



CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 134 • NUMÉRO 157 • 2<sup>e</sup> SESSION • 35<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le mercredi 16 avril 1997**

Présidence de l'honorable Gilbert Parent

## **TABLE DES MATIÈRES**

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

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

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

## CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 16 avril 1997

La séance est ouverte à 14 heures.

\_\_\_\_\_

*Prière*

\_\_\_\_\_

**Le Président:** Comme nous avons l'habitude de le faire le mercredi, nous allons maintenant chanter le Ô Canada sous la direction de la députée de Calgary-Nord.

### DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

#### LA SEMAINE NATIONALE DE L'ACTION BÉNÉVOLE

**M. George Proud (Hillsborough, Lib.):** Monsieur le Président, en cette Semaine nationale de l'action bénévole, toutes les localités de notre pays rendront hommage aux bénévoles qui trouvent d'innombrables façons d'aider leurs concitoyens et d'appuyer des organisations et des causes.

La semaine de l'action bénévole permet de souligner la motivation et le dévouement de millions de Canadiens dont les efforts tendent à améliorer la qualité de notre vie à tous. Les bénévoles représentent un segment essentiel de chaque collectivité.

Cette année, cette semaine spéciale a pour thème: les bénévoles, notre plus grande ressource naturelle. J'invite tous les députés à assurer le succès de la Semaine nationale de l'action bénévole en donnant quelques minutes de leur temps à une organisation locale ou à une cause. En agissant de la sorte, nous veillerons à ce que le bénévolat au Canada demeure toujours aussi populaire au cours du XXI<sup>e</sup> siècle.

Félicitations et merci à tous nos bénévoles.

\* \* \*

[Français]

#### LE LOGEMENT SOCIAL

**M. Gilbert Fillion (Chicoutimi, BQ):** Monsieur le Président, la ministre responsable de la Société canadienne d'hypothèques et de logement vient d'ouvrir les yeux. Elle vient de prendre conscience que les chevauchements entre le gouvernement fédéral et celui des provinces ne sont que perte d'argent et de temps.

À la signature d'une entente entre le Canada et la Saskatchewan sur le logement social, la ministre a déclaré, et je cite: «Le fait qu'un seul palier de gouvernement soit chargé d'administrer le logement

social maximisera l'utilisation de l'argent des contribuables grâce à la simplification des accords en vigueur et en favorisant la mise en place d'un guichet unique.»

À quand la remise d'autres pouvoirs aux provinces dans d'autres secteurs, tels les forêts, le tourisme, les mines? Après plus de trois ans et demi, il est temps que ce gouvernement donne raison au Bloc québécois sur la nécessité d'abolir les chevauchements.

\* \* \*

• (1405)

[Traduction]

#### LES DROITS DE LA PERSONNE

**M. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Réf.):** Monsieur le Président, la Chine ne cesse d'emprisonner des dissidents comme Wei Jingsheng et le leader étudiant Wang Dan, qui défendent les droits de la personne. Elle enfonce son entente sur la déclaration conjointe de Hong Kong et sa législation en nommant les membres de son propre conseil législatif, en adoptant des lois sur les manoeuvres subversives et en annulant la charte des droits de Hong Kong.

En guise de réaction, notre gouvernement refuse d'appuyer la déclaration des Nations Unies reprochant à la Chine de violer les droits de la personne. C'est une véritable volte-face. La Chine et le Canada doivent comprendre qu'un climat commercial stable repose sur le respect des droits de la personne, des principes démocratiques, des libertés et de la primauté du droit. En n'en tenant pas compte, ces deux pays mettent en péril non seulement leur population, mais aussi leur stabilité économique. Le silence des agneaux doit être rompu et le gouvernement se doit de défendre les droits de la personne.

\* \* \*

#### LA MILLER HIGH SCHOOL

**M. John Solomon (Regina—Lumsden, NPD):** Monsieur le Président, les jeunes sont pour la plupart des citoyens respectueux de la loi qui se préoccupent de la sécurité d'autrui et qui déplorent la criminalité et la violence sous toutes leurs formes. J'ai travaillé avec beaucoup de jeunes qui ont réussi et qui s'efforcent d'améliorer les choses au sein de leur collectivité.

Je veux féliciter un groupe de tels jeunes, à savoir les élèves de la Miller High School, à Regina, qui sont venus cette semaine à Ottawa présenter une pétition afin que l'on améliore la Loi sur les jeunes contrevenants. Ils ont fait preuve d'initiative en préparant des recommandations qui visent à rendre la loi plus efficace et plus pratique pour les contrevenants et leurs victimes.

### Article 31 du Règlement

À Regina, la criminalité pose vraiment un problème. La plupart des vols et des introductions par effraction sont commis par des récidivistes qui sont déjà visés par les dispositions de la Loi sur les jeunes contrevenants à cause de délits passés.

Les élèves de la Miller High School recommandent que l'âge des personnes visées par la Loi sur les jeunes contrevenants soit ramené à 16 ans parce que c'est l'âge minimal pour obtenir son permis de conduire et qu'un jeune doit alors assumer les responsabilités qui sont associées à cette prérogative. Ils recommandent aussi que les victimes soient obligatoirement dédommagées. Les élèves proposent que les jeunes contrevenants paient leur dette envers la société en faisant du travail communautaire.

Ces élèves de la Miller High School savent qu'il est temps de s'attaquer à la criminalité et ils espèrent que les libéraux vont s'y mettre sérieusement. Je les félicite de leur initiative.

\* \* \*

### LA SEMAINE NATIONALE DE L'ACTION BÉNÉVOLE

**Mme Beth Phinney (Hamilton Mountain, Lib.):** Monsieur le Président, comme l'a dit mon collègue, le député de Hillsborough, c'est la Semaine nationale de l'action bénévole, l'occasion de célébrer les contributions remarquables des bénévoles aux collectivités de tout le Canada.

Des millions de Canadiens donnent librement de leur temps pour appuyer des organismes bénévoles et des oeuvres de bienfaisance. Grâce à leur généreuse participation, ils assurent une certaine qualité de vie dans nos villes et quartiers. Chaque année, des Canadiens contribuent plus de 13 milliards de dollars aux oeuvres de bienfaisance et aux organismes bénévoles. Quelque 13 millions de bénévoles contribuent de leur temps chaque année au Canada. À Hamilton, ma ville natale, plus de 100 000 personnes contribuent de leur temps et de leur argent chaque année.

[Français]

De la part de tous mes collègues de la Chambre des communes, je tiens à remercier tous les bénévoles pour le temps qu'ils nous ont donné.

\* \* \*

[Traduction]

### LA PRESTATION AUX AÎNÉS

**M. Pat O'Brien (London—Middlesex, Lib.):** Monsieur le Président, à titre de député de London—Middlesex, j'ai reçu beaucoup de commentaires d'électeurs de ma circonscription au sujet de la nouvelle prestation aux aînés qui entrera en vigueur en 2001. Récemment, j'ai aussi eu la chance de rencontrer des représentants du London Council for Seniors afin de discuter de cette nouvelle mesure importante.

D'après les commentaires que j'ai reçus, la grande majorité des personnes âgées de ma circonscription appuient la nouvelle prestation aux aînés. Elles savent que celle-ci est plus juste et qu'elle permettra à 75 p. 100 des aînés canadiens de recevoir des prestations égales ou plus élevées que celles qu'ils touchent actuellement.

Certains se sont toutefois inquiétés de la discrimination dont pourraient être victimes les couples d'aînés mariés par rapport aux aînés célibataires qui cohabitent. Les personnes âgées mariées veulent savoir si les règles concernant les revenus combinés s'appliqueront de la même manière dans les deux cas.

J'invite le gouvernement à examiner attentivement cet aspect et à faire en sorte que les nouvelles règles s'appliquent d'une manière juste et équitable aux revenus de tous les aînés.

\* \* \*

### LA PÊCHE AU SAUMON

**M. Ted McWhinney (Vancouver Quadra, Lib.):** Monsieur le Président, l'accord sur la gestion du saumon que le premier ministre du Canada et son homologue de la Colombie-Britannique doivent signer aujourd'hui montre bien la valeur du concept de fédéralisme coopératif établi par le premier ministre Lester Pearson.

Dans un régime fédéral, les relations intergouvernementales devraient être fondées non pas sur la confrontation et le recours systématique aux tribunaux, mais sur une conciliation et un partenariat administratif. De nos jours, les questions importantes transcendent, pour la plupart, la capacité de tous les paliers de gouvernement de résoudre les problèmes et elles exigent une fusion des processus décisionnels plutôt qu'une fragmentation des pouvoirs dans des secteurs étanches de compétences reconnus par la Constitution, aussi bien fédéraux que provinciaux.

Nous avons tout à gagner en adoptant cette approche empirique et hautement pragmatique pour assurer la réglementation et la conservation d'une extraordinaire ressource naturelle de la côte ouest.

• (1410)

Nous y parviendrons, non pas par le biais du processus laborieux de modification de la Constitution, mais par un consensus de tous les chefs de gouvernement concernés, consensus qui se concrétisera dans un accord juridique s'appuyant sur le principe constitutionnel de la bonne foi et de l'avantage mutuel.

\* \* \*

[Français]

### LA SEMAINE NATIONALE DE L'ACTION BÉNÉVOLE

**M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ):** Monsieur le Président, du 13 au 19 avril, nous célébrons la Semaine nationale de l'action bénévole dont l'origine remonte à 1943.

Onze millions de Canadiens et de Québécois consacrent leur temps, leur énergie et leurs talents à aider généreusement les autres. Ces bénévoles expriment leur amour et leur créativité par une grande variété d'actions.

Je suis très fier de représenter la circonscription de Bourassa qui compte des dizaines d'organismes communautaires. Je tiens à rendre hommage aux milliers de bénévoles de mon comté et d'ailleurs qui travaillent généreusement à améliorer la qualité de vie de nos concitoyens et concitoyennes. En particulier, je souligne l'oeuvre exceptionnelle accomplie par le Centre d'action bénévole de Montréal-Nord, la Fondation La Visite, Coup de pouce Jeunesse, CAMÉE, Entre-Parents, Chez Frédéric et Ignace Bourget.

Enfin, j'invite tous les Canadiens et Québécois à intensifier leur solidarité, leur générosité et leur dévouement envers les personnes les plus démunies de notre société.

\* \* \*

[Traduction]

### PARCS CANADA

**M. Cliff Breitzkreuz (Yellowhead, Réf.):** Monsieur le Président, le gouvernement libéral a le pouvoir d'améliorer la sécurité des Canadiens. En droit pénal, le gouvernement choisit de ne rien faire ou d'en faire le moins possible pour rendre nos rues plus sûres. Cependant, Parcs Canada n'hésite pas à fermer la piste d'atterrissage de Jasper pour des raisons qui ne sont pas valables.

La piste d'atterrissage de Jasper ne coûte rien aux contribuables. De plus, en 70 ans, on ne déplore aucun incident dommageable à l'environnement ou à des animaux sur cette piste. Cependant, elle a servi à de nombreuses occasions à des atterrissages d'urgence.

En faisant du porte-à-porte à Jasper, j'ai constaté que toutes les personnes à qui j'ai parlé, sauf une, étaient d'accord pour que la piste reste ouverte.

À l'avenir, quand un avion devra atterrir d'urgence à Jasper, la ministre du Patrimoine assumera-t-elle la responsabilité des blessures ou des décès? Quand le gouvernement se mettra-t-il à l'écoute du bon sens et fera-t-il ce qu'il convient de faire pour les habitants de Jasper et d'ailleurs au Canada?

\* \* \*

### LA SEMAINE NATIONALE DES BÉNÉVOLES

**Mme Mary Clancy (Halifax, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre la parole à l'occasion de la Semaine nationale des bénévoles pour rendre hommage à tous les bénévoles du Canada, et tout particulièrement aux femmes bénévoles.

Tous les jours, un nombre incalculable de femmes donnent de leur temps pour faire du bénévolat dans les hôpitaux, les écoles et les maisons de retraite, auprès de conseils d'administration et de comités de financement, dans le cadre de programmes d'alphabétisation, dans des centres d'aide aux victimes de viol et à bien d'autres endroits. Ces femmes proviennent de tous les secteurs de notre société et font bénéficier la culture, la politique et le secteur socio-économique d'un large éventail de compétences. En fait, l'économie salariale ne pourrait pas fonctionner sans le travail non rémunéré des bénévoles.

Le Canada ne peut pas se permettre de tenir le travail des bénévoles pour acquis. Les bénévoles sont incontestablement le cœur et l'âme de notre pays et, en notre nom à tous, je les remercie sincèrement.

\* \* \*

### SPAR AÉROSPATIALE

**M. Gurbax Singh Malhi (Bramalea—Gore—Malton, Lib.):** Monsieur le Président, il y a quelques jours, le premier ministre Jean Chrétien a annoncé que Spar Aérospatiale, située dans ma circonscription, Bramalea—Gore—Malton, mettra au point la

### Article 31 du Règlement

«main canadienne» pour la navette spatiale, ce qui créera au moins 125 emplois.

Tous les habitants de la circonscription se réjouissent que notre population active locale hautement qualifiée ait, une fois de plus, aidé à préserver et à créer des emplois chez nous. En fait, on s'attend à ce que la technologie de la robotique associée à la mise au point de cette main ait d'excellentes retombées sur les entreprises locales.

Je tiens à remercier le premier ministre pour les efforts constants qu'il déploie pour la création du plus grand nombre d'emplois possible, en dépit de la situation économique difficile que nous traversons. Bien sûr, le gouvernement n'est pas satisfait du taux de chômage actuel, mais les efforts déployés jusqu'à maintenant sont remarquables.

Cela étant dit, je tiens à souligner que je prévois travailler pour la création d'emplois tant que tout le monde. . .

**Le Président:** Je rappelle aux députés que nous ne devons pas utiliser les noms, mais seulement les titres ou les noms des circonscriptions de nos collègues.

\* \* \*

[Français]

### LE MAIRE DE THETFORD MINES

**M. Jean-Guy Chrétien (Frontenac, BQ):** Monsieur le Président, je tiens à rendre hommage, ici, à la Chambre, au premier magistrat de la ville de Thetford Mines et président de la Corporation de développement économique de l'amiante, le maire Henri Therrien, qui a été honoré, la semaine dernière, du titre de personnalité de l'année 1996 par la Chambre de commerce de la région de l'amiante.

• (1415)

Cette distinction honorifique s'ajoute à la longue liste des réalisations du maire Therrien, notamment aux chapitres économique, culturel, sportif et municipal. Les citoyens et les citoyennes de Thetford Mines sont fiers de compter sur le dynamisme et la générosité de leur maire depuis maintenant dix ans.

Félicitations, Henri, et merci.

\* \* \*

[Traduction]

### L'INDUSTRIE DE HAUTE TECHNOLOGIE

**M. Ray Speaker (Lethbridge, Réf.):** Monsieur le Président, au nom du Parti réformiste, je veux reconnaître les grandes réalisations et l'esprit d'entreprise de l'industrie de haute technologie dans la région d'Ottawa-Lanark-Carleton, mieux connue sous le nom de Silicon Valley du Nord.

En quelques années à peine, ces pionniers du XXI<sup>e</sup> siècle sont partis d'une idée pour bâtir un rêve qui est maintenant devenu réalité.

Mercredi dernier, notre chef, Preston Manning, et le candidat réformiste Darrel Reid, ont tenu un petit déjeuner débat avec l'Association canadienne de technologie de pointe pour discuter du rôle que devrait jouer le gouvernement pour contribuer au succès de cette industrie. Des dirigeants bien en vue de l'industrie, comme Denzell Doyle, sont venus dire aux réformistes ce qui, selon eux, doit être fait.

### Questions orales

Les sujets abordés comprenaient le manque de travailleurs hautement qualifiés, le besoin d'une meilleure formation dans le domaine de la haute technologie, l'effet néfaste des impôts sur les entreprises de haute technologie et, enfin, ce que ces gens considèrent comme la plus grande priorité, le besoin d'une réduction de l'impôt sur les gains en capital afin d'encourager les entrepreneurs et ceux qui prennent des risques.

Ces gens sont les leaders de demain. Comme les Edison, Ford et Rockefeller qui ont bâti notre monde de béton et d'acier, ces gens bâtiront un nouveau monde de fibres optiques, de fils de cuivre et de puces de silicium.

\* \* \*

[Français]

#### L'ENDETTEMENT DES ÉTUDIANTS

**M. Stéphan Tremblay (Lac-Saint-Jean, BQ):** Monsieur le Président, hier, j'ai déposé, au nom de mon parti, une motion concernant la Loi sur les faillites.

Cette motion demande au gouvernement libéral de modifier les nouvelles normes régissant les faillites, afin d'empêcher l'application de règles plus sévères à l'égard de dettes d'études par rapport aux autres types de dettes.

Notre but n'est pas de déresponsabiliser les étudiants, bien au contraire. Nous savons que la très grande majorité d'entre eux remboursent leurs prêts. Cette motion veut plutôt sensibiliser le gouvernement à l'injustice dont sont victimes les étudiants surendettés et incapables de rembourser leurs prêts.

Lors de son étude sur la fiscalité des particuliers, le Bloc québécois recommandait, et je cite: «d'introduire un crédit d'impôt pour venir en aide aux étudiants finissants qui doivent commencer à rembourser leurs prêts».

Plutôt que de s'en prendre aux étudiants, le gouvernement libéral devrait s'engager sur la voie de la création d'emplois, seule solution concrète aux problèmes d'endettement des étudiants.

\* \* \*

[Traduction]

#### LA LEUCÉMIE

**M. Derek Lee (Scarborough—Rouge River, Lib.):** Monsieur le Président, la leucémie sous ses diverses formes cause encore trop de ravages chez les enfants et adultes de tous âges et de tous les milieux de la société.

La leucémie demeure la principale cause de mortalité chez les enfants au Canada, mais il y a cependant de l'espoir. Les chercheurs scientifiques, les centres de recherche et les hôpitaux partout au Canada continuent de réaliser des progrès, en particulier sur le chapitre de l'efficacité des traitements et de l'espérance de vie des patients qui sont atteints de cette maladie. La lutte contre cette maladie a marqué plus de progrès que contre toute autre forme de cancer.

Le Leukemia Research Fund of Canada, un organisme bénévole national, lève des fonds qui sont versés comme subventions aux chercheurs canadiens et servent à informer la population au sujet de la leucémie et de son traitement.

