n'en parle-t-on pas, plutôt que de parler des règlements qui ne sont, à toutes fins utiles, que sans importance? C'est parce qu'on attend au 30 octobre pour voir si le Québec votera en faveur de la souveraineté. Moi, j'espère que les Québécois réaliseront que le fédéralisme n'est plus rentable, que le Québec contribue de plus en plus à l'administration d'un gouvernement central qui est de moins en moins efficace, et le projet de loi C-84 le démontre, parce que ce projet de loi, encore une fois, sème la confusion. On y retrouve de la contradiction et on ne respecte même pas les langues officielles.

Il donne des pouvoirs aux fonctionnaires sans qu'ils doivent même faire approuver leurs décisions par le Parlement. C'est ça que le Canada présente aux gens du Québec. C'est un gouvernement qui est de moins en moins efficace, qui sème la confusion et qui méprise le Québec. Quand on parle de coupures dans les programmes sociaux, de l'ordre de plusieurs milliards de dollars par année, quand on parle de réductions dans l'assurance-chômage, ces choses affectent les gens ordinaires. Puis aussi, quand le gouvernement a manifesté son intention de réduire les pensions de vieillesse, ce sont là les vrais problèmes, les vraies questions qui préoccupent les gens, du moins au Québec. Et là,

### *Initiatives ministérielles*

aujourd'hui, on parle de règlements, des règlements que personne ne comprend.

• (1710)

En lisant le projet de loi, on ne peut y voir des raisons ou un fondement, sauf peut-être le fait de nous obliger à nous lever en cette Chambre et à remplir le temps et de parler d'un projet de loi qui constitue une sorte de bouillie pour les chats. Alors que les vraies questions, on les évite, on les retarde, on attend la fin du mois d'octobre.

Ce projet de loi démontre aussi que le gouvernement fédéral a cette tendance à centraliser ses pouvoirs, d'orienter ses politiques vers la droite. C'est grave, parce que cette tendance se manifeste à travers l'Amérique du Nord, en Alberta, en Ontario et elle est maintenant au cœur du gouvernement à Ottawa. Cette tendance occasionne ces coupures à l'assurance-chômage, dans les programmes sociaux, alors que beaucoup de gens au Québec vont se retrouver sur le bien-être social.

Le fédéralisme n'est plus rentable pour le Québec. À mesure que les années avancent, le Québec va payer de plus en plus dans le système fédéral et va recevoir de moins en moins. D'ailleurs, depuis très longtemps, le Québec ne reçoit pas sa juste part dans tous les ministères fédéraux. On a reçu beaucoup d'argent sous forme de péréquation et d'assurance-chômage, mais ce ne sera plus le cas dans les années à venir. Le Québec va recevoir de moins en moins et payer de plus en plus.

Dans le cas de l'assurance-chômage, depuis 1990, le gouvernement fédéral ne contribue plus; donc, ce sont les employés et les employeurs qui le font. Cette année, en 1995, le gouvernement fédéral a accumulé une somme de cinq milliards de ce programme d'assurance-chômage qui sera utilisée pour autre chose, à d'autres fins que celles de l'assurance-chômage. Ils ne contribuent donc pas à verser des sommes pour ceux qui ont perdu leur emploi et en plus, ils réduisent l'accessibilité à l'assurance-chômage. L'année prochaine, au Québec, deux personnes sur trois qui vont faire des demandes d'assurance-chômage vont être jugées inadmissibles.

On prévoit déjà qu'il va y avoir 40 000 chômeurs qui vont se retrouver sur le bien-être social. Voici les vraies questions qui préoccupent les gens, et nous, au Parlement cette semaine, nous parlons de réglementation qui n'a ni queue ni tête, sauf de dire que le gouvernement est dans la confusion. Celui-ci passe sous silence les préoccupations fondamentales, car dans le débat sur la souveraineté du Québec, il n'a rien à offrir au Québec, on ne parle pas de la question et on évite de répondre aux questions.

Au Québec, nous avons le souci de développer la confiance des Québécois pour qu'ils se prennent en main après le 30 octobre. Nous avons le souci de créer de l'espoir vrai pour les employeurs et nous avons aussi un souci d'équité et de justice. Ce projet de loi relève du ministère de la Justice. Eh bien, la souveraineté du Québec est le meilleur moyen pour les Québécois d'avoir une véritable justice sur la terre québécoise.

[Traduction]

**Mme Mary Clancy (secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.):** Madame la Présidente, je suis très heureuse de participer au débat de cet après-midi.

*Initiatives ministérielles*

Madame la Présidente, vous et moi avons été élues en 1988. Les nouveaux élus de l'époque avaient sans doute un certain nombre de projets à réaliser, en tant que parlementaires. Ils portaient un intérêt considérable à certaines questions, que ce soit l'avenir de notre magnifique pays ou la poursuite de son épanouissement dans l'unité. Il y avait aussi des questions qui m'intéressaient au plus haut point, comme l'élimination, dans les plus brefs délais, de la violence contre les femmes.

• (1715)

Je ne risque guère de me tromper en affirmant que des mesures comme le projet de loi C-84, Loi sur les règlements, ne sont pas nécessairement de nature à soulever l'enthousiasme des députés, peu importe depuis combien de temps ils siègent à la Chambre des communes. Pourtant, ce projet de loi traite d'un sujet très important.

Le député de Kingston et les Îles va prendre part un peu plus tard à ce débat. Je crois que c'est une chose qu'il comprend parfaitement. Depuis le temps où, élève du secondaire, il a écrit un article sur le débat sur le pipeline à la Chambre, il s'est toujours intéressé aux questions de procédure. C'est peut-être l'un des députés qui s'y connaît le mieux dans ce domaine.

Comme le député de Kingston et les Îles en conviendra, j'en suis sûre, quand nous parlons de règlements, de la Loi sur les règlements, nous parlons en fait de procédure si je puis aller jusque-là.

Il ne s'agit pas du genre de choses qui se prêtent à de grandes envolées lyriques. Il ne s'agit pas du genre de choses qui se prêtent à de grands discours. Il s'agit strictement du bon fonctionnement du gouvernement.

Quels sont les objectifs du projet de loi? Ils sont multiples. Ce projet de loi simplifiera et rationalisera le processus de réglementation parce qu'il clarifiera les incertitudes juridiques dans ce domaine. Cette phrase ne fait pas vraiment vibrer de corde sensible chez le grand public. Elle n'en fait peut-être pas vraiment vibrer chez mes collègues des partis de l'opposition de l'autre côté. J'irais jusqu'à dire, malgré toute l'affection que mes collègues de ce côté-ci de la Chambre ont pour moi, que cela ne fait pas vraiment vibrer une corde sensible chez mon collègue de Miramichi, par exemple. Je ne crois pas que cela fasse vibrer une corde sensible chez mon collègue de la Saskatchewan.

**M. Milliken:** Pas pour l'instant.

**Mme Clancy:** Pas pour l'instant, mais ça ne fait rien car, encore une fois, il s'agit du bon fonctionnement d'un gouvernement. C'est aussi une histoire de promesses tenues, puisque l'une des principales promesses du livre rouge, en 1993, était de simplifier et de rationaliser l'administration des petites entreprises. C'est exactement ce que fait ce projet de loi. Par exemple, cette mesure remplace, dans le texte anglais, l'expression «statutory instruments» qui est archaïque et obscure par le terme «regulation».

L'une des choses que je constatais à l'époque où je pratiquais et enseignais le droit en plus de commenter les questions de droit dans les médias, avant que je devienne députée, c'était que, pour la plupart des Canadiens, il fallait démystifier les modalités

juridiques et administratives. Il est certainement capital de démystifier ces choses à l'intention des Canadiens qui oeuvrent dans la petite entreprise.

Cette mesure législative modernisera le processus réglementaire pour l'amener à l'ère de l'information en permettant la publication électronique des règlements et en instituant une tribune électronique qui permettra au public de faire connaître ses réactions. C'est une nouvelle étape dans la construction de l'autoroute de l'information. Le ministre de l'Industrie et le secrétaire d'État à la Science et à la Technologie nous ont d'ailleurs bien servi dans ce domaine, au cours des derniers jours.

Le projet de loi permettra d'avoir des règlements qui répondent mieux aux préoccupations de la population, parce qu'il donnera plus de pouvoir au Comité mixte d'examen de la réglementation.

• (1720)

Ce n'est pas nécessairement le genre de comité dont les députés des deux côtés de la Chambre s'arrachent les sièges, mais c'est un comité essentiel au fonctionnement harmonieux d'un bon gouvernement. Si nous formons actuellement le gouvernement, c'est notamment parce que nous avons toujours, comme maintenant, assuré un bon gouvernement aux Canadiens.

**Une voix:** Oh, oh!

**Mme Clancy:** Nous y parvenons, entre autres, en n'élisant jamais de barils vides.

En rationalisant et en simplifiant la procédure de réglementation et en la rendant plus accessible au public, ce projet de loi vient appuyer les efforts que fait le gouvernement pour agir avec plus de transparence et d'ouverture à l'endroit des Canadiens. C'est une autre promesse du livre rouge que nous avons respectée.

Ce projet de loi est aussi conforme au programme du gouvernement qui favorise la croissance économique et la création d'emplois, puisqu'il propose un processus de réglementation accéléré et rationalisé, qui améliorera la capacité d'adaptation des ministères aux changements de l'économie mondiale.

Lorsque je parle aux propriétaires de petites entreprises dans ma circonscription, ils se plaignent souvent de ne pas savoir ce qu'on attend d'eux. En adoptant ce projet de loi, nous allégerons le fardeau de ces exploitants de petites entreprises.

Je pense à des gens qui ont établi de petites entreprises à Halifax et particulièrement à celles qui se lancent le plus souvent en affaires de cette façon, c'est-à-dire les femmes. Les femmes créent des petites entreprises en plus grand nombre que les hommes au Canada. Généralement, elles les exploitent pendant plus longtemps et, à long terme, réussissent mieux.

Lorsque je me rends à des rencontres pour encourager les femmes qui ont la bosse des affaires et leur parler de la petite entreprise et de la relation entre elles et le gouvernement, ces femmes disent souvent qu'elles hésitent à se lancer dans le domaine de la petite entreprise parce qu'elles ne savent pas ce que le gouvernement va exiger. Elles craignent devoir payer des sommes considérables à des comptables et à des avocats pour

faire interpréter les directives gouvernementales afin que leurs entreprises se conforment aux règlements gouvernementaux.

Ce projet de loi apaisera leurs craintes; il facilitera l'accès aux directives gouvernementales et indiquera exactement ce qu'ils doivent faire à tous ceux qui se lancent en affaires.

Un bon gouvernement doit améliorer le pays et le rendre encore plus agréable pour les gens qui y vivent. J'ai écouté mon collègue québécois il y a quelques minutes. Il a répété à maintes reprises que, selon lui, le gouvernement fédéral n'avait rien à offrir aux gens du Québec. Je ne le crois pas, madame la Présidente. Je sais que vous ne le croyez pas. Et plus important encore, la population du Québec ne le croit pas non plus.

Récemment, j'ai eu le très grand plaisir de parcourir le pays. Je l'ai fait à deux reprises cet été. La première fois, je me suis arrêtée partout où le comité de l'immigration a tenu des audiences—mon collègue, le député de Bourassa, était des nôtres. La deuxième fois, c'était à mon retour de la quatrième conférence des femmes qui a eu lieu à Pékin, en me rendant à Ottawa en passant par Vancouver et Calgary.

J'ai toujours été étonnée par la solidité des liens qui unissent notre pays. Il importe peu que nous soyons du Québec ou des Maritimes, du Nord ou de l'Ouest, de Nova Sud-Ouest ou de Kingston et les Îles, de la magnifique Colombie-Britannique, que nous soyons du Nord, des Prairies ou encore de la belle province de Québec qui est tout aussi la mienne que la vôtre.

C'est un bon gouvernement que mon gouvernement offre aux Canadiens. C'est un bon gouvernement qui maintiendra les Canadiens unis et ce sont des lois aussi transparentes que celle-ci qui nous valent un bon gouvernement.

• (1725)

[Français]

**M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ):** Madame la Présidente, le Bloc québécois, quoique en faveur d'une modernisation de la Loi sur les règlements afin de corriger le problème du processus réglementaire actuel, ne peut ni ne veut se lancer dans cette aventure à l'aveuglette.

Le projet de loi C-84 tel que déposé n'offre pas toutes les garanties auxquelles on aurait dû s'attendre. En premier lieu, l'article 5 prévoit que le gouverneur en conseil peut soustraire tout règlement du processus réglementaire, à la condition que ça se fasse en fonction de l'intérêt public.

Selon cet article, l'intérêt public inclut la réalisation des objectifs de la réglementation en matière de santé, de sécurité, d'environnement et de développement durable, et de la réduction des coûts et des délais liés à la réglementation. Pourquoi les objectifs en matière de sécurité, de santé et d'environnement sont-ils mentionnés? Le gouvernement essaie-t-il d'une façon sour-

### Initiatives ministérielles

noise d'étendre les compétences fédérales en matière environnementale? Le gouvernement veut-il encore une fois créer des chevauchements inutiles et coûteux?

**M. Boudria:** Voyons, voyons!

**M. Milliken:** Rien de cela.

**M. Nunez:** C'est le projet de loi qui le dit, cher député.

Le gouvernement veut-il s'approprier des compétences qui appartiennent aux provinces? Est-ce là son fédéralisme flexible? Pour moi, c'est avancer par en arrière. Encore un croc-en-jambe aux provinces. Ce projet remet également en question la publication des règlements. Ce projet remet en question plusieurs autres aspects. On laisse le soin au greffier du Conseil privé de décider qu'un règlement soit publié, non pas tous dans la *Gazette du Canada*, comme c'est le cas actuellement, mais selon tout autre mode qu'il jugera opportun, soit dans des revues spécialisées, ou encore par des moyens informatiques.

Quelle transparence! Seules les personnes ou organismes directement concernés pourraient avoir un accès facile aux règlements. Cette procédure favorise les inégalités entre les citoyens, les inégalités entre les PME et la grande industrie qui, elle, avec ses lobbyistes peut suivre pas à pas les actions du gouvernement, ce qui n'est pas le cas de la petite et de la moyenne entreprise.

C'est inconcevable d'agir de la sorte. Le greffier doit être autorisé à publier dans la *Gazette du Canada* et ce officiellement et obligatoirement. Et pour mieux diffuser l'information, il peut ordonner que la publication puisse se faire dans un autre mode. Je n'y vois pas d'inconvénient. Ça c'est du progrès, c'est de la transparence et non pas une politique de deux poids deux mesures où l'on tente de cacher des informations. Mais il y a pire dans ce projet de loi.

Ce projet de loi n'est pas défendable lorsqu'on affirme que la non-publication d'un règlement ne constitue pas un motif d'invalidité. C'est là que le bât blesse. Il faut tout de même être honnête; le public a le droit de savoir quels règlements sont en vigueur. La publication officielle du règlement doit valider celui-ci. Comment pourrait-il en être autrement, si l'on désire assurer une équité à l'ensemble de la population?

Ce projet de loi permet en quelque sorte la privatisation de la réglementation commerciale ou industrielle probablement sur les bases des normes américaines, ce qui ouvre la porte à l'adoption de normes rédigées uniquement en langue anglaise.

• (1730)

Qui aura la responsabilité de traduire un éventuel code américain sur les normes de résistance des vis et boulons pour la construction aéronautique, par exemple? Si le code est disponible en français, quelle garantie avons-nous que les modifications apportées par la suite seront publiées en français par l'association américaine?

*Initiatives ministérielles*

Pour cette façon de faire, en offrant peu de garanties, le Canada, sur le dos d'organismes ou de pays collaborateurs, tente de nous imposer des normes et cadres qui ne nous concernent pas. Par cette loi et surtout cet article 19, le fédéral, à petits pas, tranquillement, tente de minimiser la culture québécoise en faisant des accros à notre identité.