J'invite les députés à manifester leur appui à la cause en envisageant de reconnaître prochainement de façon officielle le mois de juin comme le Mois de la sensibilisation à la leucémie au Canada. Dans les faits, cette reconnaissance a cours depuis maintenant 40 ans.

## QUESTIONS ORALES

[Français]

### LES COMMISSIONS SCOLAIRES LINGUISTIQUES

**M. Gilles Duceppe (chef de l'opposition, BQ):** Monsieur le Président, cette semaine, à l'Assemblée nationale, les députés de tous les partis ont adopté une résolution unanime demandant au gouvernement fédéral d'amender la Constitution canadienne, à l'article 93, afin d'implanter des commissions scolaires linguistiques au Québec.

Or, cette résolution survient après des années de débat, plus de 30 ans—il faut se reporter au rapport Parent, dans les faits—et survient après la tenue d'États généraux qui se sont déroulés sur plus d'un an à travers le Québec, à travers toutes les régions du Québec. Aujourd'hui, le gouvernement fédéral vient nous dire qu'il n'y a pas eu assez de consultations.

Je demande au premier ministre s'il est conscient qu'il empêche ainsi l'adoption d'un amendement à l'article 93, avant la tenue des prochaines élections, retardant l'implantation de commissions scolaires linguistiques au Québec?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, la résolution a été adoptée hier soir. Nous l'avons reçue ce matin. Le ministre des Affaires intergouvernementales a expliqué à la presse la position du parti.

• (1420)

Nous déposerons une résolution à la Chambre dans les plus brefs délais. J'espère que ce sera d'ici à la fin de la semaine, mais les règles de procédure de cette Chambre et de la Chambre haute ne sont pas sous le contrôle complet du gouvernement, il nous faut la collaboration de tout le monde. Mais nous procéderons dans les plus brefs délais, comme je l'ai dit hier.

**M. Gilles Duceppe (chef de l'opposition, BQ):** Monsieur le Président, en créant une commission parlementaire mixte, le premier ministre sait fort bien qu'il empêche l'adoption d'un amendement avant la tenue des prochaines élections. Le gouvernement est conscient de cela, ce n'est pas un hasard.

Et parlant de son ministre des Affaires intergouvernementales, comment a-t-il pu déclarer, ce matin, que si un gouvernement fédéraliste était en place à Québec, cela poserait moins de problème, alors qu'on sait que tous les députés de l'Assemblée nationale, qu'ils soient souverainistes ou fédéralistes, ont voté en faveur de cette résolution? Comment a-t-il pu faire une telle déclaration?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, tout le monde sait que, pour la minorité qui vit au Québec, il y a parfois des situations où elle ne se sent pas tout à fait à l'aise. . .

*Questions orales*

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Chrétien (Saint-Maurice):** . . . et c'est la même chose, très souvent, pour la minorité francophone des autres provinces.

Le ministre a mentionné ce fait et il y a eu une commission parlementaire au Sénat, la dernière fois, qui s'est penchée sur la résolution venant de Terre-Neuve. Nous croyons qu'il doit encore y avoir une commission parlementaire. Et pour que cela aille plus vite, nous avons décidé de joindre le Sénat et la Chambre des communes pour tenir des audiences où les gens pourront s'exprimer. Il n'y a rien de mal à s'exprimer. Cependant, le gouvernement a l'intention d'appuyer la motion.

**M. Gilles Duceppe (chef de l'opposition, BQ):** Monsieur le Président, si le premier ministre veut comparer le sort des minorités linguistiques du Québec à celui des minorités linguistiques à travers le Canada, je l'avise que l'opposition officielle est prête à tenir un débat d'urgence ici, en Chambre, à n'importe quel moment.

Ce que le premier ministre est en train de nous dire, c'est que le gardien de la démocratie au Québec, c'est le gouvernement fédéral, que le processus démocratique au Québec est déficient. Le premier ministre est en train de reprendre la thèse de Pierre Elliott Trudeau voulant que le fédéralisme soit le rempart de la démocratie au Québec. Se rend-il compte qu'il est en train de faire affront à tout le processus démocratique au Québec?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, la responsabilité du gouvernement est d'agir selon les exigences de la Constitution canadienne, et nous allons prendre nos responsabilités, comme nous l'avons toujours fait.

J'inviterais peut-être l'honorable député à lire le livre qu'un de ses députés, le député de Québec-Est, a publié, il y a quelques jours. Des gens ont trouvé qu'il tenait des propos pas très gentils à l'endroit de la minorité.

Pour ma part, je me bats et pour la minorité francophone hors Québec et pour la minorité anglophone au Québec, parce que c'est le devoir du gouvernement canadien de défendre les minorités où qu'elles soient au pays.

**Mme Pierrette Venne (Saint-Hubert, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre.

Niant la légitimité démocratique de l'Assemblée nationale dans le dossier des commissions scolaires linguistiques, Ottawa lancera des audiences publiques, alors que tous les intéressés au Québec ont donné leur avis sur cette question depuis longtemps. À l'Assemblée nationale, hier, c'est le Québec qui a parlé; Ottawa doit maintenant écouter.

Le premier ministre admettra-t-il que son gouvernement se réfugie derrière le Sénat, des non-élus, pour écarter toute possibilité d'adoption de cette modification constitutionnelle avant les prochaines élections? Après la Cour suprême, ce sont maintenant les sénateurs, des non-élus, qui décideront des politiques du Québec en éducation.

**L'hon. Stéphane Dion (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.):** Monsieur le Président, ce que l'honorable députée suggère est contre l'esprit et la lettre de la Constitution du Canada. Les deux Parlements, le provincial et le fédéral, doivent se prononcer sur cet amendement. Chacun doit se faire une idée.

• (1425)

Le Parlement canadien est aussi le Parlement des Québécois. Les élus du Québec sont aussi représentés à la Chambre des communes. Le Canada dans son entier appartient aux Québécois.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral a des responsabilités particulières envers les minorités. Cela ne veut pas dire que les provinces ne s'en préoccupent pas, mais nous avons cette responsabilité. Et parce que nous avons exigé un consensus que l'opposition ne voulait pas aller chercher, nous avons protégé les minorités partout au pays. Un gouvernement qui nous propose un amendement constitutionnel, en vertu de l'article 43, qui touche sa minorité, a besoin d'avoir l'appui de cette minorité s'il veut l'obtenir du Parlement canadien.

**Mme Pierrette Venne (Saint-Hubert, BQ):** Monsieur le Président, ce n'est pas parce qu'on a un sac à dos qu'on a du bagage.

Dans le cadre de la modification constitutionnelle réclamée par le gouvernement du Nouveau-Brunswick en 1993, Ottawa n'a pas tenu d'audiences publiques.

Comment le premier ministre justifie-t-il que dans le cas du Nouveau-Brunswick, il a agi sans audiences publiques, alors qu'il refuse de le faire pour le Québec?

**L'hon. Stéphane Dion (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.):** Monsieur le Président, dans le cas du Nouveau-Brunswick, le gouvernement du Nouveau-Brunswick avait eu la décence de créer une commission parlementaire en 1990 au Nouveau-Brunswick.

Les Québécois ont un grand respect pour la démocratie. Ils ne doivent pas être très fiers de la façon dont le gouvernement provincial a procédé dans le cadre des commissions scolaires.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Dion:** Absolument. Il est scandaleux qu'on n'ait même pas donné l'occasion à des groupes de s'exprimer. Le Parlement du Canada va donner cette occasion, parce que nous savons que les Québécois ont un grand respect pour la démocratie.

\* \* \*

[Traduction]

## LE GOUVERNEMENT DU CANADA

**M. Preston Manning (Calgary-Sud-Ouest, Réf.):** Monsieur le Président, le pays a désespérément besoin d'une nouvelle conception de l'avenir du fédéralisme. Mais voyez ce qu'on nous sert.

### Questions orales

Le premier ministre l'an dernier, le député de Sherbrooke le mois dernier et maintenant Brian Mulroney n'ont tous qu'une réponse à proposer, la reconnaissance de la société distincte. Ce sont des mots creux, des gestes purement symboliques, des vieilles idées que les Canadiens, y compris les Québécois, ont rejetées par un processus démocratique en 1992.

Pourquoi le premier ministre s'accroche-t-il encore à cette idée dépassée? Pourquoi n'a-t-il rien de neuf et de nouveau à proposer au Québec et au reste du Canada pour réformer le fédéralisme?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, nous sommes en train de réformer la fédération.

Dans quelques minutes, je vais signer un accord avec le gouvernement de la Colombie-Britannique pour que cette province puisse participer à la gestion des pêches sur la côte ouest. Nous sommes en train de signer des accords avec toutes les provinces au sujet de la formation de la main-d'oeuvre.

Dans le discours du Trône prononcé il y a un an et quelques mois, nous avons énuméré toute une série de mesures à prendre. Nous avons dit que nous ne voulions pas de grandes réunions qui ne donnent rien. Nous devons procéder étape par étape et province par province.

La Chambre des communes a accordé un droit de veto à toutes les régions du Canada, y compris au Québec. Nous nous sommes prononcés en faveur de la société distincte. Nous sommes en train de régler la question de la formation de la main-d'oeuvre avec les provinces. Aujourd'hui, nous réglons le problème des pêches avec la Colombie-Britannique.

Nous avons résolu le problème du double emploi dans les secteurs des forêts, des mines et de l'environnement. Je pourrais continuer encore longtemps. Le moyen pratique de donner une réponse aux Canadiens, c'est de s'attaquer à un problème à la fois. C'est la solution moderne.

**M. Preston Manning (Calgary-Sud-Ouest, Réf.):** Monsieur le Président, ce gouvernement est tellement à court d'idées qu'il doit déclencher des élections après seulement trois ans et demi. Il n'a rien à proposer pour préserver l'unité nationale. Le premier ministre a aussi à son actif la pire série de records de chômage depuis la grande crise. Il se compare à R.B. Bennett.

Le premier ministre n'a rien de neuf à annoncer aux 1,4 million de chômeurs, pas plus qu'aux jeunes sans travail ni aux travailleurs sous-employés. Il n'a rien à offrir non plus au quart des travailleurs qui craignent de perdre leur emploi, ni aux 75 p. 100 des Canadiens qui lui donnent une mauvaise note en matière de création d'emplois.

• (1430)

Si l'emploi est au premier rang des priorités du gouvernement, comment se fait-il que le premier ministre n'a rien de neuf ou d'original à dire à ce sujet?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, le député était à la Chambre lorsque nous avons présenté le budget qui prévoit 350 millions de dollars pour stimuler la création d'emplois pour les jeunes. Pour accroître l'embauche, nous avons réduit les cotisations d'assurance-emploi. Les em-

ployeurs qui engagent de nouveaux employés n'auront plus à payer ces cotisations. Ils pourront ainsi engager plus de travailleurs.

L'économie canadienne a donné aux Canadiens les taux d'intérêt les plus faibles en 40 ans. Cela favorise la création d'emplois. Les Canadiens n'ont jamais connu une aussi longue période de faible inflation que celle que nous leur avons donnée. En quatre ans, nos échanges commerciaux ont augmenté de 40 p. 100. Cela favorise aussi la création d'emplois.

Nous allons poursuivre nos efforts parce que les Canadiens savent que nous devons garder le cap. Nous n'allons pas essayer d'acheter les électeurs par des réductions générales d'impôt tant que le déficit n'aura pas été ramené à zéro.

**M. Preston Manning (Calgary-Sud-Ouest, Réf.):** Monsieur le Président, lorsque ce gouvernement est arrivé au pouvoir, il a aussi promis plus d'intégrité et plus de rigueur dans les comptes à rendre.

Voyez les résultats, au bout de trois ans et demi: ingénierie politique dans l'enquête sur la Somalie; bétonnage du gouvernement face à l'enquête sur le sang contaminé; cafouillage de l'affaire Airbus; gâchis de l'aéroport Pearson; maintien de la TPS qui se porte mieux que jamais; 73 p. 100 des Canadiens qui disent que le gouvernement a mal tenu ses promesses.

Pourquoi le premier ministre n'a-t-il rien à offrir aux Canadiens sur le plan de la responsabilité politique? Qu'est-il advenu de la promesse du livre rouge selon laquelle l'intégrité des institutions de l'État serait rétablie?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je suis très fier des résultats de mon parti. En quatre ans de gouvernement, pas un seul ministre n'a dû démissionner à cause d'un scandale.

Les résultats d'un sondage ont été publiés dans le *Maclean's* l'autre jour. Il y a quatre ans, environ 15 p. 100 des Canadiens faisaient confiance à leur gouvernement. D'après le dernier sondage, 55 p. 100 d'entre eux le placent au premier rang dans un groupe de 20 pays.

Je vais me mesurer au chef du tiers parti sur la place publique au cours des mois à venir. Les Canadiens lui diront que nous ne sommes pas le parti qui propose de réduire de 10 p. 100 les impôts des banques.

\* \* \*

[Français]

### LES COMMISSIONS SCOLAIRES LINGUISTIQUES

**M. Gilles Duceppe (chef de l'opposition, BQ):** Monsieur le Président, cette semaine, le premier ministre a tenté d'utiliser les évêques du Québec pour retarder l'implantation de commissions scolaires linguistiques au Québec, alors même que les évêques s'étaient prononcés, il y a plusieurs mois, en faveur des commissions scolaires linguistiques.

Aujourd'hui, c'est le ministre des Affaires intergouvernementales qui nous parle de lacunes en matière de consultation sur la question des commissions scolaires alors que, et je le répète, depuis plus de 30 ans, on débat de cette question, et qu'il y a eu des États généraux à travers tout le Québec.



*Questions orales*

Je demande au ministre des Affaires intergouvernementales, alors même que l'Assemblée nationale est unanime, fédéralistes et souverainistes confondus, est-ce que, pour lui, un consensus au Québec, ça signifie l'accord obligatoire d'Alliance Québec et du journal *The Gazette*?

**L'hon. Stéphane Dion (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.):** La réponse est non, monsieur le Président. La preuve, c'est que nous appuyons la mesure. C'est quand même une bonne nouvelle. L'opposition officielle devrait d'abord dire bravo au gouvernement canadien qui appuie une mesure qui va être bonne pour les Québécois.

• (1435)

Deuxièmement, elle devrait dire bravo au gouvernement canadien et dire: «Nous allons avoir la possibilité d'avoir une commission parlementaire, parce que nous, comme opposition, on croit que les commissions parlementaires sont une bonne chose, et on est solidaires de l'opposition officielle à l'Assemblée nationale qui a aussi demandé une commission parlementaire.»

Voilà ce qu'ils devraient dire s'ils n'étaient pas aveuglés par leur idéologie séparatiste.

**Mme Tremblay:** Stéphane, va faire ton cours secondaire.

**M. Gilles Duceppe (chef de l'opposition, BQ):** Monsieur le Président, on croirait entendre Pierre Elliott Trudeau.

**Une voix:** Oui, c'est ça.

**M. Duceppe:** Un Pierre Elliott Trudeau qui a un sac à dos.

La vraie raison, et que le ministre des Affaires intergouvernementales l'affirme donc ici en cette Chambre, c'est qu'en bout de ligne, il a peur de la réaction du reste du Canada, du Canada anglais à la veille des élections, et des électeurs du West Island. C'est ça, la réalité.

**L'hon. Stéphane Dion (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.):** Monsieur le Président, le chef de l'opposition officielle peut m'accuser de bien des choses, mais pas d'avoir peur. Quand avez-vous vu Stéphane Dion intimidé par qui que ce soit? Il faut être sérieux.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Dion:** On a toujours dit: «Si Alliance Québec est contre, Dion ne l'appuiera pas.» J'ai toujours dit que je ne donnais pas un droit de veto à quelque groupe que ce soit. Alliance Québec est contre, et Dion l'appuie.

Par contre Dion aimerait bien—enfin, le ministre des Affaires intergouvernementales, puisqu'on est en Chambre—qu'Alliance Québec l'appuie. Il y aura une commission parlementaire pour les entendre et pour voir ce qu'on peut faire pour les inclure dans le consensus.

L'opposition devrait être contente qu'il y ait une commission parlementaire. L'opposition aura l'occasion de faire valoir son point de vue, d'écouter les différents groupes, selon une procédure qui est bien admise en démocratie.

\* \* \*

[Traduction]

**L'AÉROPORT INTERNATIONAL PEARSON**

**M. Ed Harper (Simcoe-Centre, Réf.):** Monsieur le Président, on a annoncé que le gouvernement vient de régler son contentieux avec la Pearson Development Corporation pour 60 millions de dollars.

**Des voix:** Bravo!

**M. Harper (Simcoe-Centre):** Nous verrons si le reste de ce que j'ai à dire provoquera une ovation.

Ce n'est cependant qu'un élément du règlement, un élément de ce dossier lamentable. Le gouvernement a déjà donné au consortium de l'aéroport Pearson 185 millions de dollars en réduction de loyer et 15 millions de dollars au titre de frais judiciaires. Le gâchis libéral a coûté 260 millions de dollars aux contribuables.

**Des voix:** C'est honteux!

**M. Harper (Simcoe-Centre):** Pourquoi le gouvernement a-t-il ainsi fait gaspiller 260 millions de dollars au trésor public? Pourquoi?

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, tout le monde sait que le gouvernement a tenté de régler le contentieux qui a entraîné des poursuites. Nous avons tâché d'y parvenir par la voie législative et par la voie de la négociation. Nous avons tenté également de le faire par la voie des tribunaux. Nous avons voulu régler dès le 3 décembre 1993.

Les chiffres cités par le député sont tout simplement faux. J'ajouterai que lorsque nous avons essayé de régler pour ce montant au moyen d'une mesure législative, son parti a refusé de voter en faveur de cette mesure, préférant laisser le contribuable dans ce pétrin. Nous laisserons cependant cet aspect de côté.

Le montant du règlement se répartit ainsi: 45 millions pour les dépenses du consortium et 15 millions pour les autres dépenses qui ont été engagées depuis et pour les frais judiciaires, c'est-à-dire ce qu'il en a coûté pour régler la poursuite.

En ce qui a trait aux frais judiciaires que le gouvernement a dû payer, nous faisons face à une poursuite en dommages-intérêts de 663 millions de dollars, que le parti du député semblait encourager avec tant d'enthousiasme. Il nous a évidemment fallu dépenser de l'argent pour éviter de payer ces dommages-intérêts.