Pour lui, il n'existe qu'une seule culture canadienne multiculturelle qui s'exprime en plusieurs langues dont le français, entre autres, mais surtout l'anglais.

Le processus de contrôle parlementaire des règlements est maintenu dans sa forme actuelle. On aurait dû profiter de l'étude de cette loi pour permettre une meilleure diffusion des règlements à l'ensemble des députés. Le projet doit inclure le droit pour tout député d'avoir accès aux règlements par réseau électronique ou au moins à un exemplaire sur papier. L'ensemble de la législation fédérale doit être disponible. Actuellement, les membres du Parlement ne disposent pas de cet outil de travail.

En terminant, je voudrais vous signaler une autre aberration que le gouvernement ne corrige pas dans ce projet de loi. Au moment même où un projet de loi est déposé à la Chambre, le gouvernement fait préparer des règlements. Si les députés avaient accès au projet de règlement au moment du débat sur le projet de loi, on éviterait une perte de temps dans les discussions de fond et on serait mieux placés pour juger des effets d'un nouveau règlement.

Pour tous ces motifs, je voterai contre le projet de loi dans sa forme actuelle, mais je voterai oui au prochain référendum québécois.

**M. Peter Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, c'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai suivi le discours de l'honorable député de Bourassa qui contenait beaucoup de bonnes idées. J'espère qu'il deviendra membre du Comité permanent des opérations gouvernementales qui se penchera sur ce projet de loi. Il pourrait proposer des amendements parce que, comme il le sait bien, le gouvernement a présenté ce projet de loi et a décidé aujourd'hui de le soumettre au comité, avant la deuxième lecture pour que l'honorable député, ainsi que les autres membres du Comité permanent des opérations gouvernementales puissent y proposer toutes sortes d'amendements. Cela fait partie des nouvelles procédures adoptées par le gouvernement au début de cette session, et j'espère que l'honorable député sera là avec ses idées et ses amendements.

[Traduction]

J'estime que c'est une procédure extrêmement importante que l'on adopte à l'égard de ce projet de loi. Le projet de loi présente des lacunes, certaines mentionnées par le député dans son discours, et cela me préoccupe. Je suis sûr que les membres du comité voudront l'examiner à fond.

En ma qualité de membre du comité d'examen de la réglementation qui y a consacré environ deux ans, j'ai des réserves à l'égard de ce projet de loi et je suis désolé qu'il ne soit pas renvoyé au Comité permanent d'examen de la réglementation qui compte parmi ses membres des experts en la matière. Bon nombre des membres du comité se penchent sur la question depuis bien plus longtemps que moi et sont beaucoup mieux informés que moi. Je suis désolé qu'on ne leur donne pas l'occasion de l'examiner en comité.

• (1735)

D'un autre côté, je crois fermement que certains d'entre nous assisteront de temps en temps aux réunions du Comité des opérations gouvernementales et feront connaître leur point de vue sur certains aspects du projet de loi, ce qui, je l'espère, aidera le ministre à améliorer le projet de loi dans l'intérêt de tous au Parlement.

**M. White (Fraser Valley-Ouest):** Ramenez Mary.

**M. Milliken:** Je sais que les députés veulent entendre davantage la députée de Halifax, la secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration. Je déplore, moi aussi, que son discours ait été limité à dix minutes. J'aimais beaucoup son discours. J'ai aussi remarqué qu'elle avait qualifié nos vis-à-vis de barils et je suis persuadé qu'ils ont apprécié cela.

**M. Stinson:** Néanmoins, nous sommes des barils pleins et les ministériels ne peuvent pas en dire autant.

**M. Milliken:** Le député dit que nos collègues d'en face sont des barils pleins. J'ignore de quoi ils sont pleins.

Je voudrais m'arrêter sur quelques propositions contenues dans le projet de loi. Plutôt que de me laisser distraire par les observations venant de l'autre côté, je préférerais m'en tenir à mon propre point de vue sur ce projet de loi, aujourd'hui.

Je tiens à féliciter le ministre d'avoir accepté que le projet de loi soit renvoyé au comité avant la deuxième lecture. Malgré les critiques formulées par nos collègues d'en face, je crois qu'on donne ainsi au comité le maximum de possibilités d'apporter des modifications à ce projet de loi s'il juge qu'il a des lacunes.

La députée qui m'a précédé nous a appris que le projet de loi avait pour objectif d'abroger la Loi sur les textes réglementaires et de remplacer la définition de «textes réglementaires» par une nouvelle définition du terme «règlement». Il prévoit notamment l'incorporation par renvoi de règlements ou de descriptions dans d'autres documents promulgués par d'autres organisations ou d'autres gouvernements.

Je sais que dans ses observations, le député de Bourassa est revenu sur l'article 16 du projet de loi où l'on dit que: «Peut être incorporé par renvoi dans un règlement tout document produit par une personne ou un organisme autre que l'autorité réglementaire, notamment par une organisation commerciale ou industrielle et un organisme gouvernemental ou une organisation internationale.» Il a émis certaines réserves à ce sujet.

*Initiatives ministérielles*

À l'article 19 du projet de loi, on dit: «L'incorporation par renvoi d'un document dans un règlement ne lui confère pas, pour l'application de la présente loi, valeur de règlement.» J'ai une petite réserve, car on renvoie un règlement au Comité mixte permanent de l'examen de la réglementation. Est-ce que les documents incorporés par renvoi seront également soumis à l'étude des comités? Je pense qu'il est important qu'ils le soient et j'aurais des réserves si l'article 19 devait être invoqué pour éviter qu'ils le soient. C'est un détail qu'il faudra éclaircir lorsque ce projet de loi sera étudié en comité.

L'article 25 du projet de loi, qui prévoit le renvoi des règlements à un comité, représente une amélioration par rapport à la loi existante. À l'heure actuelle, certains textes réglementaires sont adoptés sans avoir été étudiés par un comité chargé de l'examen des règlements. La définition contenue dans ce projet de loi élargit la portée du travail du comité, lui permettant de passer en revue plus de choses que ce n'était le cas jusque-là.

J'ai essayé mais en vain d'avoir la liste des choses qui ne seraient pas renvoyées au comité. J'espère toutefois que le Comité des opérations gouvernementales pourra obtenir ce renseignement lorsqu'il débattrà ce projet de loi. J'attends cette liste avec impatience et je l'étudierai soigneusement.

Le fait que les choses devant être renvoyées au comité soient décrites de façon plus large est significatif. Je pense que c'est une amélioration de la loi et je suis surpris que le député de Bourassa. . .

[Français]

—et ses collègues, l'honorable député de Québec—Est, et le député de Chambly—avec leurs commentaires négatifs concernant ce projet de loi.

**M. Boudria:** Très négatif.

**M. Milliken:** C'est très négatif, comme le dit l'honorable député de Glengarry—Prescott—Russell.

Cela n'est pas nécessaire, parce que le projet de loi est un bon projet de loi, avec de bonnes idées. Cela a changé beaucoup dans ce domaine de la loi, ce qui est important. C'est un renouvellement de ce domaine de la loi, et c'est important à cause de cela, parce qu'on n'a rien fait dans ce domaine pendant des années.

[Traduction]

J'espère—je l'espère ardemment, mais je ne suis pas certain que mes vœux seront exaucés—que les modifications proposées par le gouvernement pour simplifier le processus réglementaire rendront ce dernier plus efficace.

• (1740)

En ma qualité de membre du Comité d'examen de la réglementation, l'une des choses que je reproche au système actuel est sa lenteur. Les citoyens que je rencontre et qui gèrent une affaire trouvent très bizarre que le gouvernement prenne tant de temps à modifier des règlements qui sont de toute évidence dépassés et inapplicables dans les circonstances actuelles.

Je n'ai pas d'exemples particulièrement frappants à vous raconter aujourd'hui. On ne m'en a pas signalé dernièrement. Je sais cependant qu'au fil des ans des citoyens se sont plaints qu'un règlement donné était dépassé, qu'il devrait être modifié, que les normes avaient changé de façon spectaculaire et que le règlement ne reflétait plus les pratiques de l'industrie, qu'il n'était plus appliqué parce que personne ne le respectait, mais que pourtant personne n'avait pensé à le modifier. Si personne ne se donne la peine de faire des changements dans les règlements gouvernementaux, c'est en partie en raison du temps qu'il faut pour les effectuer. Ce processus prend des mois, voire des années. Nous avons souffert à cause de cela.

Au Canada, le régime réglementaire est loin d'être aussi bon qu'il devrait l'être. Il pourrait être amélioré radicalement si des changements pouvaient être effectués plus rapidement. Ce projet de loi permettra de le faire. Dans ce sens, c'est une modification bénéfique. Nous voudrions peut-être examiner les façons dont il le fera, les garanties prévues dans le processus, mais le fait est que ce projet de loi permet une plus grande efficacité et j'estime qu'il vaut la peine de l'appuyer, ne serait-ce que pour cette seule raison.

Je suis étonné d'entendre mon collègue de Bourassa dire qu'il ne votera pas pour le projet de loi à cette étape-ci, alors que nous n'en approuvons pas le principe. Nous le renvoyons simplement au comité avant sa deuxième lecture. Je sais ce qui s'est passé. Il écoutait un autre député de son parti qui estimait que le parti devrait voter contre et il se range à cet avis. S'il avait présenté des arguments dans les bons endroits, je pense qu'il aurait pu convaincre son chef et les autres députés de son parti d'appuyer le projet de loi.

Je ne sais pas au juste quelle est la position du Parti réformiste. Malheureusement, j'ai raté le discours du député réformiste qui a parlé de ce projet de loi, mais je crois savoir que le Parti réformiste s'y oppose également.

**M. Stinson:** Vous avez raté plus que cela.

**M. Milliken:** Le député dit que j'ai raté plus que cela. Effectivement, mais je crois savoir qu'un seul représentant du Parti réformiste s'est prononcé sur ce projet de loi. J'ignore de qui il s'agit. Je présume que c'est un des députés qui est assis là actuellement. Je regrette de l'avoir raté. Je suis sûr qu'il m'aurait plu, mais quant à savoir s'il m'aurait éclairé sur le projet de loi, c'est une autre histoire. Dans son discours, le député de Glengarry—Prescott—Russell pourra peut-être commenter les paroles de sagesse que nous avons entendues de la part du Parti réformiste cet après-midi.

Je remercie encore une fois le ministre d'avoir présenté ce projet de loi. Je crois qu'il est important de s'occuper de cet aspect de la loi. C'est précisément ce que le projet de loi permettra au comité de faire. J'espère simplement que, au cours des délibérations, les membres du comité de l'examen de la réglementation auront leur mot à dire.

*Initiatives ministérielles*

**M. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.):** Madame la Présidente, je suis heureux de pouvoir intervenir, même brièvement, sur ce projet de loi.

[Français]

Aujourd'hui, on a vu, encore une fois, que le gouvernement libéral est en faveur de cette évolution démocratique, cette modernisation des lois, et nous voyons également que les deux partis d'en face sont ancrés dans le statu quo. C'est ce qu'on voit. Bien sûr, cela ne nous surprend pas de la part du Parti réformiste, parce qu'on sait que ces gens-là se rapprochent beaucoup plus d'une espèce déjà disparue depuis plusieurs millions d'années, et on n'a pas besoin de faire référence à l'espèce en particulier. Mais, cela nous surprend un peu de la part des députés du Bloc québécois, en face, parce qu'ils disent qu'ils veulent des choses plus modernes, qu'ils veulent changer des choses.

Mais enfin, parfois, ils changent des choses en allant à reculons, mais je dois vous dire qu'aujourd'hui, j'ai été surpris de voir qu'ils étaient en faveur de la motion qui est présentement devant la Chambre. La motion qui est présentement devant la Chambre est intéressante parce qu'en fait, aujourd'hui, on n'adopte pas le projet de loi. Ce dont on discute, en fait, c'est à savoir si la Chambre devrait aller de l'avant avec ce projet de loi et le renvoyer à un comité parlementaire sans lui donner l'approbation.

● (1745)

J'aurais pu vous faire part du texte exact de la motion. Ce projet de loi C-84, application 73(1), avant la deuxième lecture serait envoyé au Comité permanent des opérations gouvernementales. Il prévoit l'enregistrement, la publication et le contrôle parlementaire.

En d'autres termes, on ne demande pas à la Chambre aujourd'hui de se prononcer pour ou contre le projet de loi. Tout ce que le gouvernement demande à la Chambre est la permission de discuter du projet de loi en comité sans y donner l'approbation de principe qui est la deuxième lecture.

Alors nous ne demandons pas, en principe, l'approbation des députés d'en face. Nous demandons à un comité parlementaire d'étudier ce projet de loi au préalable, à savoir si on devrait à la suite des modifications ou sans, lui donner notre accord de principe. En d'autres termes, on veut explorer comment mieux faire les choses.

Le député de Bourassa et d'autres députés sont en faveur du statu quo. Ils sont contre le fédéralisme évolutif, flexible comme nous le percevons de ce côté de la Chambre. Ils sont intransigeants, mariés au statu quo et refusent de laisser ce projet de loi aller de l'avant.

Vous pouvez voir les agissements de nos collègues d'en face. Ils sont tellement partisans quand il s'agit d'une chose et manquent totalement d'objectivité. On a vu le député de Bourassa exprimer dans son discours qu'il croyait que le gouvernement

pourrait utiliser ce projet de loi—et rappelons—nous que l'on ne vote pas pour, ni contre, on ne fait seulement que le renvoyer à un comité parlementaire pour étude au préalable—que ce projet de loi pourrait être utilisé contre la culture française. Imaginez, un projet de loi qui a pour but de moderniser le processus d'examen de la réglementation. Est-ce charrier?

[Traduction]

Le projet de loi remplacera, dans le texte anglais, l'expression surannée et obscure de «statutory instruments» par le terme un peu plus moderne de «regulation». De telles expressions peuvent induire en erreur les meilleurs d'entre nous.

Il y a un moment, je disais à mon collègue, le secrétaire parlementaire, que l'expression «statutory instruments» était presque aussi limpide que celle d'«héritage incorporel» qui est parfois utilisée dans le domaine de l'immobilier. Mon collègue de Victoria—Haliburton, qui est agent d'immeubles de formation, connaît sûrement l'expression, qui désigne les tringles à rideaux. Bien sûr, l'expression ne se limite pas aux tringles à rideaux et, à ce qu'on me dit, elle peut aussi désigner une pompe d'assèchement.

Il y a des termes obscurs dans la loi. Dans le processus dont nous sommes saisis maintenant, nous allons étudier, au comité, la Loi sur les textes réglementaires, afin de la moderniser. Le comité proposera certainement des changements, des modifications, des améliorations avant de demander à la Chambre de l'approuver en principe.

Il ne faut pas oublier que, pour l'instant, tout ce qu'on demande à la Chambre, c'est de renvoyer le projet de loi au comité qui l'examinera, et non de l'approuver en principe d'abord avant de le renvoyer à un comité, selon le processus habituel. Ce n'est pas ce qu'on demande aux députés aujourd'hui.

Selon leur habitude, les gens d'en face font de l'obstruction, c'est à croire qu'ils ont voué leur vie au statu quo. Ils refusent d'améliorer notre fédération ou nos lois; ils s'opposent à toute modernisation.

Le député de Kingston et les Îles nous a aussi dit que cette question l'intéressait au plus haut point, ce qui ne saurait nous surprendre, étant donné sa vaste connaissance du droit. Sa contribution aux travaux du comité sera certainement précieuse à cet égard.

● (1750)

Le comité sur les opérations gouvernementales est aussi présidé très efficacement par le député de Fundy—Royal. Ce député est lui aussi un avocat très réputé et il pourra se pencher sur la question avec les autres membres du comité qui étudieront le projet de loi.