Quant au montant de 185 millions de dollars, il a servi plus précisément à la construction et au parachèvement de la piste nord-sud, à la construction des postes d'incendie situés aux deux extrémités de l'aéroport et à celle de la nouvelle installation de dégivrage.

**M. Ed Harper (Simcoe-Centre, Réf.):** Monsieur le Président, les dommages-intérêts de 260 millions de dollars dont parle le ministre sont attribuables au gâchis des libéraux. Il n'y a pas d'autre

### Questions orales

raison. C'est à cause de leur erreur. Les énormes bénéfices que laissaient entrevoir l'entente originale, qui était une bonne entente, se trouvent maintenant dans le règlement.

Non seulement les libéraux ont gaspillé 260 millions de dollars dans ce règlement, mais l'infrastructure la plus importante du Canada a continué de se détériorer pendant quatre ans. L'administration aéroportuaire devra maintenant consacrer 2 milliards de dollars à des travaux de rénovation, et cela entraînera l'imposition de frais d'utilisation de l'aéroport.

• (1440)

Pourquoi le ministre a-t-il laissé tomber les Canadiens deux fois en gaspillant 260 millions de dollars et maintenant en les exposant à des frais d'utilisation de l'aéroport?

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je me demande bien où ce parti veut en venir.

Nous entendons là se plaindre le seul député que ce parti compte en Ontario. Il s'abstient de mentionner qu'à Vancouver, nous avons réduit les frais de loyer de 46 millions de dollars, qu'à Edmonton, nous les avons réduits de 127 millions et à Calgary, de 117 millions, pour se concentrer uniquement au montant de 185 millions pour Toronto.

Cette réduction s'inscrivait dans un programme appliqué partout au Canada, qui prévoyait également un montant de 120 millions de dollars pour les aéroports de Montréal. Ce programme avait pour objet de veiller à ce que nos aéroports puissent bénéficier de l'accord Ciels ouverts et se placer au rang de principaux points d'entrée pour l'Europe et pour l'Asie.

\* \* \*

[Français]

### L'AÉROPORT PEARSON

**M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports.

C'était un secret de Polichinelle qui, maintenant, vient d'être révélé au grand jour: le gouvernement fédéral a annoncé aujourd'hui qu'il en est arrivé à une entente avec les promoteurs qui voulaient acheter les terminaux 1 et 2 de l'aéroport Pearson. Les contribuables auront donc à déboursier un autre montant de 60 millions de dollars qui s'ajoutent aux 185 millions que le ministre a donnés à Pearson le 25 mars dernier.

Le ministre des Transports peut-il avouer aujourd'hui que son gouvernement a erré dans le dossier de l'aéroport torontois, comme dans celui de Montréal, et que les contribuables devront déboursier plus de 245 millions de dollars pour réparer ses gaffes?

[Traduction]

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je répète, pour la gouverne du député qui n'a apparemment pas écouté la question, que le règlement dans l'affaire de l'aéroport Pearson se monte à 45 millions de dollars pour les dépenses légitimes qui ont été évaluées par une firme d'experts indépendante de cette région, plus 15 millions de dollars pour les frais d'avocat et les dépenses engagés depuis le contrat original. Voilà à combien se monte le règlement.

Quand le gouvernement a accédé au pouvoir en 1993, nous avons le choix. Nous avons examiné l'accord relatif à l'aéroport Pearson et nous avons décidé qu'il n'était pas dans l'intérêt public, et il ne l'est toujours pas. Nous avons deux solutions: accepter l'accord, ce qui n'était pas dans l'intérêt public, ou de le dénoncer. Nous savions que cette dernière solution entraînerait des frais. Nous étions prêts à assumer ces frais, et nous l'avons fait. Ils s'élèvent à 45 millions de dollars plus 15 millions.

[Français]

**M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ):** Monsieur le Président, le ministre vient d'admettre que l'ensemble de l'argent qu'il a mis là-dedans, c'est un *deal* avec les gens pour régler le scandale de l'aéroport Pearson.

Le 25 mars dernier, le ministre des Transports a annoncé une aide financière de 185 millions de dollars à Pearson pour des projets déjà réalisés à plus de 80 p. 100. Trois semaines plus tard, tout se règle, comme par enchantement, alors que le différend traînait depuis trois ans et demi, comme si le cadeau de 185 millions de dollars n'avait aucun lien avec les 60 millions de dollars.

Comment le ministre explique-t-il toutes ces coïncidences à la veille du déclenchement des élections?

**L'hon. David Anderson (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, premièrement, il faut souligner que l'administration aéroportuaire locale, c'est-à-dire ADM de Montréal, a reçu un montant de plus de 100 millions de dollars au chapitre des dépenses spéciales pour immobilisations et d'autres fonds spéciaux de 20 millions de dollars. ADM a reçu 120 millions de dollars et 185 millions de dollars pour Montréal.

C'était clair qu'à Toronto, il était nécessaire d'augmenter les fonds qu'ils avaient pour payer trois choses, c'est-à-dire la piste d'atterrissage nord-sud, l'aire de déglacage et la caserne de pompiers. C'est ce que nous avons payé avec les 185 millions de dollars.

\* \* \*

[Traduction]

### LES PÊCHES

**M. John Cummins (Delta, Réf.):** Monsieur le Président, le premier ministre et le premier ministre de la Colombie-Britannique vont signer d'ici une heure une entente sur les pêches. Tout le monde se demande ce qu'elle va rapporter aux politiciens. La véritable question, c'est: Quels sont les avantages pour le poisson?

• (1445)

Les règles régissant les terrains, l'eau et les déchets déterminent si les poissons vont survivre. Ces domaines relèvent de la compétence des provinces, et leur bilan est abominable.

L'entente devant être signée aujourd'hui semble conçue davantage pour améliorer le sort des libéraux en Colombie-Britannique que pour protéger l'habitat des poissons.

Le ministre peut-il nous dire en quoi cette entente va améliorer le bilan déplorable de cette province en ce qui concerne la protection de l'habitat des poissons?

**L'hon. Fred Mifflin (ministre des Pêches et des Océans, Lib.):** Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de reconnaître cet événement marquant dans l'histoire du Canada.

*Questions orales*

Le député a demandé qui allait profiter de cela. Voici les principaux points de l'entente. Il y aura un Conseil des ministres de la Colombie-Britannique et du Canada chargé de coordonner les principales questions touchant les stocks de saumon et leur habitat. Il y aura aussi un Conseil pour la conservation des ressources halieutiques du Pacifique comme il en existe un dans la région de l'Atlantique. On va créer un Conseil consultatif de renouvellement des pêches qui regroupera les intervenants et des groupes communautaires pour améliorer la coordination de la remise en état de l'habitat et des initiatives de mise en valeur des stocks. Chaque gouvernement débloquent 15 millions de dollars sur trois ans pour la remise en état de l'habitat. Les deux gouvernements vont s'engager à collaborer pour réduire les chevauchements et les doublons et pour améliorer l'efficacité à tous les niveaux. Tout cela profite au poisson et aux pêcheurs.

**M. John Cummins (Delta, Réf.):** Monsieur le Président, cette entente n'est pas une phase cruciale, mais bien une phase terminale pour le poisson de la Colombie-Britannique.

Durant la construction de la route de l'île de Vancouver, la province a réussi, de façon détournée, à échapper à sa propre loi sur les évaluations environnementales. Le ministre des Pêches a joué le même jeu et a évité une évaluation environnementale aux termes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Plutôt que d'essayer de défendre la cause des libéraux en Colombie-Britannique, en s'alliant à Glen Clark, pourquoi le ministre des Pêches n'a-t-il pas respecté son obligation constitutionnelle et accusé la province de détruire l'habitat des poissons en construisant la route de l'île de Vancouver?

**L'hon. Fred Mifflin (ministre des Pêches et des Océans, Lib.):** Monsieur le Président, je trouve cette intervention très étrange de la part d'un parti qui croit que le gouvernement fédéral devrait se retirer complètement du domaine de l'environnement.

Selon moi, c'est le Parti réformiste qui est en phase terminale.

\* \* \*

[Français]

## LES AFFAIRES INDIENNES

**M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Alors que le ministre des Affaires étrangères cherche absolument la caution internationale pour clamer qu'il fait bon vivre au Canada, les autochtones du Québec et du Canada, eux, parcourent l'Europe pour dénoncer quelques-unes des nombreuses promesses non tenues du livre rouge. En effet, après trois ans et demi de règne libéral, les autochtones détiennent toujours le record des taux de suicide, d'incarcération, de chômage et de mortalité infantile.

Quand le gouvernement du prétendu pays numéro un où il fait bon vivre va-t-il enfin prendre acte du rapport de la Commission

royale d'enquête Erasmus-Dussault et s'attaquer sérieusement aux problèmes des autochtones?

[Traduction]

**L'hon. Ron Irwin (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.):** Monsieur le Président, le député fait allusion au voyage de M. Mercredi en Angleterre. Nos styles sont différents.

Pendant que je m'occupais des droits fonciers prévus dans le traité du Manitoba et des revendications des Dogrib dans les Territoires du Nord-Ouest et des Makivik au Québec—dossiers qui sont tous importants—, M. Mercredi parlait à la statue de la reine Victoria.

Nous sommes au gouvernement depuis 3 ans et demi. Le rapport de la Commission royale sur les peuples autochtones traite de réinstallations; nous en avons réalisé à Grise Fiord et à Davis Inlet. Pour ce qui est des anciens combattants, nous avons créé des bourses d'études à leur intention. Nous avons désigné le 21 juin comme étant la journée nationale des autochtones.

En matière de gestion publique, nous nous sommes occupés des droits inhérents, du processus des traités en Colombie-Britannique, du démantèlement du ministère au Manitoba, de 13 accords de gestion foncière, ainsi que des dossiers du Nunavut et du Yukon.

Au chapitre de la cogestion, nous faisons le nécessaire en Saskatchewan, en Colombie-Britannique et en Alberta. Quant aux droits fonciers, nous terminons par les traités de la Saskatchewan et du Manitoba.

J'ai 18 pages de notes télégraphiques sur les progrès réalisés que je suis prêt à déposer pour que le député les lise.

• (1450)

[Français]

**M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ):** Monsieur le Président, à titre d'information pour le ministre, il n'y a pas que l'Angleterre qui a été visitée, et Ovide Mercredi n'est pas le seul à l'avoir fait non plus. Le chef des Premières Nations du Québec accompagnait M. Mercredi dans une deuxième délégation et ils ont visité plusieurs pays d'Europe. Et parlant de la statue de la reine Victoria, elle est probablement plus réceptive que le ministre à la question des autochtones.

Depuis le dépôt du rapport de la Commission, les Premières nations ont sollicité à plusieurs reprises une rencontre avec le premier ministre.

Pourquoi son gouvernement refuse-t-il toujours d'engager le dialogue avec les Premières Nations et de les rencontrer avant les prochaines élections fédérales?

[Traduction]

**L'hon. Ron Irwin (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.):** Monsieur le Président, quand nous sommes allés à l'étranger, nous l'avons fait d'une façon beaucoup plus sage que l'Assemblée des Premières Nations. Nous nous sommes rendus au Groenland pour négocier des accords économiques avec les peuples autochtones. Nous sommes allés en Nouvelle-Zélande pour négocier de tels accords entre nos peuples autochtones et ceux de ce pays. Aux États-Unis, nous avons négocié des accords économiques

### Questions orales

sur l'agriculture. Au Mexique, nous avons négocié un accord sur les forêts entre le conseil tribal de Meadow Lake et la population là-bas. Je pourrais en ajouter encore. Je suis heureux que le député m'ait donné une si belle occasion.

Pendant les beaux discours des membres de l'APN, nous nous occupons de la compétence dans le domaine des hydrocarbures en Alberta et en Saskatchewan.

Nous avons apporté des modifications à la Loi sur les Indiens, malgré l'opposition du député, afin de transférer des pouvoirs à ces peuples. Aucune pays n'a été aussi loin que le Canada.

Nous avons déclaré que ces pouvoirs, qui venaient d'ailleurs du Créateur, appartenaient aux peuples autochtones. En tant que gouvernement fédéral, nous sommes disposés à affirmer que ce sont eux qui ont la compétence dans les domaines de l'éducation et de la santé. Ils sont aussi responsables de questions relatives au mariage, à la garde d'enfants, à la culture et à la langue. Le député devrait être d'accord avec tout cela.

\* \* \*

### LA FISCALITÉ

**Mme Shaughnessy Cohen (Windsor—Sainte-Claire, Lib.):** Monsieur le Président, les Canadiens bénéficiaires de prestations sociales des services gouvernementaux américains sont soulagés d'apprendre que le gouvernement a pris des mesures pour réduire la ponction fiscale que font les États-Unis sur leur paiements mensuels, mais la solution dépend de notre Parlement et du Sénat américain.

Le ministre des Finances peut-il dire aux électeurs de Windsor—Sainte-Claire ce que le gouvernement est prêt à faire exactement pour les aider à récupérer leurs pertes advenant que les choses tardent aux États-Unis?

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, la députée de Windsor—Sainte-Claire pose une question au nom de ses électeurs. Elle s'est occupée activement de ce dossier. C'est une question qui intéresse un certain nombre de députés à la Chambre.

Comme la députée le sait, parce qu'elle a travaillé un bout de temps à ce dossier, nous devons pour régler le problème établir un système qui nous permette d'envoyer les remboursements aussi vite que possible. Il faudra que les États-Unis collaborent, parce que ce ne sont pas toutes les personnes âgées qui font une déclaration de revenus au Canada. Nous devons obtenir l'information et l'examiner en regard des données que nous avons.

Il faudra un peu de temps pour établir le système, mais je suis prêt à m'engager à la Chambre à distribuer les remboursements aux prestataires canadiens dès que notre système sera sur pied, même si le Sénat américain n'a pas encore ratifié l'entente.

\* \* \*

### LA JUSTICE

**M. Jack Ramsay (Crowfoot, Réf.):** Monsieur le Président, hier, pendant la période des questions, le ministre de la Justice a refusé de reconnaître que nous avions besoin d'une déclaration des droits des victimes. Il s'est moqué de mon collègue de Fraser Valley-Ouest,

qui réclamait des droits plus importants pour les victimes en disant que les provinces avaient déjà pris des mesures pour faire ce que demande la déclaration des droits des victimes. Pourtant, le ministre de la Justice a déjà admis que les victimes de crime ont besoin de droits accrus, comme l'indique sa requête au Comité de la justice d'étudier la déclaration.

Pourquoi alors dit-il que ces droits sont déjà dans la législation des provinces?

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, tout d'abord, hier, je ne me suis pas moqué de la déclaration des droits des victimes, je me suis moqué du député de Fraser Valley-Ouest.

Deuxièmement, le député sait que le Comité de la justice, à ma demande, examine la question des droits des victimes dans le pays. J'ai écrit au comité il y a un an. Il examine les lois du Canada et l'administration de la justice dans les provinces, afin de préparer des propositions pour améliorer le système judiciaire, dans le but de le rendre plus sensible aux droits des victimes.

C'est ce que j'ai demandé au député et à ses collègues du Comité de la justice.

• (1455)

**M. Jack Ramsay (Crowfoot, Réf.):** Monsieur le Président, je me demande si le ministre de la Justice a le sentiment qu'il est à-propos de se moquer d'une question légitime de l'opposition à la veille d'élections générales.

Une meurtrière comme Karla Homolka a le droit d'accès à l'enseignement universitaire. Un assassin d'enfants comme Clifford Olson a le droit de demander sa libération anticipée. Des criminels demandent des changements de sexe, des télévisions couleurs et des ordinateurs. Maintenant, un meurtrier emprisonné au Nouveau-Brunswick demande à être transporté en Nouvelle-Écosse chaque fois qu'il veut une visite conjugale, parce que sa femme est emprisonnée dans cette province pour avoir participé au meurtre.

Le gouvernement accède à ces demandes alors que les victimes mendient à la porte. Comment le ministre peut-il refuser aux victimes des droits raisonnables alors qu'il continue de protéger les droits de Clifford Olson et qu'il ne fait rien pour empêcher qu'un violeur comme Darren Ursel soit en liberté?

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, le système actuel contient une déclaration des droits des victimes adoptée par le gouvernement fédéral et les provinces en 1988. Depuis cette époque, le gouvernement fédéral s'est conduit, a rédigé ses lois, a choisi ses priorités et a établi ses politiques en fonction de cette déclaration de principes. Il s'agit essentiellement d'une déclaration des droits des victimes.

Toutefois, il y a place à des améliorations dans n'importe quel système, y compris le système judiciaire en ce qui concerne les victimes. C'est pour cette raison que j'ai demandé au Comité de la justice, où le député travaille très fort, d'étudier la déclaration des droits des victimes pour voir comment l'améliorer et comment rendre le système plus sensible aux intérêts de celles-ci.

J'attends le rapport du comité. Le gouvernement l'étudiera avec soin et fera ce qu'il y aura lieu de faire.

[Français]

### L'USINE HYUNDAI DE BROMONT

**M. Jean H. Leroux (Shefford, BQ):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Industrie.

À maintes reprises, j'ai questionné le ministre en cette Chambre sur l'avenir de l'usine Hyundai de Bromont. Or, nous apprenons que Hyundai a vidé son usine de toutes ses machines-outils servant à l'assemblage d'automobiles. C'est plus de 800 emplois directs dans ma région.

Le ministre peut-il nous dire s'il y a des discussions avec son homologue du Québec ou avec tout autre acheteur potentiel qui pourrait s'installer dans l'usine inexploitée et relancer la production manufacturière?

[Traduction]

**M. Morris Bodnar (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique et ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, Lib.):** Monsieur le Président, la question du député est intéressante. Il va falloir que j'en parle au ministre. Nous allons la prendre en délibéré.

\* \* \*

### LA MINISTRE DU PATRIMOINE CANADIEN

**M. Bob Mills (Red Deer, Réf.):** Monsieur le Président, hier, la ministre du Patrimoine a parlé des réceptions qui ont eu lieu pour rendre hommage à nos athlètes olympiques. Je veux qu'il soit clair que le Parti réformiste et tous les Canadiens sont fiers de ces athlètes.