**Une voix:** Combien d'avocats y a-t-il?

**M. Boudria:** Un député d'en face demande combien d'avocats font partie du comité. Je crois qu'il y en a un grand total de un.

*Initiatives ministérielles*

**M. Stinson:** Mais c'est trop.

**M. Boudria:** Un député dit que c'est trop pour examiner les textes réglementaires. Nous pourrions peut-être bénéficier de la sagesse du député d'en face qui vient de faire cette remarque. Au sein du comité, il saura sûrement éclairer le reste d'entre nous sur la façon de moderniser nos textes réglementaires au Canada.

Je suis certain que le député de Timmins—Chapleau écouterait très attentivement. Il est lui aussi très connaissant en matière de droit et il ne voudra rien perdre des précieux conseils du député d'en face sur la façon d'améliorer les textes réglementaires ou les règlements adoptés conformément aux lois canadiennes.

Je sais que le député d'en face ronge son frein. Je sais qu'il va faire un discours profond sur la question. Mes collègues et moi-même sommes tous impatients d'entendre les observations du député réformiste qui chahute actuellement et qui a visiblement très hâte de participer à cet important débat cet après-midi.

Je veux qu'il nous explique la position exacte de son parti sur le renvoi du projet de loi avant la deuxième lecture pour faire faire une étude exhaustive de la question avant d'obtenir l'approbation de principe de la Chambre des communes et je veux qu'il nous explique pourquoi son parti a choisi de se comporter ainsi, si ce n'est pour simplement dire qu'il refuse d'améliorer et de moderniser les choses à la Chambre.

[Français]

Je vais conclure mes remarques en disant qu'il n'est pas trop tard pour que les députés de Bourassa, de Drummond et les autres parlementaires changent d'idée et votent en faveur de cette motion présentée aujourd'hui qui propose le renvoi au comité avant la deuxième lecture.

Nous démontrerons ainsi notre intention, notre désir à tous, collectivement et individuellement, d'améliorer les lois canadiennes. On verra, dans quelques instants, si les députés de Bourassa, de Mercier et de Drummond, ainsi que les autres collègues d'en face, sont en faveur du statu quo ou de l'amélioration. On le verra dans quelques instants. Disons que nous ne retiendrons pas notre souffle, car il est très possible que ces gens-là veuillent le *statu quo*, parce qu'il fait leur affaire dans le débat actuel.

[Traduction]

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** À mon avis, les oui l'emportent.

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

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Convoquez les députés.

Le vote par appel nominal est reporté à 18 heures, à la demande du whip du gouvernement.

## SUSPENSION DE LA SÉANCE

**M. Milliken:** Madame la Présidente, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour suspendre la séance jusqu'à 18 heures, au moment où la sonnerie de 15 minutes retentira.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** La Chambre consent-elle à suspendre la séance jusqu'à l'appel de la sonnerie?

**Des voix:** D'accord.

(La séance est suspendue à 17 h 55.)

## REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 18 heures.

\* \* \*

**LA LOI SUR LES ADDITIFS À BASE DE MANGANÈSE**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 28 septembre, de la motion portant deuxième lecture et renvoi à un comité du projet de loi C-94, Loi régissant le commerce interprovincial et l'importation à des fins commerciales de certaines substances à base de manganèse.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Convoquez les députés.

(La motion est adoptée.)

(Vote n° 338)

POUR

Députés

Adams  
Allmand  
Anderson  
Assadourian

Alcock  
Althouse  
Assad  
Asselin

*Initiatives ministérielles*

Axworthy (Winnipeg South Centre/Sud-Centre)	Bélar
Bélanger	Bélisle
Bellehumeur	Bellemare
Bernier (Gaspé)	Bertrand
Bethel	Bevilacqua
Bhaduria	Blaikie
Blondin-Andrew	Bonin
Bouchard	Boudria
Brown (Oakville—Milton)	Brushett
Bryden	Caccia
Calder	Cannis
Catterall	Chan
Clancy	Cohen
Collenette	Collins
Cowling	Crawford
Culbert	de Jong
Deshais	DeVillers
Dhaliwal	Dingwall
Dromisky	Duceppe
Duhamel	Easter
English	Fewchuk
Finestone	Finlay
Flis	Fontana
Fry	Gaffney
Gagliano	Gauthier
Godfrey	Goodale
Graham	Gray (Windsor West/Ouest)
Guimond	Harb
Harvard	Hickey
Hopkins	Hubbard
Ianno	Irwin
Jackson	Jacob
Keyes	Kirkby
Knutson	Kraft Sloan
Lalonde	Landry
Lastewka	Lavigne (Beauharnois—Salaberry)
Lebel	LeBlanc (Cape/Cap-Breton Highlands—Canso)
Lee	Loney
MacDonald	Malhi
Maloney	Marchand
Marchi	Massé
McCormick	McGuire
McKinnon	McLellan (Edmonton Northwest/Nord-Ouest)
McTeague	McWhinney
Mercier	Mifflin
Milliken	Murphy
Murray	Nunez
O'Brien	O'Reilly
Ouellet	Pagtakhan
Parrish	Payne
Peric	Peterson
Picard (Drummond)	Pickard (Essex—Kent)
Pillitteri	Plamondon
Proud	Reed
Regan	Richardson
Rideout	Robichaud
Rocheleau	Rock
Scott (Fredericton—York—Sunbury)	Serré
Sheridan	Simmons
Solomon	St. Denis
Stewart (Brant)	Stewart (Northumberland)
Szabo	Taylor
Thalheimer	Tobin
Torsney	Tremblay (Rimouski—Témiscouata)
Ur	Valeri
Venne	Verran
Walker	Whelan
Wood	Young
Zed—145	

Hoepfner	Mayfield
McClelland (Edmonton Southwest/Sud-Ouest)	Meredith
Morrison	Penson
Ringma	Schmidt
Scott (Skeena)	Solberg
Stinson	Thompson
Wayne	White (Fraser Valley West/Ouest)—26

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Arseneault	Bachand
Bakopanos	Barnes
Beaumier	Bergeron
Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead)	Bodnar
Brien	Campbell
Caron	Cauchon
Copps	Crête
Culbert	Dalphonde—Guiral
Daviault	de Savoye
Debien	Dubé
Dumas	Dupuy
Eggleton	Fillion
Gagnon (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)	Gagnon (Québec)
Gerrard	Godin
Guay	Langlois
Laurin	Lavigne (Verdun—Saint-Paul)
Leblanc (Longueuil)	Lefebvre
Leroux (Richmond—Wolfe)	Leroux (Shefford)
Loubier	MacAulay
Maclaren	Manley
Ménard	Minna
Mitchell	Nault
Paradis	Paré
Patry	Peters
Phinney	Pomerleau
Ringuette—Maltais	Robillard
Sauvageau	Speller
St-Laurent	Telegdi
Tremblay (Rosemont)	Vanclief

• (1825)

[Français]

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Je déclare la motion adoptée. En conséquence, ce projet de loi est renvoyé au Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

(Le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

## CONTRE

Députés

Bridgman	Brown (Calgary Southeast/Sud-Est)
Chatters	Cummins
Duncan	Epp
Forseth	Frazer
Hanrahan	Harper (Simcoe Centre)
Hart	Hill (Prince George—Peace River)



## Initiatives ministérielles

● (1830)

## LOI SUR L'EXPORTATION ET L'IMPORTATION DE BIENS CULTURELS

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 28 septembre, de la motion: Que le projet de loi C-93, Loi modifiant la Loi sur l'exportation et l'importation de biens culturels, la Loi de l'impôt sur le revenu et la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un comité, ainsi que de l'amendement.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Conformément à l'article 45 du Règlement, la Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur l'amendement du député de Medicine Hat.

**M. Boudria:** Madame la Présidente, si vous le demandiez, je crois que la Chambre serait consentante pour que le résultat du vote sur le projet de loi C-94 soit également appliqué au projet de loi C-93, en l'inversant.

**M. Duceppe:** D'accord.

[Traduction]

**M. Ringma:** D'accord.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Y a-t-il consentement unanime pour inverser le vote?

**Des voix:** D'accord.

(L'amendement, mis aux voix, est rejeté.)

(Vote n° 339)

## POUR

Députés

Bridgman	Brown (Calgary Southeast/Sud-Est)
Chatters	Cummins
Duncan	Epp
Forseth	Frazer
Hanrahan	Harper (Simcoe Centre)
Hart	Hill (Prince George—Peace River)
Hoepfner	Mayfield
McClelland (Edmonton Southwest/Sud-Ouest)	Meredith
Morrison	Penson
Ringma	Schmidt
Scott (Skeena)	Solberg
Stinson	Thompson
White (Fraser Valley West/Ouest)—25	

## CONTRE

Députés

Adams	Alcock
Allmand	Althouse
Anderson	Assad
Assadourian	Asselin
Axworthy (Winnipeg South Centre/Sud-Centre)	Bélaïr
Bélanger	Bélisle
Bellehumeur	Bellemare
Bernier (Gaspé)	Bertrand
Bethel	Bevilacqua
Bhaduria	Blaikie
Blondin—Andrew	Bonin

Bouchard	Boudria
Brown (Oakville—Milton)	Brushett
Bryden	Caccia
Calder	Cannis
Catterall	Chan
Clancy	Cohen
Collenette	Collins
Cowling	Crawford
Culbert	de Jong
Deshaies	DeVillers
Dhaliwal	Dingwall
Dromiskiy	Duceppe
Duhamel	Easter
English	Fewchuk
Finestone	Finlay
Flis	Fontana
Fry	Gaffney
Gagliano	Galloway
Gauthier	Godfrey
Goodale	Graham
Gray (Windsor West/Ouest)	Guimond
Harb	Harvard
Hickey	Hopkins
Hubbard	Ianno
Irwin	Jackson
Jacob	Keyes
Kirkby	Knutson
Kraft Sloan	Lalonde
Landry	Lastewka
Lavigne (Beauharnois—Salaberry)	Lebel
LeBlanc (Cape/Cap-Breton Highlands—Canso)	Lee
Loney	MacDonald
Malhi	Maloney
Marchand	Marchi
Massé	McCormick
McGuire	McKinnon
McLellan (Edmonton Northwest/Nord-Ouest)	McTeague
McWhinney	Mercier
Mifflin	Milliken
Murphy	Murray
Nunez	O'Brien
O'Reilly	Ouellet
Pagtakhan	Parrish
Payne	Peric
Peterson	Picard (Drummond)
Pickard (Essex—Kent)	Pillitteri
Plamondon	Proud
Reed	Regan
Richardson	Rideout
Robichaud	Rocheleau
Rock	Scott (Fredericton—York—Sunbury)
Serré	Sheridan
Simmons	Solomon
St. Denis	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Taylor	Thalheimer
Tobin	Torsney
Tremblay (Rimouski—Témiscouata)	Ur
Valeri	Venne
Verran	Walker
Wayne	Whelan
Wood	Young
Zed—147	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Arseneault	Bachand
Bakopanos	Barnes
Beaumier	Bergeron
Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead)	Bodnar
Brien	Campbell
Caron	Cauchon
Copps	Crête
Culbert	Dalphoné—Guiral

*Initiatives ministérielles*

Daviault	de Savoye	Duceppe	Duncan
Debien	Dubé	Epp	Forseth
Dumas	Dupuy	Frazer	Gauthier
Eggleton	Fillion	Guimond	Hanrahan
Gagnon (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)	Gagnon (Québec)	Harper (Simcoe Centre)	Hart
Gerrard	Godin	Hill (Prince George—Peace River)	Hoepfner
Guay	Langlois	Jacob	Lalonde
Laurin	Lavigne (Verdun—Saint-Paul)	Landry	Lavigne (Beauharnois—Salaberry)
Leblanc (Longueuil)	Lefebvre	Lebel	Marchand
Leroux (Richmond—Wolfe)	Leroux (Shefford)	Mayfield	McClelland (Edmonton Southwest/Sud-Ouest)
Loubier	MacAulay	Mercier	Meredith
Maclaren	Manley	Morrison	Nunez
Ménard	Minna	Penson	Picard (Drummond)
Mitchell	Nault	Plamondon	Ringma
Paradis	Paré	Rocheleau	Schmidt
Patry	Peters	Scott (Skeena)	Solberg
Phinney	Pomerleau	Stinson	Thompson
Ringuette—Maltais	Robillard	Tremblay (Rimouski—Témiscouata)	Venne
Sauvageau	Speller	White (Fraser Valley West/Ouest)—47	
St-Laurent	Telegdi		
Tremblay (Rosemont)	Vanclief		

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Je déclare l'amendement rejeté.

\* \* \*

**LOI SUR LES OCÉANS**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 29 septembre, de la motion: Que le projet de loi C-98, Loi concernant les océans du Canada, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité, ainsi que de l'amendement.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Le vote porte sur l'amendement.

**M. Boudria:** Madame la Présidente, vous constaterez, je crois, qu'il y a consentement unanime pour que l'on considère que tous les députés qui ont voté sur la motion précédente ont aussi voté sur la motion dont la Chambre est maintenant saisie, les députés libéraux votant contre.

[Français]

**M. Duceppe:** Les députés du Bloc québécois voteront en faveur de cette motion.

[Traduction]

**M. Ringma:** Le Parti réformiste vote en faveur de l'amendement proposé par le Bloc, à l'exception des députés qui souhaitent voter autrement.

**M. Solomon:** Madame la Présidente, les députés du Nouveau Parti démocratique ici présents votent contre ce projet de loi.

**Mme Wayne:** Madame la Présidente, le Parti progressiste conservateur vote contre.

**M. Bhaduria:** Madame la Présidente, je voterai contre.

(L'amendement, mis aux voix, est rejeté.)

(Vote n° 340)

**POUR**

Députés

Asselin	Bélisle
Bellehumeur	Bernier (Gaspé)
Bouchard	Bridgman
Brown (Calgary Southeast/Sud-Est)	Chatters
Cummins	Deshaies

Adams	Alcock
Allmand	Althouse
Anderson	Assad
Assadourian	Axworthy (Winnipeg South Centre/Sud-Centre)
Bélaïr	Bélangier
Bellemare	Bertrand
Bethel	Bevilacqua
Bhaduria	Blaikie
Blondin—Andrew	Bonin
Boudria	Brown (Oakville—Milton)
Brushett	Bryden
Caccia	Calder
Canniss	Catterall
Chan	Clancy
Cohen	Collenette
Collins	Cowling
Crawford	Culbert
de Jong	DeVillers
Dhaliwal	Dingwall
Dromisky	Duhamel
Easter	English
Fewchuk	Finestone
Finlay	Flis
Fontana	Fry
Gaffney	Gagliano
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Gray (Windsor West/Ouest)	Harb
Harvard	Hickey
Hopkins	Hubbard
Ianno	Irwin
Jackson	Keyes
Kirkby	Knutson
Kraft Sloan	Lastewka
LeBlanc (Cape/Cap-Breton Highlands—Canso)	Lee
Loney	MacDonald
Malhi	Maloney
Marchi	Massé
McCormick	McGuire
McKinnon	McLellan (Edmonton Northwest/Nord-Ouest)
McTeague	McWhinney
Miffin	Milliken
Murphy	Murray
O'Brien	O'Reilly
Ouellet	Pagtakhan
Parrish	Payne
Peric	Peterson
Pickard (Essex—Kent)	Pillitteri
Proud	Reed
Regan	Richardson
Rideout	Robichaud
Rock	Scott (Fredericton—York—Sunbury)
Serré	Sheridan
Simmons	Solomon
St. Denis	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Taylor	Thalheimer
Tobin	Torsney

**CONTRE**

Députés

Ur  
Verran  
Wayne  
Wood  
Zed—125

Valeri  
Walker  
Whelan  
Young

### DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Arseneault	Bachand
Bakopanos	Barnes
Beaumier	Bergeron
Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead)	Bodnar
Brien	Campbell
Caron	Cauchon
Copps	Crête
Culbert	Dalphondu-Guiral
Daviault	de Savoye
Debien	Dubé
Dumas	Dupuy
Eggleton	Fillion
Gagnon (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)	Gagnon (Québec)
Gerrard	Godin
Guay	Langlois
Laurin	Lavigne (Verdun—Saint-Paul)
Leblanc (Longueuil)	Lefebvre
Leroux (Richmond—Wolfe)	Leroux (Shefford)
Loubier	MacAulay
Maclaren	Manley
Ménard	Minna
Mitchell	Nault
Paradis	Paré
Patry	Peters
Phinney	Pomerleau
Ringuette—Maltais	Robillard
Sauvageau	Speller
St-Laurent	Telegdi
Tremblay (Rosemont)	Vanclief

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Je déclare l'amendement rejeté.