Ce n'est pas de l'hommage canadien à nos athlètes olympiques et du cocktail qu'il leur a été offert dont je parle. Je parle du cocktail que le gouvernement fédéral a offert, le 22 juillet 1996, au centre CNN, à Atlanta, à moins de cent personnes qui y ont dégusté du caviar. Je connais deux personnes qui y ont assisté et qui ont pris des photos de cet événement. Elles nous ont raconté ce qui s'y était passé.

Alors que les Canadiens travaillent de plus en plus dur et payent de plus en plus d'impôts, la ministre engloutit 65 000 \$ dans un cocktail pour moins de 100 personnes à qui elle sert du caviar. Elle devrait donner une explication aux Canadiens.

**L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, c'est ironique. J'aurais pensé que, étant donné que le député et ses collègues n'hésitent jamais à participer à la moindre réception, il serait rouge de confusion.

Hier, il a parlé des soi-disant voyages d'agrément des députés. J'ai donc pris le temps de faire quelques recherches. Le député qui a dénoncé le fait que nous ayons invité à cette réception une vingtaine d'athlètes de 14 et 15 ans en fauteuil roulant est le même qui a fait un voyage qui l'a conduit à Cambridge, en Angleterre, à Oslo et à

### Questions orales

Tromsø, en Norvège, à Stockholm, en Suède, et à Copenhague, au Danemark.

Aujourd'hui, j'ai vérifié le prix d'un billet classe affaires; il coûte 5 000 \$.

\* \* \*

● (1500)

### LE LOGEMENT

**M. Bill Blaikie (Winnipeg Transcona, NPD):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et porte sur les inquiétudes des résidents du Nord du Manitoba, surtout ceux de Churchill, quant au financement résidentiel promis. Le ministre sait que cette question préoccupe les gens.

Pourrait-il dire à la Chambre et aux habitants du Nord du Manitoba, principalement les communautés autochtones, à quelle date l'argent promis sera versé? Le gouvernement prévoit-il annoncer bientôt comment ce financement sera transmis et reçu?

**L'hon. Ron Irwin (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie le député de l'intérêt qu'il porte aux peuples autochtones. Il a toujours été constant à cet égard.

Je ne connais pas les détails exacts du financement en question car il est fonction d'une formule précise, mais je me procurerai les données après la période des questions et j'en ferai part au député.

\* \* \*

### L'IMMIGRATION

**M. Stan Dromisky (Thunder Bay—Atikokan, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration.

La ministre a déposé aujourd'hui au Parlement le rapport annuel de 1996 sur les permis ministériels. Pourrait-elle dire à la Chambre comment les chiffres de cette année se comparent à ceux des années précédentes? Comment la ministre pourrait-elle assurer aux Canadiens que ces permis sont employés de façon responsable?

**L'hon. Lucienne Robillard (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.):** Monsieur le Président, l'année dernière, nous avons émis moins de permis ministériels que durant l'année précédente et chacune des années antérieures. Les chiffres révèlent une diminution de 27 p. 100.

Nous avons atteint notre objectif, soit de contrôler plus efficacement le programme d'immigration. Les permis ministériels autorisent des gens qui ne seraient pas autrement admissibles à s'installer au Canada dans certaines circonstances précises et pour des raisons bien définies. Chaque cas est étudié attentivement.

L'élément qui détermine en priorité la décision finale est la sécurité des Canadiens.

*Affaires courantes***RECOURS AU RÈGLEMENT**

PROPOS TENUS AU COURS DE LA PÉRIODE DES QUESTIONS

**M. Bob Mills (Red Deer, Réf.):** Je veux soulever la question de privilège. À la période des questions, la vice-première ministre a fait preuve de très mauvais goût dans ses observations.

Si elle vérifiait davantage, elle constaterait que le voyage dont elle a parlé n'a aucunement été payé par les contribuables canadiens.

Je pourrais en fournir la preuve à la Chambre à une date ultérieure.

**AFFAIRES COURANTES***[Français]***RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS**

**M. Paul Zed (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Madame la Présidente, conformément au paragraphe 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à 25 pétitions.

\* \* \*

• (1505)

**LA REVENDICATION TERRITORIALE DES DÉNÉS ET DES MÉTIS**

**M. Bernard Patry (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.):** Madame la Présidente, en conformité du paragraphe 32(2) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, rédigé dans les deux langues officielles, des exemplaires des rapports annuels 1994 et 1995-1996 du Comité de mise en oeuvre de l'entente sur la revendication territoriale globale des Dénés et des Métis du Shatu.

\* \* \*

*[Traduction]***L'ACCORD SUR LES REVENDICATIONS TERRITORIALES DES GWITCH'IN.**

**M. Bernard Patry (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.):** Monsieur le Président, conformément au paragraphe 32(2) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, des exemplaires des rapports annuels 1994-1995 et 1995-1996 du comité de mise en oeuvre de l'accord global sur les revendications territoriales des Gwitch'in.

\* \* \*

**LES COMITÉS DE LA CHAMBRE**

LA SANTÉ

**Mme Bonnie Hickey (St. John's-Est, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le huitième rapport du Comité permanent de la Santé.

Conformément à l'ordre de renvoi daté du 5 novembre 1996, le comité a adopté le projet de loi C-47, Loi concernant les techniques de reproduction humaine et les opérations commerciales liées à la reproduction humaine, ainsi que les amendements.

L'AGRICULTURE ET L'AGROALIMENTAIRE

**M. Lyle Vanclief (Prince Edward—Hastings, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai l'honneur de présenter le cinquième rapport du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire, lequel porte sur le projet de loi C-72, Loi sur la Commission canadienne du blé.

Je suis fier de déposer le projet de loi, ainsi que plusieurs amendements.

LA PROCÉDURE ET LES AFFAIRES DE LA CHAMBRE,

**M. Paul Zed (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai l'honneur de présenter le soixante-troisième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, qui fait suite à l'ordre de renvoi qu'il a reçu de la Chambre le jeudi 20 février 1997 relativement au crédit 5 du Parlement—Chambre des communes, du Budget des dépenses principal pour l'exercice se terminant le 31 mars 1998. Le comité en fait rapport.

\* \* \*

**LA LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS**

**Mme Brenda Chamberlain (Guelph—Wellington, Lib.)** demande à présenter le projet de loi C-405, Loi modifiant la Loi sur la protection des renseignements personnels.

—Madame la Présidente, je suis heureuse de présenter ce projet de loi, qui vise à modifier la Loi sur la protection des renseignements personnels afin d'accorder aux parents et aux tuteurs légaux le droit de demander à la GRC de leur dévoiler si une personne en situation de confiance ou d'autorité a été condamnée antérieurement pour une infraction, ce qui comprend les contacts sexuels et l'inceste.

Le projet de loi est présenté à la suite d'une situation tragique qui s'est produite dans la circonscription de Guelph—Wellington, où un enfant a été agressé par une personne qui avait été condamnée antérieurement. La mère de l'enfant n'a pu obtenir aucun renseignement au sujet de cette personne. Les parents doivent avoir accès à des dossiers antérieurs pour s'assurer qu'une telle situation ne se reproduise plus.

Le projet de loi porte sur un accès qui accordera à nos enfants la protection dont ils ont grandement besoin. La société doit mettre tout en oeuvre pour prévenir les incidents d'agression sexuelle contre des enfants. J'espère que mon projet de loi d'initiative parlementaire constituera un autre pas important vers la protection de nos enfants.

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

• (1510)

## PÉTITIONS

### LES DROITS DES PARENTS

**M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Réf.):** Madame la Présidente, je prie la Chambre d'être indulgente. J'ai un grand nombre de pétitions que j'ai groupées en plusieurs catégories.

Je suis bouleversé par l'appui que la population a manifesté à l'égard de ma motion n° 300 concernant les droits des parents. En seulement quelques mois, j'ai reçu 41 pétitions portant 940 signatures que je suis heureux de présenter à la Chambre aujourd'hui.

Les pétitionnaires attirent l'attention sur leurs préoccupations, car le gouvernement s'est servi de la Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant pour créer des lois, des programmes et une bureaucratie qui minent les libertés et les droits fondamentaux des parents.

Ces Canadiens inquiets demandent que le Parlement appuie la motion n° 300, qui ajouterait les droits et les responsabilités des parents à l'article 7 de la Charte canadienne des droits et libertés.

### LES DROITS DE LA PERSONNE

**M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Réf.):** Madame la Présidente, les pétitions que j'ai maintenant le plaisir de présenter sont signées par des citoyens inquiets de tout le Canada.

Les pétitionnaires contestent l'inclusion de l'expression «orientation sexuelle» dans la Loi canadienne sur les droits de la personne. Ces Canadiens estiment que la loi protège déjà sans cet amendement le droit de ne pas subir de discrimination.

### LE CODE CRIMINEL

**M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Réf.):** Madame la Présidente, les pétitions que je tiens maintenant à présenter sont signées par des citoyens canadiens de la province de la Saskatchewan.

Les pétitionnaires demandent au Parlement de modifier le Code criminel afin de s'assurer que les peines imposées aux personnes reconnues coupables de conduite en état d'ébriété ou ayant ainsi causé des blessures ou la mort reflètent tant la gravité du délit que l'intolérance totale des Canadiens à son égard.

### LES DROITS DES PARENTS

**M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Réf.):** Madame la Présidente, j'ai le plaisir de présenter maintenant trois pétitions signées par 75 citoyens inquiets du Manitoba.

Les pétitionnaires souhaitent que le Parlement affirme qu'il est du devoir des parents de bien élever leurs enfants en fonction de leur conscience et de leurs croyances et que, par conséquent, la formulation de l'article 33 du Code criminel reste inchangée.

## Affaires courantes

### LE RÉSEAU ROUTIER

**M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Réf.):** Madame la Présidente, j'ai le plaisir de présenter aujourd'hui une autre pétition signée par des Canadiens qui sont préoccupés par le fait que 38 p. 100 de nos routes nationales sont dans un état déplorable.

Les pétitionnaires demandent au Parlement d'exhorter le gouvernement fédéral à améliorer l'état de nos routes avec la collaboration des gouvernements provinciaux.

### L'AVORTEMENT

**M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Réf.):** Madame la Présidente, j'ai aussi le plaisir de présenter aujourd'hui des pétitions signées par des Canadiens inquiets qui souhaitent attirer l'attention du Parlement sur le fait que plus de 100 000 avortements thérapeutiques sont effectués chaque année au Canada au coût de 50 millions de dollars au moins.

Les pétitionnaires et tous les Canadiens méritent s'avoir leur mot à dire dans la façon dont sont dépensés les crédits de la santé et dans la détermination des soins de santé essentiels.

Ils prient le Parlement d'appuyer la tenue d'un référendum national exécutoire en même temps que les prochaines élections nationales afin de voir si les Canadiens veulent que le gouvernement fédéral finance des avortements sur demande.

### LE CONTRÔLE DES ARMES À FEU

**M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Réf.):** Madame la Présidente, je suis heureux de présenter d'autres pétitions au nom de Canadiens.

Les pétitionnaires demandent que le Parlement appuie les lois actuelles qui punissent sévèrement tous les criminels utilisant des armes à feu pour commettre un crime, qu'il appuie de nouvelles dispositions du Code criminel concernant le contrôle des armes à feu qui reconnaissent et protègent le droit des citoyens respectueux des lois à posséder et à utiliser des armes à feu, et qu'il abroge ou modifie la loi actuelle sur le contrôle des armes à feu qui ne s'est pas révélée efficace ou qui s'est révélée trop complexe.

### LA TAXE D'ACCISE

**M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Réf.):** Madame la Présidente, je veux aussi présenter des pétitions signées par des Canadiens qui s'inquiètent du fort pourcentage de taxes qu'ils paient sur chaque litre d'essence qu'ils achètent.

Les pétitionnaires demandent que le Parlement n'impose pas de hausse de la taxe d'accise fédérale sur l'essence dans le prochain budget fédéral.

### L'ÂGE DU CONSENTEMENT

**M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Réf.):** Madame la Présidente, je désire présenter des pétitions signées par des Canadiens qui s'inquiètent vivement des récentes décisions rendues par des tribunaux qui ont déclaré que les dispositions du Code criminel établissant à 14 ans chez les femmes l'âge du consentement à des relations sexuelles et à 18 ans l'âge du consentement à des relations

*Affaires courantes*

sexuelles anales sont discriminatoires, puisqu'elles sont fondées sur l'âge.

La majorité des Canadiens croient que nos lois devraient protéger les enfants contre l'exploitation et l'agression sexuelles et que les lois sur l'âge du consentement sont conçues pour empêcher les adultes d'avoir des relations sexuelles avec des mineurs.

Les pétitionnaires prient le Parlement de modifier le Code criminel afin de fixer à 18 ans l'âge du consentement, sauf dans le cas d'une relation entre gens mariés, afin de protéger les gens contre l'exploitation et les mauvais traitements.

## LE RÉSEAU ROUTIER CANADIEN

**M. Stan Dromisky (Thunder Bay—Atikokan, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai le privilège et l'honneur de présenter deux pétitions.

Un groupe de citoyens de Thunder Bay—Atikokan signalent que 38 p. 100 du réseau routier canadien laisse à désirer et demandent au gouvernement fédéral de collaborer avec les gouvernements provinciaux pour améliorer la qualité du réseau routier canadien.

## LES CHEMINS DE FER

**M. Stan Dromisky (Thunder Bay—Atikokan, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai aussi une pétition très importante qui a été signée par 8 600 habitants de Thunder Bay, Terrace Bay, Kakabeka Falls, Ignace, Dryden, Winnipeg, Dymont, Red Rock, Sundridge, Dorion, Kenora, Pearl, Marathon, Manitouwadge, Azilda, Heron Bay, Kaminstiquia, South Gillies, Garson, Sioux Lookout, Geraldton, Atikokan et Pass Lake.

C'est le premier groupe de signataires, parmi de nombreux autres, qui soulignent l'absence de service voyageurs du CP entre les villes de Sudbury et Winnipeg.

• (1515)

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au Parlement de veiller à ce que le gouvernement fédéral ainsi que le Canadien Pacifique et VIA Rail Canada mènent, en collaboration, une étude visant à déterminer la faisabilité du rétablissement du service voyageurs de VIA entre Sudbury et Winnipeg et ils demandent que le service voyageurs de VIA soit rétabli le plus tôt possible sur la ligne du CP entre Sudbury et Winnipeg.

## L'UNITÉ NATIONALE

**M. George Proud (Hillsborough, Lib.):** Madame la Présidente, je veux présenter une pétition signée par 84 personnes de la région de Montréal au sujet de l'unité canadienne.

Les pétitionnaires prient le Parlement de déclarer que le Canada est indivisible, que les provinces, les territoires et les eaux territoriales ne peuvent être modifiés que par un vote libre de tous les citoyens canadiens, y compris par le recours à la formule de modification figurant dans la Constitution.

## LES ALIMENTS NATURELS

**M. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai le plaisir de présenter une pétition signée par quel-

que 1 600 habitants de ma circonscription qui demandent au gouvernement fédéral d'arrêter de réglementer, par l'entremise de la Direction générale de la protection de la santé, les produits à base d'herbes comme s'il s'agissait de drogues et de les reconnaître clairement comme des aliments.

Bref, les pétitionnaires veulent que le consommateur ait le choix et que les fonctionnaires ne décident pas à leur place. Je suis tout à fait d'accord avec eux.

## LE RÉSEAU ROUTIER

**M. Bill Graham (Rosedale, Lib.):** Madame la Présidente, je suis heureux de déposer à la Chambre quatre pétitions signées par des citoyens inquiets de Toronto.

Dans la première, les pétitionnaires demandent au gouvernement fédéral de se joindre aux provinces pour améliorer le réseau routier national.

## LA FISCALITÉ

**M. Bill Graham (Rosedale, Lib.):** Dans la deuxième pétition, qui renferme plus de 200 signatures de membres de la Don't Tax Reading Coalition, les pétitionnaires demandent que la TPS ne s'applique pas aux imprimés.

## LES ARMES NUCLÉAIRES

**M. Bill Graham (Rosedale, Lib.):** Madame la Présidente, dans la troisième pétition, les pétitionnaires demandent aux députés d'appuyer la présentation immédiate et la conclusion d'ici l'an 2000 de la convention internationale qui établira un calendrier pour l'abolition de toutes les armes nucléaires.

## LES RÉACTEURS NUCLÉAIRES

**M. Bill Graham (Rosedale, Lib.):** Madame la Présidente, dans la quatrième pétition, les pétitionnaires demandent au gouvernement d'annuler la vente de réacteurs CANDU à la Chine et de mettre fin à tout programme d'aide financière et technique à la Chine en matière de technologie de réacteur nucléaire.

## LE PRIX DU CARBURANT

**M. Nelson Riis (Kamloops, NPD):** Madame la Présidente, j'ai le plaisir de présenter une pétition au nom des habitants de Chase, Adams Lake, China Valley, Pritchard, Monte Lake, Monte Creek, Pinantan, Paul Lake, Westwold et Duck Range.

Ces 11 000 pétitionnaires s'inquiètent du prix élevé de l'essence, du carburant diesel et du propane, et demandent au gouvernement fédéral de réglementer ces produits comme s'il s'agissait de services publics.

## LA FISCALITÉ

**M. Nelson Riis (Kamloops, NPD):** Je veux présenter une pétition au nom des habitants de Savona, Deadman's Creek, Cherry Creek, Logan Lake, Blackloam, Knutsford, Kamloops, Rose Hill, Louis Creek, Black Pines, Darfield et Squaam, qui s'inquiètent de l'application de la TPS aux livres et autres documents imprimés. Ils demandent au gouvernement fédéral de cesser de faire payer cette taxe aux gens qui aiment lire.



*Affaires courantes*

## LE SYSTÈME ROUTIER NATIONAL

**M. Nelson Riis (Kamloops, NPD):** Madame la Présidente, je présente une pétition signée par 200 habitants de la belle ville de Kamloops qui se préoccupent du niveau de financement de notre système routier national et demandent qu'une plus forte proportion des recettes générées par la taxe d'accise sur l'essence serve à alimenter un fonds pour l'amélioration de nos routes nationales.

## L'ÂGE REQUIS POUR CONSENTIR

**M. Ed Harper (Simcoe-Centre, Réf.):** Madame la Présidente, je veux présenter aujourd'hui une pétition signée par des électeurs de Simcoe-Centre.

Cette pétition porte sur l'âge requis pour consentir à avoir des relations sexuelles. Les pétitionnaires demandent que le Parlement fixe cet âge à 18 ans pour protéger les enfants de l'exploitation sexuelle et des abus.

## LES ARMES NUCLÉAIRES

**M. Tony Ianno (Trinity—Spadina, Lib.):** Madame la Présidente, je tiens à présenter deux pétitions au nom des électeurs de ma circonscription.

Dans la première, les pétitionnaires demandent au Parlement d'appuyer l'élaboration immédiate, et la conclusion d'ici l'an 2000, d'une convention internationale établissant un échéancier exécutoire pour l'abolition de toutes les armes nucléaires.

Les pétitionnaires croient que l'existence d'armes nucléaires pose une menace pour la santé et la survie des civilisations humaines de la planète. Au nom des pétitionnaires, je tiens à déposer cette pétition, que j'appuie.

## LA FISCALITÉ

**M. Tony Ianno (Trinity—Spadina, Lib.):** Dans la deuxième pétition, madame la Présidente, les pétitionnaires et la Don't Tax Reading Coalition de Toronto demandent au gouvernement du Canada d'abolir la TPS sur les livres, les magazines et les journaux.

Les pétitionnaires soutiennent que l'imposition de la TPS de 7 p. 100 sur les ouvrages de lecture est injuste et erronée. Ils croient que l'alphabétisation et la lecture sont deux éléments cruciaux pour l'avenir du Canada et que l'abolition de la TPS sur tout ce qui se lit contribuera à promouvoir l'alphabétisation au Canada.

Au nom de mes électeurs, je présente humblement ces deux pétitions, que j'appuie entièrement.

**M. Werner Schmidt (Okanagan-Centre, Réf.):** Madame la Présidente, je prends la parole pour présenter une pétition au nom de mes électeurs qui prient instamment le Parlement d'abolir la TPS sur les livres, les magazines et les journaux.

Ils demandent au premier ministre de respecter la promesse faite à maintes reprises par son parti d'éliminer la taxe de vente fédérale sur les ouvrages de lecture.

● (1520)

## LES AGENTS DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai trois pétitions à présenter aujourd'hui. La première vient de Regina, en Saskatchewan, et concerne les policiers et les pompiers qui perdent la vie dans l'exercice de leurs fonctions.

Les pétitionnaires exhortent le Parlement à établir un fonds d'indemnisation des agents de la sécurité publique, qui recevrait des dons et des legs destinés aux familles de policiers et de pompiers tués dans l'exercice de leurs fonctions.

## LA FISCALITÉ

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** Madame la Présidente, la deuxième pétition vient d'Ottawa, en Ontario. Les pétitionnaires veulent attirer l'attention de la Chambre sur le fait que diriger un foyer et prendre soin d'enfants d'âge préscolaire est une profession honorable qui n'est pas reconnue à sa juste valeur dans notre société.

Les pétitionnaires demandent donc humblement au Parlement de poursuivre des initiatives visant à supprimer toute discrimination fiscale contre les familles qui choisissent de s'occuper à la maison d'enfants d'âge préscolaire, de personnes handicapées, de malades chroniques ou de personnes âgées.

## L'ÉTIQUETAGE DES BOISSONS ALCOOLISÉES

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** Madame la Présidente, la dernière pétition, celle qui m'importe le plus, provient de Petawawa, en Ontario.

Les pétitionnaires désirent attirer l'attention de la Chambre sur le fait que la consommation de boissons alcoolisées peut entraîner des problèmes de santé ou diminuer les capacités d'une personne, et notamment sur le fait qu'il est possible de prévenir totalement le syndrome de l'alcoolisme foetal ainsi que d'autres anomalies à la naissance liées à l'alcool en évitant de consommer de l'alcool pendant la grossesse.

Les pétitionnaires demandent au Parlement d'adopter une mesure législative visant à rendre obligatoire l'apposition sur les contenants de boissons alcoolisées d'étiquettes mettant en garde les futures mères et autres consommateurs contre les risques associés à la consommation d'alcool.

## LA JUSTICE

**M. Grant Hill (Macleod, Réf.):** Madame la Présidente, je désire présenter des pétitions signées par des électeurs de ma circonscription. La première a pour objet de demander au Parlement d'abolir la défense de provocation.

## LES PRODUITS NATURELS

**M. Grant Hill (Macleod, Réf.):** Madame la Présidente, la seconde pétition concerne les produits naturels.

Les pétitionnaires demandent au Parlement de mettre un terme aux interventions que fait la Direction générale de la protection de la santé pour interdire de façon arbitraire la consommation de ces produits au Canada.

*Initiatives ministérielles*

[Français]

## LA TAXE SUR LES LIVRES

**M. Dan McTeague (Ontario, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai aussi l'honneur de présenter deux pétitions et je vais le faire dès à présent.

La première se concentre sur la question de la taxe qui est mise sur des articles de littérature.

[Traduction]

Cette pétition, que j'appuie, provient de la coalition canadienne contre les taxes sur les imprimés.

La pétition, signée par 150 résidents de la région de Durham, exhorte le Parlement à soustraire immédiatement les imprimés à l'application de la TPS.

## LA LOI SUR LE DIVORCE

**M. Dan McTeague (Ontario, Lib.):** Madame la Présidente, la seconde pétition est signée par des personnes résidant surtout dans la région de Mississauga-Sud de notre grand pays. Les pétitionnaires demandent au Parlement de modifier la Loi sur le divorce de manière à tenir compte du désir des grands parents d'avoir accès à leurs petits-enfants.

## LES ALIMENTS DE SANTÉ

**M. Paul Steckle (Huron—Bruce, Lib.):** Madame la Présidente, je suis heureux de présenter une pétition signée par environ 130 personnes de la région du sud-ouest, essentiellement de la région de Woodstock.

Ces pétitionnaires croient que le projet de loi C-7, la loi proposée sur la réglementation de certaines drogues et d'autres substances, est inconstitutionnelle. Ils croient que cette loi ne sert pas les intérêts des consommateurs canadiens, parce que l'intégration de la Loi sur les stupéfiants et de certains éléments de l'actuelle Loi sur les aliments et drogues risque de faire disparaître l'usage de plantes alimentaires et d'herbes médicinales.

Les pétitionnaires croient également que le projet de loi C-7 et ambigu, que son libellé n'est pas clair et qu'il permettrait à la direction générale de la protection de la santé de l'invoquer pour freiner le libre accès aux herbes médicinales traditionnelles. Les pétitionnaires ont l'impression que ni le ministre de la Santé ni la direction générale de la protection de la santé ne tiennent compte des souhaits des consommateurs et que ce projet de loi sera adopté arbitrairement sans que l'électorat soit consulté.

Les pétitionnaires prient donc le Parlement et le sous-comité parlementaire de rejeter le projet de loi ou de le reformuler de façon à protéger clairement l'utilisation traditionnelle des herbes médicinales ainsi que le droit des Canadiens d'utiliser les remèdes naturels à base d'herbes de leur choix.

[Français]

## LES CARTES DE CRÉDIT

**M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ):** Madame la Présidente, j'ai l'honneur de déposer une pétition signée par une quarantaine de concitoyens des régions de Trois-Pistoles, de Pôhénégamook et de Dégelis, dans ma circonscription, qui deman-

dent au Parlement d'adopter une loi qui imposera un plafond au taux d'intérêt sur les cartes de crédit émises aux consommateurs par les banques et les grands détaillants en regard du taux d'escompte de la Banque du Canada. D'ailleurs, cette pétition a déjà amené les banques à modifier leurs politiques.

\* \* \*

[Traduction]

## QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

**M. Paul Zed (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Madame la Présidente, si la question no 79 pouvait être transformée en ordre de dépôt de documents, le document en question serait déposé immédiatement.

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

**Des voix:** D'accord.

[Texte]

Question n° 79—**M. Tremblay (Lac-Saint-Jean):**

Le ministre du Développement et des ressources humaines peut-il me fournir un bilan complet et à jour du Service jeunesse Canada en indiquant: a) la description des projets subventionnés, b) le nom des organismes, c) l'adresse, d) le montant des subventions et e) le nombre de participants par projet et ce pour chacune des provinces?

(Le document est déposé.)

[Traduction]

**M. Zed:** Madame la Présidente, je demande que toutes les autres questions restent au *Feuilleton*.

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

**Des voix:** D'accord.

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1525)

[Traduction]

## LA LOI MARITIME DU CANADA

**L'hon. Ralph E. Goodale (au nom du ministre des Transports, Lib.)** propose que le projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création de administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, soit lu pour la troisième fois et adopté.

**M. Stan Keyes (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, après deux années d'un long travail auquel ont participé beaucoup de gens, je suis heureux de participer au débat du projet de loi C-44, la nouvelle Loi maritime du Canada, à l'étape de la troisième lecture.

*Initiatives ministérielles*

Cette mesure législative est importante pour le système de transport du Canada car il donne une nouvelle perspective et une nouvelle orientation à plusieurs de nos grandes institutions et installations maritimes.

L'idée de cette mesure législative est essentiellement de permettre aux différentes installations maritimes de fonctionner plus facilement comme des entreprises. C'est pourquoi les ports devront s'en tenir aux lois du marché pour décider du moment et de la façon de faire de nouveaux investissements. C'est pourquoi nous autorisons que la voie maritime soit administrée dans le cadre de nouvelles ententes commerciales. C'est pourquoi nous veillerons à ce que les administrations de pilotage recouvrent la totalité des coûts de leurs opérations et ne comptent pas sur le trésor public.

Ce projet de loi prévoit aussi d'importantes mesures pour veiller à ce que pour les décisions et les plans d'importance il y ait consultation beaucoup plus étroite avec les parties le plus directement touchées par les résultats, c'est-à-dire les usagers, les collectivités concernées et les autres parties intéressées.

C'est pourquoi les nominations aux conseils d'administration des administrations portuaires feront davantage appel à l'opinion locale. C'est pourquoi les administrations portuaires seront tenues d'avoir des plans d'utilisation des sols et auront d'importantes responsabilités en ce qui concerne la divulgation des renseignements touchant leurs opérations. C'est la raison pour laquelle notre programme d'aliénation des ports publics avance aussi bien. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé à la Marine atlantique de se retirer des services qui pouvaient être assurés par des exploitants locaux.

Malgré la qualité de ce projet de loi, le comité a apporté un nombre substantiel d'améliorations après avoir entendu les commentaires des différentes parties concernées.

Dans sa sagesse habituelle, le député de Windsor-Ouest, le leader du gouvernement à la Chambre a vu une possibilité de maximiser le pouvoir législatif de chaque député à la Chambre. Il a agi rapidement pour renvoyer le projet de loi C-44 au Comité permanent des transports pour que les députés puissent consacrer leur énergie à l'élaboration et à l'amélioration d'une mesure législative sur la foi des témoignages et des consultations qui avaient été sollicités auprès d'un large éventail de citoyens concernés agissant en leur nom propre ou à titre de représentants d'une entreprise.

Le projet de loi C-44 est le fruit des efforts de simples députés membres du Parti réformiste, du Bloc, du Nouveau parti démocratique et de ministériels. C'est un projet de loi parlementaire. C'est un bon projet de loi. Je remercie le député de Windsor-Ouest, et j'aimerais voir un plus grand nombre de projets de loi renvoyés en comité après la première lecture. Il serait fier de voir que la plupart des suggestions des députés figurent dans le projet de loi sous leur forme originale, ce qui témoigne de la diligence et de la perspicacité du comité.

Les autres amendements qui ont été proposés à l'étape du rapport ont l'air d'apporter de nombreux changements. En réalité, ce que nous avons fait c'est surtout perfectionner deux aspects des nouvelles dispositions concernant les administrations portuaires.

En comité, on a demandé que Transports Canada étudie de plus près la façon dont les filiales étaient traitées dans les nouvelles dispositions concernant les administrations portuaires. Cela a été fait et on a proposé un petit groupe d'amendements portant sur ce point.

Par ailleurs, le gouvernement a pris le temps d'étudier soigneusement les conséquences d'un changement plus important, à savoir la proposition du comité permanent d'accorder le statut de mandataire de Sa Majesté aux nouvelles administrations portuaires. Pourquoi cet amendement était-il si important, à tel point que tous les membres du comité l'ont appuyé? Pour plusieurs raisons.

Les ports ont besoin d'être davantage certains qu'ils seront protégés contre la fiscalité provinciale et fédérale.

Avec le projet de loi C-44, nous voulons créer un climat propice et les conditions nécessaires pour que les ports soient plus efficaces et, par conséquent, plus concurrentiels, surtout vis-à-vis des ports américains qui, comme chacun sait, continuent à recevoir de substantielles subventions publiques.

Faute d'avoir le statut de mandataire de Sa Majesté, les ports seraient obligés soit de conclure des ententes de service avec les municipalités, soit, si ces dernières ne trouvent pas cela acceptable, d'être imposés à part entière. Cette ambiguïté pourrait entraîner des contestations onéreuses pour les ports et les municipalités.

● (1530)

Le statut de mandataire de Sa Majesté exempte les administrations portuaires des impôts fonciers et les assujettit à la Loi sur les subventions aux municipalités. À ce titre, elles peuvent verser des subventions en lieu de taxes aux municipalités, tout comme d'autres installations et immeubles fédéraux au pays. Cette option est la plus acceptable pour les tribunaux et les municipalités et elle procure une certaine certitude aux deux parties. Pour la plupart des ports qui deviendront des administrations portuaires canadiennes, cela équivaut au statu quo.

Les nouvelles obligations rattachées au statut de mandataire appartiendront principalement au gouvernement fédéral, en sa qualité de mandataire principal, et non aux administrations. Voilà pourquoi nous avons proposé des amendements qui clarifient les limites à imposer aux mandataires. Le but était en partie d'appliquer le statut de mandataire uniquement aux responsabilités centrales des ports, et non à leurs éventuelles activités périphériques.

Voilà comment on parvient à protéger l'objectif de commercialisation global. Nous affirmons dans les nouveaux amendements qu'une administration portuaire ne pourra contracter d'emprunt à titre de mandataire de Sa Majesté. Cette précision est conforme à la disposition du projet de loi qui stipule déjà que le trésor ne pourra ni rembourser les dettes des ports, ni en garantir les emprunts.

Une fois cette idée de partage formulée, il fallait préciser comment le partage serait expliqué. Étant donné que le projet de loi prévoit déjà que les nouvelles administrations portuaires seront constituées au moyen de lettres patentes, nous n'avions plus qu'à préciser que le partage serait décrit dans les lettres patentes. Pour assurer que les gens de l'extérieur sauraient à quel moment ils faisaient affaire avec un mandataire, les amendements obligent les

### *Initiatives ministérielles*

administrations portuaires à faire cette déclaration lorsque, dans leurs échanges avec des tierces parties, elles n'agissent pas à titre de mandataires. Avant même que le statut de mandataire ne soit ajouté, nous avons introduit dans le projet de loi des mesures pour que l'État ne soit pas responsable des dettes des ports et que ceux-ci aient à rendre compte.

En raison des nouveaux rapports créés par le statut de mandataire, il nous reste encore quelques points à éclaircir en matière de responsabilité financière. L'élément le plus important à cet égard est peut-être le fait que les ports devront trouver de l'argent dans le secteur privé. Leurs aspirations en matière de développement seront assujetties aux évaluations du risque que feront des prêteurs commerciaux.

La loi interdira le recours aux crédits pour effectuer certains genres de versements aux autorités portuaires ou à leurs filiales à part entière. Autrement dit, elles doivent devenir plus efficaces qu'elles ne le sont aujourd'hui et, dans une large mesure, le gouvernement, c'est-à-dire le contribuable canadien, n'aura plus à prendre en charge leurs dettes.

Les administrations portuaires canadiennes jouiront d'un haut degré de transparence, vu les exigences de divulgation très rigoureuses auxquelles elles devront satisfaire. Le projet de loi C-44 exige que chaque administration portuaire se charge des rapports de financement public, des vérifications publiques, du plan d'utilisation des terres, de l'assemblée générale annuelle ouverte au public à laquelle le premier dirigeant et les administrateurs sont présents pour répondre aux questions, de la divulgation complète de la rémunération et des dépenses des administrateurs et de l'état des dépenses d'exploitation du port.

Les ports sont désormais assujettis à la Loi sur l'accès à l'information, ce qui a pour effet de les rendre encore plus responsables vis-à-vis toutes les parties intéressées. Nous avons pris des mesures pour obliger les ports à emprunter en leur nom, et pas au nom de l'État, de façon à faire comprendre aux prêteurs que l'État n'assume plus ces obligations.

À la fin de ses délibérations et avant de faire rapport du projet de loi, le comité permanent a demandé qu'une annexe à jour soit insérée à la fin, avant le renvoi de la mesure législative pour l'étape de la deuxième lecture. Cela a été fait également, tant et si bien que nous songeons à faire de même dans le cas de plusieurs autres ports.

Ce serait une négligence de ma part de ne parler que de l'avenir des autorités portuaires aux termes du projet de loi. Ce dernier renferme des dispositions importantes pour les ports publics, la voie maritime, nos administrations de pilotage et les services de traversiers de la société Marine Atlantique.

Je voudrais préciser où nous en sommes dans ce projet de loi en ce qui concerne la voie maritime. Je crois que la clé de la viabilité future de la voie maritime réside dans une plus grande efficacité, une réduction des coûts et un système plus compétitif. Si le système est moins coûteux, il peut être viable, même si le trafic est relativement faible. Il est également bien placé pour attirer du trafic supplémentaire.

Je crois fermement que la commercialisation de la voie maritime est la meilleure façon de parvenir à un accroissement de l'efficacité

et à une réduction des coûts qui sont si essentiels à la viabilité future du système de la voie maritime. La partie III de la Loi maritime du Canada permet au ministre des Transports de conclure avec une société sans but lucratif des ententes concernant l'exploitation de la totalité ou d'une partie de la voie maritime. Les amendements apportés par le comité permanent prévoient également le transfert des opérations futures à tout organisme qu'on pourrait créer dans le cadre d'une entente internationale.

• (1535)

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est obligée de transférer, sur les directives du ministre, n'importe quelle partie de ses actifs dont on a besoin dans le cadre de la nouvelle entente. On va dissoudre en temps opportun l'actuelle administration de la voie maritime.