\* \* \*

### LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Conformément à l'article 45 du Règlement, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion de M. Young au sujet du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports.

[Français]

**M. Boudria:** Madame la Présidente, si vous le demandiez, la Chambre donnerait son consentement unanime pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient enregistrés comme ayant voté sur la motion présentement devant la Chambre, et les députés libéraux seront enregistrés comme ayant voté oui.

**M. Duceppe:** Madame la Présidente, les députés du Bloc québécois s'opposent à cette motion.

**M. Ringma:** Madame la Présidente, les députés du Parti réformiste s'opposent à cette motion.

### Initiatives ministérielles

[Traduction]

**M. Solomon:** Madame la Présidente, les députés néo-démocrates voteront non sur cette motion.

**Mme Wayne:** Madame la Présidente, je voterai oui.

**M. Bhaduria:** Madame la Présidente, je voterai oui.

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 341)

POUR

Députés

Adams	Alcock
Allmand	Anderson
Assad	Assadourian
Axworthy (Winnipeg South Centre/Sud-Centre)	Bélair
Bélanger	Bellemare
Bertrand	Bethel
Bevilacqua	Bhaduria
Blondin—Andrew	Bonin
Boudria	Brown (Oakville—Milton)
Brushett	Bryden
Caccia	Calder
Cannis	Catterall
Chan	Clancy
Cohen	Collenette
Collins	Cowling
Crawford	Culbert
DeVillers	Dhaliwal
Dingwall	Dromisky
Duhamel	Easter
English	Fewchuk
Finestone	Finlay
Flis	Fontana
Fry	Gaffney
Gagliano	Galloway
Godfrey	Goodale
Graham	Gray (Windsor West/Ouest)
Harb	Harvard
Hickey	Hopkins
Hubbard	Ianno
Irwin	Jackson
Keyes	Kirkby
Knutson	Kraft Sloan
Lastewka	LeBlanc (Cape/Cap-Breton Highlands—Canso)
Lee	Loney
MacDonald	Malhi
Maloney	Marchi
Massé	McCormick
McGuire	McKinnon
McLellan (Edmonton Northwest/Nord-Ouest)	McTeague
McWhinney	Mifflin
Milliken	Murphy
Murray	O'Brien
O'Reilly	Ouellet
Pagtakhan	Parrish
Payne	Peric
Peterson	Pickard (Essex—Kent)
Pillitteri	Proud
Reed	Regan
Richardson	Rideout
Robichaud	Rock
Scott (Fredericton—York—Sunbury)	Serré
Sheridan	Simmons
St. Denis	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Thalheimer	Tobin
Torsney	Ur
Valeri	Verran
Walker	Wayne
Whelan	Wood
Young	Zed—120

*Initiatives ministérielles*

## CONTRE

(Le projet de loi est renvoyé à un comité.)

## Députés

\* \* \*

Althouse	Asselin
Bélisle	Bellehumeur
Bernier (Gaspé)	Blaikie
Bouchard	Bridgman
Brown (Calgary Southeast/Sud-Est)	Chatters
Cummins	de Jong
Deshaies	Duceppe
Duncan	Epp
Forseth	Frazer
Gauthier	Guimond
Hanrahan	Harper (Simcoe Centre)
Hart	Hill (Prince George—Peace River)
Hoepfner	Jacob
Lalonde	Landry
Lavigne (Beauharnois—Salaberry)	Lebel
Marchand	Mayfield
McClelland (Edmonton Southwest/Sud-Ouest)	Mercier
Meredith	Morrison
Nunez	Penson
Picard (Drummond)	Plamondon
Ringma	Rocheleau
Schmidt	Scott (Skeena)
Solberg	Solomon
Stinson	Taylor
Thompson	Tremblay (Rimouski—Témiscouata)
Venne	White (Fraser Valley West/Ouest)—52

[Traduction]

## LOI SUR LES RÈGLEMENTS

La Chambre reprend l'étude de la motion.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** En conformité de l'article 45 du Règlement, la Chambre passe maintenant au vote différé sur la motion de M. Rock au sujet du projet de loi C-84, Loi prévoyant l'examen, l'enregistrement, la publication et le contrôle parlementaire des règlements et autres textes, et modifiant certaines lois en conséquence.

[Français]

**M. Boudria:** Madame la Présidente, si vous le demandiez, je crois que la Chambre donnerait son consentement unanime pour que le résultat du vote précédent sur le projet de loi C-101 s'applique également à la motion sur le projet de loi C-84 présentement devant la Chambre.

**M. Duceppe:** D'accord.

[Traduction]

**M. Solomon:** Madame la Présidente, les députés néo-démocrates voteront non sur cette motion.

**Mme Wayne:** Madame la Présidente, je voterai oui.**M. Bhaduria:** Madame la Présidente, je voterai oui.

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

[Note de l'Éditeur: Voir la liste sous le vote no 341.]

[Français]

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Je déclare la motion adoptée. En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des opérations gouvernementales.

(La motion est adoptée et le projet de loi est renvoyé à un comité.)

[Traduction]

**Mme Wayne:** Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. En ce qui touche le projet de loi C-93, je ne vous ai pas entendue demander le consentement unanime. J'avais l'intention de voter contre ce projet de loi.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Comme il est 18 h 40, la Chambre s'ajourne à 10 heures demain, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 39.)

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Arseneault	Bachand
Bakopanos	Barnes
Beaumier	Bergeron
Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead)	Bodnar
Brien	Campbell
Caron	Cauchon
Copps	Crête
Culbert	Dalphond—Guiral
Daviault	de Savoye
Debien	Dubé
Dumas	Dupuy
Eggleton	Fillion
Gagnon (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)	Gagnon (Québec)
Gerrard	Godin
Guay	Langlois
Laurin	Lavigne (Verdun—Saint-Paul)
Leblanc (Longueuil)	Lefebvre
Leroux (Richmond—Wolfe)	Leroux (Shefford)
Loubier	MacAulay
Maclaren	Manley
Ménard	Minna
Mitchell	Nault
Paradis	Paré
Patry	Peters
Phinney	Pomerleau
Ringuette—Maltais	Robillard
Sauvageau	Speller
St-Laurent	Telegdi
Tremblay (Rosemont)	Vanclief

[Français]

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Je déclare la motion adoptée. En conséquence, ce projet de loi est renvoyé au Comité permanent des transports.

# TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 2 octobre 1995

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

### Le Code criminel

Projet de loi C-277. Reprise de l'étude de la motion de deuxième lecture .....	15073
Mme Meredith .....	15073
Mme Picard .....	15074
M. Dromisky .....	15075
Mme Venne .....	15076
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi et renvoi à un comité .....	15078
<b>La suspension de la séance</b>	
Suspension de la séance à 11 h 37 .....	15078
<b>Reprise de la séance</b>	
Reprise de la séance à 12 heures .....	15078

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

### Loi sur les transports au Canada

Projet de loi C-101. Motion .....	15078
M. Young .....	15078
M. Guimond .....	15080
M. Gouk .....	15081
M. Fontana .....	15083
M. Mercier .....	15085
M. Schmidt .....	15086
M. Shepherd .....	15087
Mme Tremblay (Rimouski—Témiscouata) .....	15088
M. Morrison .....	15090
M. Easter .....	15091
M. Lefebvre .....	15093
M. Scott (Skeena) .....	15094
M. Keyes .....	15095
M. Boudria .....	15096

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

### Fleetwood Trailer

M. O'Reilly .....	15096
-------------------	-------

### La lutte contre le sida

M. Dumas .....	15096
----------------	-------

### Les villes et villages en fleurs

M. Mayfield .....	15096
-------------------	-------

### La Cour suprême

M. Blaikie .....	15097
------------------	-------

### Le Nouveau-Brunswick

M. Scott (Fredericton—York—Sunbury) .....	15097
---	-------

### La Fédération de Sterea Hellas

M. Cannis .....	15097
-----------------	-------

### M. Joseph Richot

M. Alcock .....	15097
-----------------	-------

### La Fédération des femmes du Québec

Mme Picard .....	15097
------------------	-------

### L'aéroport Pearson

M. Gouk .....	15098
---------------	-------

### Le référendum québécois

M. Bhaduria .....	15098
-------------------	-------

### Le Canada

Mme Brown (Oakville—Milton) .....	15098
-----------------------------------	-------

### Présence à la tribune

Le Président .....	15098
--------------------	-------

### Le Programme national des infrastructures

M. Duhamel .....	15098
------------------	-------

### L'économie québécoise

M. Bélanger .....	15099
-------------------	-------

### La création d'emplois

M. Guimond .....	15099
------------------	-------

### Le pont sur la rivière Adams

M. Stinson .....	15099
------------------	-------

### L'Accord de libre-échange nord-américain

M. DeVillers .....	15099
--------------------	-------

### Les études commandées par le gouvernement du Québec

M. Bonin .....	15099
----------------	-------

## QUESTIONS ORALES

### La recherche et développement

M. Bouchard .....	15100
M. Massé .....	15100
M. Bouchard .....	15100
M. Chrétien (Saint-Maurice) .....	15100
M. Bouchard .....	15100
M. Chrétien (Saint-Maurice) .....	15100
M. Gauthier .....	15101
M. Collenette .....	15101
M. Gauthier .....	15101
M. Collenette .....	15101

### Le ministère de la Défense nationale

M. Hart .....	15101
M. Collenette .....	15101
M. Hart .....	15101
M. Collenette .....	15102
M. Hart .....	15102
M. Collenette .....	15102

### La base de Chatham

M. Jacob .....	15102
M. Collenette .....	15102
M. Jacob .....	15102
M. Collenette .....	15102

### Le recensement de 1996

Mme Meredith .....	15103
M. Gerrard .....	15103
Mme Meredith .....	15103
M. Gerrard .....	15103

### La recherche et développement

Mme Venne .....	15103
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	15103
Mme Venne .....	15103
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	15103

<b>Les investissements étrangers</b>	
M. Solberg .....	15104
M. Gerrard .....	15104
M. Solberg .....	15104
M. Gerrard .....	15104
<b>La recherche et développement</b>	
M. Duceppe .....	15104
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	15104
M. Duceppe .....	15104
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	15105
<b>Le développement régional</b>	
Mme Hickey .....	15105
M. Dingwall .....	15105
<b>Ipperwash</b>	
M. Hanger .....	15105
M. Gray .....	15105
M. Hanger .....	15105
M. Gray .....	15105
<b>La recherche et développement</b>	
Mme Tremblay (Rimouski—Témiscouata) .....	15106
Mme McLellan .....	15106
Mme Tremblay (Rimouski—Témiscouata) .....	15106
M. Chrétien (Saint-Maurice) .....	15106
<b>VIA Rail</b>	
M. Gouk .....	15106
M. Young .....	15106
M. Gouk .....	15107
M. Young .....	15107
<b>Les douanes et l'accise</b>	
M. Reed .....	15107
M. Anderson .....	15107
<b>Les forêts</b>	
M. Canuel .....	15107
Mme McLellan .....	15107
<b>Lac Barrière</b>	
M. Duncan .....	15108
<b>Le contrôle des armes à feu</b>	
M. Jordan .....	15108
M. Rock .....	15108
<b>Les essais nucléaires</b>	
M. Blaikie .....	15108
M. Ouellet .....	15108
<b>Recours au Règlement</b>	
<b>Le député de Markham—Whitchurch—Stouffville</b>	
M. Epp .....	15108
M. Bhaduria .....	15108
Le Président .....	15108

## AFFAIRES COURANTES

<b>Réponse du gouvernement à des pétitions</b>	
M. Milliken .....	15109
<b>Motion d'initiative parlementaire M-4</b>	
M. Jordan .....	15109
Retrait de la motion .....	15109

<b>Les comités de la Chambre</b>	
<b>Ressources naturelles</b>	
M. Kirkby .....	15109
<b>Retrait de la motion M-404</b>	
M. Milliken .....	15109
Retrait de la motion .....	15109
<b>Pétitions</b>	
<b>La Loi de l'impôt sur le revenu</b>	
M. Szabo .....	15109
<b>Les affaires autochtones</b>	
M. Stinson .....	15110
<b>Le lac Adams</b>	
M. Stinson .....	15110
<b>L'Agence canadienne de développement international</b>	
Mme Hickey .....	15110
<b>Le Régime d'assistance publique du Canada</b>	
Mme Hickey .....	15110
<b>Les droits de la personne</b>	
M. Schmidt .....	15110
<b>L'aide au suicide</b>	
M. Schmidt .....	15110
<b>Les droits des enfants à naître</b>	
M. Schmidt .....	15110
<b>Questions au Feuilleton</b>	
M. Milliken .....	15110

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA</b>	
Projet de loi C-101. Reprise de l'étude de la motion .....	15110
M. Boudria .....	15110
M. Rocheleau .....	15111
M. Blaikie .....	15113
M. Alcock .....	15114
M. Hart .....	15116
M. McKinnon .....	15117
M. Collins .....	15118
Report du vote sur la motion .....	15119
<b>Loi sur les règlements</b>	
Motion .....	15119
M. Rock .....	15119
M. Bélisle .....	15120
M. White (Fraser Valley-Ouest) .....	15122
M. DeVillers .....	15123
M. Lebel .....	15124
M. Dhaliwal .....	15125
M. Marchand .....	15126
Mme Clancy .....	15127
M. Nunez .....	15129
M. Milliken .....	15130
M. Boudria .....	15132
Report du vote par appel nominal .....	15133
<b>Suspension de la séance</b>	
Suspension de la séance à 17 h 55 .....	15133
<b>Reprise de la séance</b>	
Reprise de la séance à 18 heures .....	15133
<b>La Loi sur les additifs à base de manganèse</b>	
Projet de loi C-94. Reprise de l'étude de la motion de deuxième lecture .....	15133
La motion est adoptée par 145 voix contre 26 .....	15133

Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi  
et renvoi à un comité ..... 15134

**Loi sur l'exportation et l'importation de biens culturels**

Projet de loi C-98. Reprise de l'étude en deuxième  
lecture ..... 15135

L'amendement est rejeté par 147 voix contre 25 ..... 15135

**Loi sur les océans**

Projet de loi C-98. Reprise de l'étude de la motion de  
deuxième lecture ainsi que de l'amendement ..... 15136

L'amendement est rejeté par 125 voix contre 47 ..... 15136

**Loi sur les transports au Canada**

Projet de loi C-101. Reprise de l'étude de la motion de  
deuxième lecture ..... 15137

Adoption de la motion par 120 voix contre 52 ..... 15137

Adoption de la motion et renvoi du projet de loi  
à un comité ..... 15138

**Loi sur les règlements**

Projet de loi C-84. Reprise de l'étude de la motion ..... 15138

Adoption de la motion par 120 voix contre 52 ..... 15138

Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi  
et renvoi à un comité ..... 15138



*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 par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.**

**Published under the authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.**

---

**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.**