Toute organisation qui conclut une entente avec le ministre pour exploiter la voie maritime est obligée de faire preuve de beaucoup de transparence en tenant des assemblées publiques annuelles et en soumettant des états financiers annuels. On procédera, au moins une fois tous les cinq ans, à des examens spéciaux des opérations de la voie maritime et des résultats financiers.

Le projet de loi proposé interdit également toute discrimination injuste par l'exploitant de la voie maritime, qui place n'importe quel utilisateur de la voie maritime dans une situation désavantageuse. Cela garantit qu'on va donner un accès équitable à tous les utilisateurs sans accorder une préférence indue à ceux qui jouent un rôle dans l'entreprise qui administre la voie maritime.

Le 15 juillet 1996, le ministre des Transports a signé une lettre d'intention avec un groupe représentant les principaux expéditeurs et transporteurs sur la voie maritime. L'objectif est de s'assurer que les utilisateurs formeront une société sans but lucratif pour prendre en main les opérations de la voie maritime. Le gouvernement conservera les droits de propriété sur les immobilisations de la voie maritime.

Cette commercialisation a pour objectif d'inciter fortement les exploitants à accroître l'efficacité et à réduire les coûts.

Nous croyons que le groupe d'utilisateurs est mieux placé pour prendre en main le système, car les utilisateurs sont fortement motivés par le désir de minimiser les péages qu'ils versent pour emprunter la voie maritime et d'assurer l'intégrité à long terme du système. Les industries représentées, surtout l'industrie sidérurgique dans ma propre ville, Hamilton, ainsi que les transporteurs maritimes ont besoin de la voie maritime pour leur survie à long terme. Une entente avec le groupe d'utilisateurs permettrait, dans une large mesure, à la voie maritime de parvenir à l'autosuffisance.

Permettez-moi de garantir à tous les députés que je suis confiant dans le succès de la voie maritime à l'avenir. C'est un élément essentiel de notre infrastructure nationale de transport et nous ferons tout en notre pouvoir pour qu'elle demeure un actif national revitalisé et devienne un lien plus efficace et plus compétitif avec nos partenaires commerciaux internationaux.

Nous avons maintenant une mesure législative équilibrée et bien réfléchie, qui fera entrer l'industrie maritime du Canada avec confiance dans le siècle prochain. J'exhorte tous les députés à appuyer le projet de loi amendé.

*Initiatives ministérielles*

[Français]

**M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ):** Madame la Présidente, je suis très heureux de prendre la parole aujourd'hui à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-44 qui favorise la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion et qui touche plusieurs aspects de l'industrie maritime canadienne.

Au départ, on peut se demander pourquoi une loi? J'aimerais vous répondre par une anecdote. Je me suis installé à Gaspé, en 1980, pour y vivre. En arrivant à Gaspé, j'ai été frappé d'y voir l'infrastructure portuaire, la capacité naturelle d'accueil qu'on y trouvait et la sous-utilisation de cette installation portuaire.

J'étais déjà, à ce moment-là, un souverainiste convaincu, mais cela a ajouté un argument important lorsque les Gaspésiens nous expliquaient, l'un après l'autre, qu'il y avait eu un peu de favoritisme quand on avait décidé de donner à Halifax une certaine priorité et qu'on n'avait jamais investi réellement dans ce port, de telle façon qu'on puisse en assurer l'avenir et la contribution à l'économie régionale pleine et entière.

Effectivement, le seul moment où le gouvernement fédéral a voulu s'en servir efficacement, c'est pendant la Seconde Guerre mondiale. On était bien content de se servir de sa rade naturelle pour pouvoir protéger la flotte des alliés pour empêcher que les sous-marins allemands puissent les couler à répétition.

Depuis ce temps, au Canada, pas seulement à Gaspé mais partout au Québec et partout au Canada, on s'est rendu compte qu'un des plus grands échecs du fédéralisme canadien, c'est la gestion des ports au Canada. Il y a eu, particulièrement depuis 30 ans, un désintéressement, une marque répétée de politique inefficace parce qu'on s'entêtait, à toutes les étapes, à chaque moment dans toutes ces réformes, à garder le contrôle de façon très centralisée et on évitait toute décentralisation.

Je pense que c'est une bonne chose qu'on se soit penché sur la nécessité d'avoir une nouvelle législation, de définir de nouvelles règles du jeu pour qu'on puisse avoir un réseau qui soit mieux défini, plus efficace et qui contribue au développement économique du Québec et du Canada.

• (1540)

On peut même faire un *mea culpa* du côté des souverainistes québécois, car tout le domaine des transports, qui est de juridiction fédérale, est un outil qui nous a longtemps échappé. Maintenant, on se rend compte qu'on aurait vraiment besoin d'en contrôler la totalité pour être capables de le mettre au service de l'économie du Québec, particulièrement du développement nord-sud.

On a participé activement, comme on s'y était engagés, à faire les meilleures lois possibles dans ce Parlement, tout en croyant que la meilleure solution pour le Québec est la souveraineté. En matière de politique maritime, on voulait s'assurer, le plus possible, de mettre de côté les erreurs du passé, parce que la juridiction fédérale dans ce

domaine a fait qu'on a toujours eu des mesures qui étaient loin des réalités.

On a aussi donné à nos installations portuaires une vocation plus folklorique dans le passé. Par exemple, on a tourné le dos au fleuve pendant plusieurs années, ne sachant pas qu'il y avait là un potentiel important de développement, parce que ceux qui en étaient propriétaires, le gouvernement fédéral, ne s'en occupaient pas vraiment, et les milieux dans lesquels ces infrastructures étaient implantées ne se sentaient pas responsables parce qu'ils n'en étaient pas propriétaires.

D'un côté comme de l'autre, il y avait des responsabilités à assumer qui ne l'étaient pas, parce que le fait que les ports soient identifiés dans la Constitution canadienne comme étant de juridiction fédérale ne correspond plus à aucune réalité de ce qu'est le Canada maritime aujourd'hui.

En plus, il y avait dans le décor l'image, qui y est toujours très associée, de la notion de patronage. Qui ne se souvient pas, dans la région de Rivière-du-Loup, dans ma circonscription, de toutes les élections qui ont porté sur le port de Cacouna? Chaque fois qu'arrivait une élection, le gouvernement fédéral décidait d'ajouter quelque chose, en tout cas, de faire la promesse d'investir dans le port de Cacouna qui, quelquefois, se réalisait en partie et quelquefois ne se réalisait pas du tout.

Un des meilleurs exemples a été un excellent plan qui avait été préparé, qui coûtait 50 millions de dollars, dans les dernières années de règne du gouvernement conservateur. Finalement, on a accouché d'un montant de trois millions pour élargir l'entrée du port, ce qui était une des phases de réalisation. Mais, deux ans après l'annonce, toutes les autres phases n'avaient pas encore été réalisées et ne le sont toujours pas.

Dans ce domaine-là comme dans bien d'autres au Canada, le problème n'est pas une question de plomberie, c'est une question d'architecture. Mais tant qu'on est dans le Canada, il faut essayer de faire les meilleures lois possibles et faire que les infrastructures qui existent soient au service de l'économie et non pas à leur détriment.

L'autre élément important dans la préparation de cette loi, c'est qu'au Canada, à cause du partage des juridictions en matière de transport, il n'y a pas d'approche intégrée avec les autres modes de transport. Le développement du secteur maritime, le développement du secteur ferroviaire, le développement routier qui, lui, relève des provinces, cela a toujours été fait dans une certaine cacophonie. Il n'y a pas eu de stratégie canadienne intégrée des transports et cela paraissait particulièrement dans le secteur maritime, comme on s'en rendra compte suite à la démonstration que je vais en faire.

Il y avait aussi une autre contrainte qui était à corriger, c'est qu'il n'y avait pas d'obligation de rendement au Canada, dans le passé, quant aux infrastructures portuaires.

Madame la Présidente, j'espère que la députée écoute mes propos en même temps qu'elle parle, ce qui me permettrait de m'en tirer plus facilement.

Est-ce qu'il serait possible de se rendre bien compte qu'au Canada, tout le réseau portuaire n'a jamais eu vraiment, avant aujourd'hui, d'obligation de rendement? On n'est pas capables au ministère des Transports du Canada, malgré la qualité des fonction-

*Initiatives ministérielles*

naires qui sont là, de dire exactement quels étaient les revenus et les dépenses associés à chacune des installations portuaires. C'est dire combien il y a eu de décisions dans le passé qui ne reposaient sur aucune réalité économique, sur aucune base solide de développement, et on s'en est rendu compte lors de la tournée que nous avons faite à travers tout le Canada.

C'est donc un manque d'obligation de rendement. Il y a aussi la tradition un peu folklorique d'associer les ports au secteur du patronage. N'oubliez pas qu'encore aujourd'hui—et cela n'a pas vraiment été corrigé dans le projet de loi actuel, c'est une des lacunes que je mentionnerai tout à l'heure—on peut nommer des maîtres de port au lendemain d'une élection, remplacer celui qui était là depuis sept ou huit ans et recommencer avec quelqu'un d'autre. Cela ne remet pas en question la valeur de la personne engagée, mais ça crée des problèmes de fonctionnement qu'on a vécus, entre autres, à Cacouna. On avait une personne très compétente nommée là dans le même processus, il y a plusieurs années, mais qui avait développé une compétence, qui connaissait le port, qui connaissait les capitaines qui y arrivaient, qui était capable de négocier avec eux et avec les débardeurs les meilleures façons de faire.

• (1545)

Du jour au lendemain, après l'élection, le gouvernement libéral a décidé de nommer quelqu'un d'autre, et cela n'avait rien à voir avec sa compétence, car la personne était très compétente pour remplir cette fonction. On a nommé une autre personne qui est des capacités aussi, mais qui a été obligée de réapprendre tout le travail.

Donc, on voit un peu dans quelle réalité baignait le secteur maritime, le côté folklorique, le côté associé au patronage. Là encore, il y avait des choses importantes à changer.

La façon de corriger cela dans le projet de loi, c'est de dire qu'il faut passer une rationalisation de la gestion. La vraie recette pour rationaliser la gestion des ports au Canada est de transférer la juridiction aux provinces. C'est évidemment la solution la plus simple, la plus claire. Mais les solutions simples et claires, avec la Constitution canadienne, ce n'est souvent pas ça qui fonctionne.

Donc, comme le gouvernement fédéral évite de transformer la Constitution canadienne, parce que c'est un processus, c'est une constitution qui n'a pas vraiment de formule d'amendement viable, par laquelle on réussit à passer de façon acceptable sans heurt important, on a décidé de rédiger un projet de loi qui permettrait une commercialisation. Dans le fond, il s'agit d'accorder aux installations portuaires la responsabilité des milieux locaux, sans changer la responsabilité prévue dans la Constitution ce qui, à long terme, peut créer encore des problèmes. Mais il y a un effort dans le projet de loi pour essayer de s'en tirer avec cette formule, et on va regarder ce qu'il en est.

C'est un très gros contrat, parce que le projet de loi aborde la façon dont les ports nationaux, les grands ports du Canada seront gérés à l'avenir, des ports tels Halifax, Montréal, Québec, Sept-Îles,

et aussi, des ports importants comme ceux de Trois-Rivières et du Saguenay, mais également tous les ports régionaux.

À l'analyse, on s'est rendu compte que 80 p. 100 de l'activité dans les ports canadiens se passait dans 15 à 20 p. 100 des ports. Cela peut amener le constat que plusieurs installations sont sous-utilisées de façon flagrante, entraînant toujours des frais de fonctionnement qu'on ne peut plus vraiment assumer en tant que société, parce qu'on n'en a plus les moyens.

Le secrétaire parlementaire en parlait, il y a, dans ce projet de loi, toute la question de la Voie maritime du Saint-Laurent. On va y revenir plus tard, mais il y avait beaucoup d'interrogations quant au meilleur choix pour l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent, et cela s'étend de la privatisation totale à la formation d'une structure binationale incluant les États-Unis et le Canada, en passant par toutes sortes de formules mixtes. Je ne suis pas certain qu'on a trouvé la formule idéale; on va y voir tout à l'heure.

Il y a également un autre élément important dans ce projet de loi, c'est la Loi sur le pilotage. Lors de l'étude, on a voulu voir si le pilotage au Canada fonctionnait correctement, s'il respectait correctement la sécurité et s'il était compétitif. Vous voyez, il y a deux poids difficiles à mettre en équilibre. D'un côté, il y a des exigences de l'industrie qui, elle, veut être compétitive, être capable d'offrir sur le marché mondial un réseau de distribution, un circuit maritime qui permet de rentabiliser l'action économique des gens qui utilisent les bateaux comme transporteurs. Mais, de l'autre côté, on a une Voie maritime, entre autres, tout le Saint-Laurent, qui n'est pas une voie facile à naviguer et dont la sécurité a été assurée par les pilotes du Saint-Laurent depuis plusieurs centaines d'années.

On a une tradition au Québec de ce côté qui est très importante et qui est particulière, en plus du fait que le travail de pilote sur le Saint-Laurent se fait en français un peu partout. C'est important. Lorsqu'on est pilote sur un bateau, on doit communiquer avec d'autres bateaux, parfois des bateaux de plaisance, parfois des bateaux commerciaux, toutes sortes d'embarcations. Les gens qui sont à bord de ces embarcations, en majorité, parlent la langue du pays, donc le français lorsqu'on se situe le long du Saint-Laurent.

C'est une bataille qui dure depuis plusieurs années où on essaie de restreindre l'aspect de la protection de la langue française pour les pilotes le long du Saint-Laurent. En même temps, on essaie, par souci de compétitivité, de faire que les pilotes, qui ont développé une compétence, qui sont un peu garants de la sécurité sur le fleuve et qui ont droit à des avantages en conséquence, et on voudrait leur enlever ces avantages pour économiser.

• (1550)

Mais il faut déterminer où est la sécurité. Je pense que, de ce côté-là, le travail que le Bloc québécois a permis, notamment au comité parlementaire, de sauver la situation et j'y reviendrai un peu plus loin lorsqu'on parlera des différents amendements qui ont été soumis lors de l'étude au comité parlementaire.

Beaucoup de travail a été fait par rapport à ce projet de loi et le secrétaire parlementaire en a parlé. Le rapport Keyes, qui est un rapport du Comité permanent des transports, a fait le tour de la

*Initiatives ministérielles*

situation. Ensuite, cela a abouti dans le projet de loi initial, le C-44. Dans le projet de loi initial, on s'en souviendra, les ports étaient très indépendants. Il n'y avait presque plus de réseau canadien.

Aujourd'hui, je comprends pourquoi on a modifié le projet de loi. On s'est rendu aux arguments de ceux qu'on a rencontrés lors de la tournée à travers le Canada. Dans le projet de loi C-44, pour bien montrer aux gens ce que cela donnait comme résultat, on avait bâti des structures identiques à ADM, aux Aéroports de Montréal, c'est-à-dire qu'on remettait la responsabilité pleine et entière d'un secteur économique lié au transport maritime, sans que le gouvernement n'ait aucun droit de regard sur l'action de cette entité.

Cela aurait conduit à des situations abracadabrantes d'ici quelques années. Les institutions responsables, les compagnies qui auraient hérité des ports auraient pu avoir des objectifs très différents de ceux que pouvaient avoir le gouvernement du Québec ou le gouvernement canadien, et c'était assez inacceptable. On nous a d'ailleurs dit cela tout le long de la tournée que nous avons menée à travers tout le Canada et cela a heureusement été écouté. Il y a des amendements dans le projet de loi qui sont venus un peu corriger cette situation.

L'autre élément dans le projet de loi initial, c'est qu'on avait une vision assez nébuleuse de l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les choix du gouvernement n'étaient pas très évidents et les choix qui avaient été faits étaient assez dangereux. Une réflexion a été faite en ce sens, mais je crois qu'elle n'est pas complétée.

J'ai parlé de la situation du pilotage un peu plus tôt, mais je veux y revenir. Ce qui s'est passé de ce côté est très particulier. Tout au long de l'étude au comité, aucune question ou presque n'a été soulevée devant le comité parlementaire. Le projet de loi reconduisait le statu quo, ce qui satisfaisait les associations de pilotes qui voyaient là une façon d'assurer la sécurité de façon satisfaisante dans l'ensemble des voies maritimes canadiennes.

Dans le projet de loi initial, il n'y avait donc pas de danger de ce côté-là. Sauf qu'au comité parlementaire, on a reçu, on ne sait d'où—j'ignore de quel lobby cela provenait, je ne sais pas si c'est à cause du mode de financement des partis politiques au Canada—mais un projet d'amendement a été présenté qui venait retirer à ces pilotes beaucoup d'éléments qui leur permettaient de maintenir la sécurité qu'ils assuraient sur le fleuve.

Cela remettait en question l'aspect même de la langue de travail sur le fleuve. Certaines associations d'armateurs voulaient, de ce côté-là, une solution qui améliorerait la productivité, et elles avaient mis de l'avant une proposition et avaient réussi à la présenter comme amendement, sans qu'on en ait discuté précédemment au comité.

J'ai rencontré des gens des deux côtés de la table quelques semaines auparavant, et les pilotes disaient que le projet de loi C-44, en ce qui concernait la Loi sur le pilotage, était très bien. Mais le soir où l'amendement a été présenté au comité parlementaire, venant on ne sait d'où, comme je le disais, les pilotes ont fait appel à nous, un peu en panique. Ils disaient qu'il y avait quelque chose qui ne fonctionnait pas et se demandaient comment il se faisait que le gouvernement en arrive à un tel amendement qui n'était d'aucune façon respectueux de ce qu'ils avaient présenté, de leurs volontés.

Ils disaient que le gouvernement voulait leur imposer, par exemple, un mode de sélection pour ceux qui obtiennent les certificats de pilote ou ceux qui veulent devenir pilotes tout en étant capitaines; ce mode ne fonctionne pas comme on voudrait et on voudrait que ce soit changé.

Au moment où ils ont pris connaissance de l'amendement, les pilotes ont fait appel au Bloc québécois. Les députés du Parti réformiste disaient, ce matin, avoir l'impression que le Bloc québécois a fait de l'obstruction systématique. Ce n'est pas le cas. Le Bloc québécois ne fait pas d'obstruction systématique. Il fait de l'argumentation en comité jusqu'à ce qu'il puisse convaincre les gens de la pertinence de ses arguments. C'est ce que nous avons tenté de faire.

• (1555)

Nous avons convaincu la majorité libérale, parce qu'au moment où le rapport du comité a été déposé, nous avons obtenu que les libéraux retirent ce projet d'amendement et retirent finalement leurs modifications aux règles du jeu, de la façon dont fonctionne le pilotage au Canada. De ce côté-là, je pense que nous avons remporté une victoire importante pour la sécurité du transport maritime au Canada.

Dans le projet de loi initial, il y a aussi toute la question des ports régionaux au Québec, comme le port de Baie-Comeau, par exemple, et ceux de Cacouna, Rimouski, Gaspé, et des ports de moyenne envergure qu'on retrouve à la grandeur du Canada qui ne sont pas identifiés comme étant des autorités portuaires canadiennes et dont la vocation varie beaucoup d'un endroit à l'autre.

On parle, entre autres, des ports où il y a des quais de traversiers et des ports commerciaux. Dans le projet initial, on traitait tous ces ports de façon un peu pêle-mêle et on prévoyait s'en dessaisir à l'avantage des milieux régionaux, des provinces, mais sans règle précise, sans préciser de notion.

On a obtenu, par consultation et aussi par des amendements en comité, qu'on fasse une distinction, par exemple, entre la notion de ports de traversiers et de ports commerciaux. C'est important de savoir qu'un port de traversiers n'a pas beaucoup de revenus financiers comme tel. C'est surtout une continuité de la route; on permet à des autos d'embarquer sur un bateau pour traverser une voie fluviale, par exemple.

Mais le revenu pour le quai lui-même n'est pas tellement important, c'est la retombée économique qui l'est. On vient d'ailleurs d'en faire la preuve dans la région de Rivière-du-Loup. Une étude a été faite par les Corporations de développement économique de Rivière-du-Loup et de Saint-Siméon. Cette étude a prouvé qu'il y avait 25 millions de dollars en retombées économiques provenant de cette traverse, chaque année, et qu'on redonnait à chacun des gouvernements entre trois millions et demi et quatre millions de dollars en taxes.

Cela nous permet de convaincre les autorités gouvernementales que la subvention qu'ils accordent, par exemple au niveau provincial pour assurer que le traversier serve pendant neuf mois par année au lieu de quatre à cinq mois, c'est de l'argent bien placé, parce qu'elle accroît l'activité économique et augmente les revenus du

*Initiatives ministérielles*

gouvernement. Ce serait donc désavantageux pour le gouvernement du Québec de faire disparaître cette subvention.

Pour le gouvernement fédéral, l'investissement qui serait nécessaire pour rénover le quai, par exemple, à Rivière-du-Loup, peut apparaître comme une espèce de dépense folklorique, un don d'un gouvernement dans un milieu, mais ce n'est pas du tout la réalité. La réalité, c'est que, lorsque le gouvernement fédéral va se décider à se dessaisir de l'installation portuaire, il contribuera ainsi à augmenter son revenu de taxes à l'avenir, parce que s'il donne une infrastructure portuaire intéressante, le traversier va continuer à lui rapporter environ quatre millions de dollars par année en taxes.

De cette façon, même si on investit 15 ou 20 millions de dollars dans un port qui a une durée de vie de 30 ans, après cinq ans, le gouvernement fédéral aura recouvert son investissement, donc il y a là quelque chose d'intéressant pour lui.

C'est un autre aspect qui est couvert par le projet de loi C-44, sur lequel il y avait beaucoup de choses à regarder et à travailler. On a mené une tournée de consultation qui a été très intéressante, car elle a permis de prendre conscience de la réalité très diversifiée qu'il y a au Canada en matière de structures maritimes.

Cette tournée de consultation faisait suite au rapport dont j'ai parlé plus tôt, auquel le député de Beauport—Montmorency—Orléans a contribué, au nom du Bloc québécois, de façon très significative, et par un rapport minoritaire entre autres qui protégeait les pilotes. De ce côté, comme je le disais plus tôt, on a retrouvé dans l'ensemble canadien une très grande diversification des installations portuaires et on a eu droit à une offensive des commissions portuaires. Les commissions portuaires sont des ensembles qui ressemblent étrangement à ce que l'autorité portuaire canadienne sera dans la nouvelle loi, mais avec un peu plus de latitude que ce qu'on retrouve dans la loi.

Les administrateurs de ces commissions portuaires sont venus nous dire: «Avant de donner le statut privé pour les grands ports canadiens dans le projet de loi C-44, regardez comment on fonctionne, parce que finalement, on a déjà plus d'autonomie que vous n'en promettez dans la loi.» Cela a permis de tenir compte de leurs arguments et de faire que l'autorité portuaire ait une réalité qui ressemblera un peu plus à ce qu'elle doit être dans un milieu, malgré qu'on ne se soit pas rendus à l'ensemble des arguments de ces commissions portuaires.

• (1600)

Je crois que le gouvernement fédéral, avant d'abroger les commissions portuaires, devrait regarder une à une les implications et quel est le meilleur choix. Il y a des situations où je crois qu'il serait préférable de maintenir le statut de commission portuaire et qu'on s'assure que de cette façon, le milieu économique soit très bien respecté, qu'il ait le meilleur outil de développement économique.

Il y a eu aussi, lors de cette tournée de consultation, une offensive des ports nationaux pour obtenir le statut d'agence fédérale. Comprenons-nous bien: dans le modèle initial du projet de loi C-44, on prévoyait des ports très indépendants, comme je le disais tout à l'heure, mais qui ne profitaient pas de la garantie que peut donner le fait d'être une agence fédérale.

Un tel propos peut paraître étonnant de la part d'un député souverainiste du Québec, mais notre analyse nous mène à la conclusion suivante: si le Québec devient un pays souverain dans deux ou trois ans, lorsque les lois fédérales vont devenir des lois du Québec dans la période de transition, ce sera très important que nos ports nationaux puissent, quand ils vont sur les marchés extérieurs pour emprunter, lorsqu'ils vont faire de la représentation sur les marchés extérieurs, profiter du statut de port national. Tant qu'on est dans le Canada, je pense que c'est important que ces ports puissent profiter de ce statut.

C'est pour cela que nous avons appuyé, dès leurs premières présentations, les ports nationaux qui faisaient des demandes en ce sens et qui voulaient que le statut soit modifié. La tournée de consultation nous a permis aussi de prendre connaissance de la situation que vivent les ports éloignés.

Les ports qui ne peuvent pas suivre les règles de la compétition du marché ne peuvent pas répondre aux objectifs et aux nécessités du marché. On en a vu des exemples dans le Grand Nord. On a eu des exemples dans le nord du Manitoba. Je trouve que le gouvernement fédéral devrait envisager la possibilité de donner ce statut aux ports des Îles-de-la-Madeleine.

Il n'y a pas eu de représentation, d'aucune façon, du député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine sur cette question, mais comme d'habitude, il est assez loin des préoccupations des gens des Îles-de-la-Madeleine. Comme il a consacré trois ans à essayer de remplir une promesse qu'il n'a pu tenir au sujet de l'achat d'un traversier, il n'a pas eu le temps de s'occuper du statut du port de Cap-aux-Meules. Je pense que le gouvernement fédéral pourrait corriger cette erreur au cours des prochaines semaines ou des prochains mois dans la liste des ports éloignés, et voir de quelle façon cela pourrait être mis de l'avant.

D'autres questions importantes ont été étudiées, entre autres, l'importance de l'intermodalité. Dans le domaine des transports, comme il y a au moins deux gouvernements qui interviennent régulièrement, on a eu beaucoup de mal à mettre en place des systèmes d'intermodalité. L'intermodalité, dans le fond, c'est permettre que ce qui débarque d'un bateau à Cacouna puisse être mis sur le train à partir de la remorque d'un camion, et que lorsque le train arrivera à destination à New York, à Toronto, ou à Boston, eh bien, que la marchandise puisse être transportée par la voie routière.

Ce genre d'interaction entre les modes de transport n'est pas permis par le système canadien, parce qu'il y a deux boîtes qui roulent l'une à côté de l'autre: le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. Chacun est jaloux de ses juridictions et fait son développement en fonction de ses budgets.

Pour un gouvernement provincial, où il peut agir, c'est dans le domaine du transport routier. Cela veut dire qu'au Québec, comme le fédéral s'est désengagé pendant très longtemps de sa responsabilité en transport ferroviaire, on s'est retrouvé avec les routes qu'on a aujourd'hui, avec une surcharge due au fait que le réseau ferroviaire a été sous-utilisé. Si le réseau ferroviaire était sous-utilisé, imaginez-vous le réseau maritime; imaginez-vous de quelle façon on pourrait utiliser le fleuve Saint-Laurent de façon beaucoup plus accentuée.

Il est certain que l'arrivée du libre-échange a ouvert les yeux des Québécois sur ce sujet. Elle a également ouvert les yeux des Onta-



*Initiatives ministérielles*

riens. Maintenant, on a des réseaux mieux intégrés. Par exemple, le port de Montréal est lié avec le Canadien Pacifique; les deux lignes de chemin de fer Saint-Laurent—Hudson permettent d'aller vers le marché de Detroit et de Chicago, et vers la Nouvelle-Angleterre. Il y a de l'avenir de ce côté-là, mais on a pris beaucoup de retard dans ce domaine. On a des choses à récupérer. Dans le système actuel, tant que les deux gouvernements auront des responsabilités distinctes, il me paraît difficile d'obtenir des résultats satisfaisants.

Il y a aussi tout le secteur de la police portuaire. Dans ce domaine, le gouvernement fédéral est retombé dans ses vieilles habitudes. Il n'a pas été capable de faire un geste unilatéral, de telle façon qu'il n'y a pas de coordination, notamment avec le Québec, pour s'assurer que le service de police qui sera assumé dans les ports le soit en conformité des mandats, en conformité des responsabilités. C'est une chose qui reste à faire et qui ne nous satisfait pas dans le projet de loi actuel.

• (1605)

L'important travail en comité a été très bien accompli. Pour ce qui est du pilotage, on a réussi à passer à travers la boîte à surprise d'amendements des libéraux qui était venue, on ne sait d'où, si ce n'est, selon moi, de la caisse électorale du parti, parce qu'il y avait là une lutte de longue date des armateurs contre les pilotes. En fait, c'étaient les pilotes contre les armateurs à travers les administrations régionales. Mais c'est un problème qui n'est pas réglé. On y a fait par contre une bonne lutte défensive.

On a évité, entre autres, que la sécurité sur le fleuve Saint-Laurent soit remise en question. On a aussi évité d'inclure dans le projet de loi des choses qu'on aurait regrettées dans deux ans, dans trois ans ou dans cinq ans par un accident maritime majeur, comme il peut y en avoir sur le fleuve Saint-Laurent. Il n'y a pas seulement des chaloupes sur le fleuve, il y a également des pétroliers, des bateaux qui transportent du minerai. Il y a beaucoup de transport qui peut avoir une influence majeure sur l'environnement, s'il y a un accident. Cela aurait été une erreur majeure de faire des modifications trop rapides, sous pression et qui n'auraient pas satisfait les règles de sécurité. Les pilotes qui m'en ont parlé m'ont fait la démonstration de la situation actuelle. Le statu quo est de beaucoup préférable à ce que contenait l'amendement.

Y a-t-il un point mitoyen où on pourrait se rejoindre? Peut-être. Cela devrait se faire. On aurait dû prendre le temps, avant d'adopter le projet de loi en troisième lecture, d'aller plus à fond sur cette question, de régler ce problème et de l'inscrire correctement dans la loi. Il y a des formules de prévues dans la loi; cela veut dire qu'il y aura une lutte à mener encore, au cours des prochaines semaines, des prochains mois, des prochaines années, mais il n'y a pas de sacrifice à faire sur la sécurité.

Il faut absolument que la solution finale offre un niveau de sécurité qui soit totalement étanche et que nulle part en tant que législateurs, dans cinq ans, dans dix ans ou dans vingt ans, on puisse nous reprocher d'avoir adopté des mesures qui auraient fait qu'on aurait gaspillé l'avenir du fleuve Saint-Laurent, par exemple, l'avenir du futur Parc marin Saint-Laurent—Saguenay, probablement le plus populaire au monde, qui sera créé par un projet de loi des gouvernements fédéral et provincial qu'on espère pouvoir adopter

le plus tôt possible. Malheureusement, ce sera probablement après les prochaines élections.

Il serait absolument aberrant que le gouvernement canadien mette de l'argent dans sa mise en valeur et que, de l'autre côté, en n'adoptant pas des règles de sécurité suffisante, à un moment donné, on fasse qu'il soit détérioré par un accident maritime irréparable. À ce sujet, on a des exemples internationaux qui parlent d'eux-mêmes et qui méritent d'être considérés.

Au comité parlementaire, en plus du statut d'agent fédéral qui a été accordé aux grands ports, en ce qui a trait à la composition des conseils d'administration, le Bloc québécois a obtenu aussi qu'on ne nomme que des gens qui ont une compétence dans le domaine. Il restera encore une marge de manoeuvre au ministre. Peut-être qu'il y a un bout là-dedans où on aurait dû être plus fermé, plus étanche. Ce n'est pas totalement satisfaisant. Un bout de chemin a été fait, il en reste un autre à faire, mais on pourra juger le ministre actuel et ceux qui se succéderont sur les résultats de leur action.

À part la question des pilotes, le plus beau fleuron que le Bloc québécois a gagné lors de cette lutte au comité parlementaire, c'est que les ports du Saguenay et de Trois-Rivières soient considérés comme des autorités portuaires canadiennes. Si ce n'avait été des interventions du député de Trois-Rivières qui, entre guillemets, m'achalait quotidiennement pour qu'on puisse inscrire dans le projet de loi le port de Trois-Rivières, eh bien, aujourd'hui, il ne ferait probablement pas partie du projet de loi.

Si on se rappelle les déclarations du premier ministre sur les ondes d'une station de radio de la Mauricie, au moment même où on débattait de ce projet de loi en Chambre, le premier ministre lui-même ne savait pas trop ce qu'était une autorité portuaire canadienne et ce qu'était une autorité portuaire locale. Le député de Trois-Rivières le savait et faisait des représentations en ce sens. Nous avons déposé un amendement là-dessus qui a aussi été retenu par le gouvernement à la suite de nos arguments.

Dans le cas du port du Saguenay, et cela me rappelle des souvenirs plus dramatiques, car c'est le député de Jonquière, aujourd'hui décédé, qui avait fait des représentations. Je me souviens avoir rencontré à Québec la directrice générale du port du Saguenay. Elle nous avait fait une démonstration très claire, noir sur blanc, que même si le port du Saguenay est plus petit que ceux du reste du Canada qui relèvent des autorités portuaires canadiennes, il répondait à tous les critères et qu'il fallait donner un statut à cette installation portuaire.

• (1610)

Donc, le fait que deux ports du Québec relèvent des autorités portuaires canadiennes, ce qui n'avait pas été initialement prévu dans la liste, est une victoire que le Bloc québécois a remportée lors de cette bataille.

Au sujet du désaisissement des quais régionaux, on a demandé à répétition que les conditions du désaisissement soient intégrées dans la loi et que le fonds de 125 millions de dollars, prévu pour permettre à ces installations d'être mises en place, soit augmenté, afin qu'on soit assurés que les installations puissent profiter de tous les avantages nécessaires le plus tôt possible.

On a aussi gagné un amendement, qui a été présenté finalement par un député de Terre-Neuve, pour s'assurer du maintien des

### *Initiatives ministérielles*

services jusqu'au désaisissement d'un port lorsqu'il y a un port de traversier. De cette façon, si la province décide de maintenir un service de traversier, par exemple entre Saint-Juste-du-Lac et Notre-Dame-du-Lac dans la région du Témiscouata, dans la future circonscription que j'espère représenter dans le prochain Parlement, le gouvernement fédéral, par l'amendement qui a été adopté, s'est engagé à ne pas mettre fin au service des deux quais concernés tant que la province ou les autorités locales vont assurer un service de traversier. De ce côté-là, un gain intéressant a été fait à la suite de nos représentations, entre autres.

Dans le cas du désaisissement, il est peut-être intéressant d'examiner des cas concrets. Dans ma circonscription, par exemple, il y a au moins quatre situations. À Rivière-du-Loup même, il y a un quai de traversier. J'ai fait plus tôt la démonstration que c'était un investissement significatif pertinent pour le gouvernement fédéral que de rénover l'installation portuaire. Je pense que cela devrait se faire au cours des prochaines années, en même temps que le désaisissement qui serait possiblement assuré par l'entremise du gouvernement du Québec. À Trois-Pistoles, il y a là aussi un traversier.

Jusqu'ici, on a réussi à améliorer, à rafistoler le quai, je dirais, d'élection en election. Heureusement, il y a des référendums qui aident de temps en temps de ce côté-là. C'est plus de la politique à ras de terre, mais il y a des instances locales qui ont fait les liens corrects et qui ont permis, avant la dernière campagne référendaire, d'obtenir, par hasard, une petite beurrée, mais une bonne, quelque chose comme 500 000 \$. Je pense que le milieu était bien content de l'avoir, puisque, effectivement, cela prolonge la durée de vie du quai. Mais c'est un modèle qui, à moyen terme, n'est pas nécessairement viable. Il faut trouver une façon d'assurer le développement des installations sans que ce soit soumis à l'aléatoire du patronage politique qu'il peut y avoir.

Il y a d'autres situations. À Cacouna, c'est différent. C'est un port qui est très avantageux économiquement. Il est rentable et le milieu est prêt à le prendre en main. Il a été cité par le ministre, avec le port de Baie-Comeau, comme étant une installation que le milieu avait déjà signifié sa volonté d'acquérir. C'est d'ailleurs une chose dont je suis fier parce que j'ai transmis les informations, dès le départ, à tous les gens du milieu qui avaient le goût d'assurer le développement de ce port.

Depuis plusieurs années, avant même mon mandat, on disait que le port de Cacouna devait être doté d'un plan de marketing autonome pour qu'il puisse compétitionner avec les autres ports, être sur le marché, et ainsi le désaisissement se complète. Si on peut finir par aboutir à sa prise en main par le milieu, dans des conditions intéressantes, on pourra aussi avoir un programme de marketing qui permettra à ce port de démontrer notamment l'avantage qu'il a au niveau de ses débardeurs. Les débardeurs sont très compétents et productifs, et ils ne s'enfargent pas dans les fleurs du tapis. Le résultat paraît depuis le début de cette année; il y a une augmentation très significative de l'utilisation du port et je trouve ça très intéressant.

Personnellement, la contribution la plus importante et la plus satisfaisante, c'est l'amendement que le Bloc québécois a fait adopter en Chambre, hier, à l'étape du rapport et qui vise à modifier

l'objectif de la présente loi dans sa finalité même. Dans le texte initial, on disait que «l'objectif de la présente loi est de mettre en oeuvre une politique maritime nationale qui vise à assurer la mise en place de l'infrastructure maritime et à promouvoir la compétitivité du Canada».

J'ai fait ajouter un amendement que la majorité a retenu, qui permet de dire que maintenant, non seulement il faudra s'assurer de tenir compte de la compétitivité, mais il faudra aussi que ce soit un outil de soutien efficace pour la réalisation des objectifs socio-économiques locaux, régionaux et nationaux. Donc, chaque fois que le gouvernement fédéral prendra une décision sur l'avenir d'un port, s'il respecte l'esprit de sa loi, il devra tenir compte de la fermeture de cette installation, de l'impact économique et social que cela aura.

#### • (1615)

Au cours des prochaines années, on va juger le gouvernement sur le respect de cet amendement. Je suis particulièrement satisfait qu'on ait réussi à convaincre le gouvernement de l'accepter et de faire qu'ainsi, la loi, sans amener un changement constitutionnel qui m'apparaît nécessaire, permet au moins d'améliorer la situation actuelle. On pourra juger de l'efficacité du gouvernement actuel au cours des prochaines années.

Il y a une problématique qui n'est pas touchée suffisamment quant à moi dans la politique, c'est l'intégration dans la dynamique économique du Québec. On ne considère pas assez le Saint-Laurent comme un actif. On n'est pas assez clair sur ce que devrait être l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent.

On ne fait pas suffisamment de relation dans l'interconnexion entre les chemins de fer et le camionnage. C'est un outil économique qui a été longtemps sous-utilisé et qui le sera encore s'il n'y a pas d'autre modification. La politique maritime est aussi un outil économique qui a un impact important dans les régions, que ce soit à Cacouna, Baie-Comeau, Sept-Îles, Gaspé ou Cap-aux-Meules, tous des exemples que j'ai donnés au préalable.

Voici les raisons pour lesquelles nous allons voter contre ce projet de loi. Premièrement, au niveau de la gestion de la police portuaire, il n'y a pas eu d'accord avec les provinces. Dans la problématique du pilotage, il y a une règle incontournable sur la sécurité et il fallait absolument que les amendements qui avaient été présentés par les libéraux soient rejetés. Il faudra s'assurer d'un suivi dans le futur. On aurait même pu, aujourd'hui, aller plus à fond et trouver la solution réelle, mais on a au moins eu une attitude défensive qui a permis de sauver la sécurité sur nos voies maritimes.

Dans la loi, on ne parle pas assez clairement de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce n'est pas assez clair si ce sera une privatisation ou une société binationale.

La transparence du désaisissement: est-ce qu'il n'aurait pas été possible d'inclure dans la loi les règles du désaisissement pour que cela se fasse au-delà de l'aléatoire politique, par des choix économiques clairs et précis, et qu'il y ait un meilleur respect de la stratégie économique du Québec? Il aurait fallu qu'au niveau du recouvrement des coûts, on ait clarifié la situation. Par exemple, est-ce que les frais de déglacage vont venir tuer les milieux que les gens auront pris en main?

*Initiatives ministérielles*

On craint aussi de trouver les mêmes difficultés que celles qu'on a retrouvées dans les aéroports. On ne retrouve pas là une vision d'avenir sur l'intermodalité. Il n'y a pas d'outil non plus pour faire face aux exigences de l'axe nord-sud, des relations entre le Canada et les États-Unis. Les nouveaux marchés sont là et je pense qu'on n'en tient pas assez compte dans ce projet de loi. Finalement, comme dernière chose, on n'a pas réussi à bouger sur la question des croisières et des casinos.

Pour toutes ces raisons, même si le projet de loi est le résultat d'une consultation très intéressante, très dynamique, il y a encore beaucoup de choses que le gouvernement n'a pas retenues. On aurait dû prendre le temps d'aller chercher plus à fond et de pouvoir régler ces situations pour faire vraiment un projet de loi qui aurait été satisfaisant, parce que l'infrastructure maritime au Canada est un outil économique qui a un impact, pas seulement pour demain et après-demain, mais dans dix, quinze et vingt ans. Pour toutes ces raisons, le Bloc québécois votera contre le projet de loi en troisième lecture.

**La présidente suppléante (Mme Ringuette-Maltais):** Conformément à l'article 38, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement, ce soir, à savoir: l'honorable député de Davenport—Le transport; l'honorable député de Sarnia—Lambton—La santé.

[Traduction]

**M. Jim Silye (Calgary-Centre, Réf.):** Madame la Présidente, je prends la parole aujourd'hui pour que le Parti réformiste apporte sa contribution au débat sur le projet de loi C-44. Cette vaste mesure législative gouvernementale vise un certain nombre d'objectifs: premièrement, rationaliser, grouper et moderniser le régime de réglementation maritime; deuxièmement, rendre les ports canadiens plus concurrentiels, plus efficaces et davantage axés sur le commerce; troisièmement, démanteler la Société canadienne des ports, organisme bureaucratique discrédité, ce qui permettra la création d'administrations portuaires autonomes et l'aliénation ou la fermeture de certains havres et ports à cause d'une inefficacité ou d'une surabondance; quatrièmement, démanteler la division de la police des ports de la Société canadienne des ports et transférer cette responsabilité aux forces policières locales et régionales; cinquièmement, commercialiser la voie maritime du Saint-Laurent au moyen d'une coentreprise avec les administrations maritimes américaines; sixièmement, commercialiser divers services fédéraux de traversiers et d'autres infrastructures liées au commerce et au transport maritimes, y compris de nombreuses activités de la société Marine Atlantique; septièmement, modifier la loi fédérale sur le pilotage et modifier ou supprimer d'autres lois en conséquence afin d'accroître la rentabilité, l'efficacité et l'autonomie des services nationaux de pilotage.

• (1620)

Le Parti réformiste appuie l'objectif général du projet de loi C-44. Nous estimons que la notion d'administration portuaire exploitée de façon indépendante établit un bon équilibre entre l'exploitation de ports en tant que sociétés d'État et celle de ports par des intérêts venant strictement du secteur privé.

Les groupes d'usagers des voies maritimes, les directeurs de port et les chambres de commerce des régions du Pacifique, de l'Atlantique, des Grands Lacs et du Saint-Laurent ont tous manifesté leur appui envers la position que notre parti a adoptée sur cette question. Le Parti réformiste est raisonnablement satisfait de la teneur du projet de loi C-44 à la suite de l'adoption de divers amendements par le Comité permanent des transports. Cependant, le projet de loi demeure imparfait et nous continuerons de souligner ses lacunes, comme nous le faisons ici, à l'étape de la troisième lecture.

L'été dernier, le porte-parole du Parti réformiste en matière de transports, le député de Kootenay-Ouest—Revelstoke, a étudié le projet de loi C-44 et pris des notes sur divers points qui faisaient problème. Il a rencontré de nombreux intervenants du secteur maritime pour discuter du projet de loi. Presque tous les groupes qu'il a consultés ont exprimé des inquiétudes similaires ou identiques, dont celles que je vais mentionner.

Le projet de loi C-44 abolit la Société canadienne des ports, qui embauche évidemment les membres de la police de Ports Canada, et transfère les responsabilités de cet organisme aux corps policiers municipaux. À la demande de nombreux conseils municipaux qui étaient inquiets, le Parti réformiste a proposé un amendement accordant aux municipalités une compensation pour tous les coûts de surveillance extraordinaires qui dépassent la norme établie par la communauté. Cette compensation serait fixée par l'Office des transports du Canada qui voit le jour par suite du transfert. Le gouvernement refuse d'appuyer cet amendement.

Aux termes du projet de loi C-44, le gouvernement fédéral prélèverait des droits annuels auprès des administrations portuaires pour certains services fournis par Ottawa. Même si le Parti réformiste ne rejette pas le principe même de l'imposition de droits, nous sommes fermement opposés à ce qu'on calcule ces droits en fonction des recettes brutes avant impôts des ports, puisque les administrations portuaires ayant de faibles marges d'exploitation pourraient se trouver en position déficitaire. Nous croyons qu'il faudrait prélever les droits sur les recettes nettes après impôts, conformément aux pratiques comptables établies, ce qui empêcherait les ports de dissimuler ou d'effacer les bénéfices inscrits dans leurs livres.

Cela me fait penser à la comédienne américaine Gracie Allen, la partenaire de George Burns, qui avait un moyen de calculer les impôts et d'avoir raison du régime fiscal si compliqué aux États-Unis. Elle a dit: «Quand on se rend compte qu'il faut verser 5 000 \$ au gouvernement en remplissant sa déclaration de revenus, on fait en sorte qu'il y ait des impôts à payer de 10 000 \$. Ce qui signifie qu'il y a un trop-payé de 5 000 \$ et que le gouvernement doit rembourser 5 000 \$. Comme il faut verser 5 000 \$ au gouvernement et que ce dernier doit rembourser 5 000 \$, on est quitte.» Un député d'en face semble se poser des questions et se demande si le calcul a du bon sens. J'essayais d'expliquer aux gens comment prouver au gouvernement que, s'ils lui doivent 5 000 \$, en fait, c'est le gouvernement qui leur doit 5 000 \$, de sorte qu'ils n'ont pas à lui envoyer de l'argent. Je doute que Revenu Canada apprécie cela.

**Mme Fry:** C'est l'arithmétique des réformistes.

**M. Silye:** C'est une blague. Est-ce qu'on a compris?

*Initiatives ministérielles*

**Des voix:** Non.

**M. Silye:** Je la répète. Quand on doit au gouvernement 5 000 \$, on remplit sa déclaration de manière à indiquer que les impôts à payer s'élèvent à 10 000 \$. On déclare alors au gouvernement avoir droit à un remboursement de 5 000 \$ et comme on lui doit 5 000 \$, on est quitte.

**Une voix:** C'est simple.

**M. Silye:** Madame la Présidente, revenons au sujet à l'étude.

Le projet de loi C-44 donne aux ports un statut de société mandataire de l'État fédéral leur permettant de continuer de payer aux municipalités des subventions tenant lieu d'impôt foncier après être devenus des administrations portuaires indépendantes. Il en résulte une imposition stable pour les ports qui risquent de connaître une période d'adaptation difficile en tant qu'organismes non subventionnés. Cependant, les commissions portuaires qui ne payaient ni droits, ni subventions ni taxes avant l'adoption du projet de loi C-44 se verront du jour au lendemain forcées de payer des subventions aux municipalités au même taux que les ports existants.

Le Parti réformiste avait proposé un amendement qui aurait permis d'appliquer graduellement les dispositions fiscales aux commissions portuaires sur une période de cinq ans, en leur donnant ainsi un dispositif de protection financière semblable à celui dont bénéficient les ports. Le gouvernement a rejeté cette proposition malgré le fait que le secrétaire parlementaire vient de la région de Hamilton.

Le projet de loi C-44 stipule que le conseil d'administration de l'administration portuaire se composera d'un administrateur nommé directement par les municipalités concernées, d'un autre nommé par la province et d'un autre nommé par le gouvernement fédéral, les autres étant nommés par Ottawa en consultation avec les utilisateurs du port.

• (1625)

Le ministre a affirmé qu'il avait l'intention de nommer des représentants des utilisateurs, en se fondant sur une liste de candidats que lui aura fournie ces mêmes utilisateurs. Toutefois, cela est laissé à l'interprétation, car rien dans le projet de loi C-44 ne l'oblige à le faire.

Le Parti réformiste veut simplement s'assurer que le ministre élimine toute possibilité de favoritisme en acceptant d'inscrire cela dans le projet de loi, de mettre par écrit ce qu'il a déclaré devant le Comité des transports, soit qu'il appuyait le concept de la consultation d'une liste dressée par les groupes d'utilisateurs.

Sous sa forme actuelle, le projet de loi C-44 ne prévoit aucun mécanisme de règlement des différends en ce qui concerne les frais imposés aux expéditeurs, comme il en existe pourtant dans les projets de loi C-101 et C-14. Les réformistes aimeraient bien qu'un tel mécanisme soit inclus dans la version finale du projet de loi C-44.

J'ai examiné tous les aspects de ce projet de loi de 90 pages. Si un différend éclate, il sera très difficile d'en arriver à une solution. Les procédures judiciaires pourront se prolonger pendant très longtemps.

Au nom de notre porte-parole en matière de transports, qui se trouve dans sa circonscription, je voudrais vous faire part de ses observations personnelles et de son opinion sur le projet de loi, avis que je partage en tant que réformiste. Sa version des choses est quelque peu différente de celle que nous a présentée le secrétaire parlementaire du ministre des Transports au cours de son intervention à l'étape de la troisième lecture. Le député apprécie beaucoup les efforts que tant de gens ont déployés ces deux dernières années et tout le travail consacré par bien des gens à ce qu'il appelle un projet de loi émanant des députés. Nous sommes tous conscients du fait qu'il est dangereux de rédiger des lois en comité et de permettre à tout le monde d'avoir voix au chapitre. Cela risque de nous valoir une mesure législative qui ne sera pas aussi efficace qu'elle devrait l'être pour régler les différends.

Notre porte-parole en matière de transports estime que le projet de loi C-44 est essentiellement un bon projet de loi. Il a l'appui de tous les groupes intéressés de l'industrie des transports. Ce projet de loi n'a pas été renvoyé au Comité permanent des transports pour qu'on décide s'il est acceptable ou s'il mérite d'être rejeté, mais bien pour qu'on entende des témoins du secteur maritime, y compris des autorités portuaires, des expéditeurs, des locataires de port, des hauts fonctionnaires municipaux et provinciaux et d'autres personnes visées par ce projet de loi.

En prévision de ces audiences, le ministre des Transports devait rédiger un cahier d'information expliquant la portée et la raison d'être du projet de loi. Même si le projet de loi a été renvoyé au comité avant le congé du printemps, en 1996, aucun cahier d'information ne s'est concrétisé de tout l'été. À la rentrée parlementaire, à l'automne, notre porte-parole en matière de transports s'est enquis du retard et de la date où le document serait fourni. On nous a dit que le cahier d'information était prêt et qu'il avait été envoyé à tous les députés, y compris le porte-parole réformiste en matière de transports. Ce n'était manifestement pas le cas. Ce n'est qu'après plusieurs plaintes au comité que le document en question a été finalement livré.

Le comité s'est alors mis à tenir des audiences dans tout le Canada et à Ottawa. Par suite des témoignages exprimés, beaucoup d'amendements ont été proposés par tous les partis représentés au comité. On en a adopté quelques-uns, retiré quelques-uns et rejeté quelques-uns. Ont été notamment retirés quatre amendements ministériels qui avaient l'appui de notre porte-parole en matière de transports. Ils traitaient de modifications à apporter à la Loi sur le pilotage pour réduire les frais des exploitants canadiens dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

Pour des raisons purement politiques, le Bloc québécois a fait de l'obstruction systématique au comité pour forcer le gouvernement à retirer ces amendements. Le gouvernement a cédé et a retiré quatre amendements qui visaient à limiter le coût de la navigation dans le Saint-Laurent. Les représentants du parti ministériel au sein du comité ont expliqué qu'ils devaient faire cela pour assurer l'adoption rapide du projet de loi. Ils ont dit qu'ils pourraient présenter de nouveau ces amendements à l'étape du rapport.

La première partie de leur justification n'a pas tenu longtemps une fois que le projet de loi a franchi l'étape de l'étude article par article et qu'il a été adopté par le comité.

*Initiatives ministérielles*

• (1630)

Il s'est écoulé plus de quatre mois avant que le gouvernement ne saisisse la Chambre du projet de loi. Qu'est-ce qui pressait tant? N'était-ce là qu'un stratagème auquel les libéraux ont eu recours pour pouvoir dire qu'ils avaient essayé de présenter pareils amendements, mais que les partis de l'opposition les en avaient empêchés?

La deuxième partie de la justification du gouvernement n'a guère tenu non plus, car il n'a pas représenté ses amendements à l'étape du rapport à la Chambre. En agissant ainsi, le gouvernement a encore une fois usé de tactiques déloyales. Les réformistes attendaient la présentation des amendements du gouvernement à l'étape du rapport pour obtenir confirmation que le parti ministériel présentait à nouveau les quatre amendements abandonnés lors de l'étude en comité, à cause des tactiques utilisées par le Bloc québécois. On nous a dit que les amendements étaient imprimés et qu'on nous en ferait parvenir un exemplaire. On ne l'a pas fait.

Nous nous sommes plaints, et l'on nous a présenté des excuses. On nous a dit qu'on nous en enverrait immédiatement un exemplaire. Ce ne fut pas le cas. Il a fallu que le porte-parole du Parti réformiste en matière de transport tente d'obtenir l'information d'un fonctionnaire pour que nous recevions finalement un exemplaire, l'après-midi du 7 avril. En fin de compte, le gouvernement n'avait proposé aucun amendement.

Comme il était tard et que nous nous attendions à ce que le gouvernement saisisse la Chambre du projet de loi C-44 le 9 avril, nous avons dû déposer en catastrophe les amendements manquants. Ce n'est que le lendemain que nous avons découvert que trois d'entre eux avaient été déposés, non pas par le gouvernement, mais par un député du parti ministériel agissant de son propre chef. C'est bien de constater qu'il reste une certaine intégrité dans le caucus ministériel, même si elle n'est le fait que d'un ou deux députés.

Il y a eu d'autres amendements controversés. C'est le Parti réformiste qui les a présentés, à la suite des témoignages qu'il a entendus au sein du comité, dans un effort pour faire exactement ce que le comité était censé faire: améliorer le projet de loi.

L'un des amendements avait trait aux services de police dans les ports. Les services de police dans les ports assujettis à l'administration portuaire du Canada étaient assurés par la police de la Société canadienne des ports. Ce projet de loi mettra fin à l'existence de la Société canadienne des ports, et ce n'est pas trop tôt. C'était un gaspillage éhonté. Toutefois, la fin de la Société canadienne des ports s'accompagne de celle de la police des ports.

Comme ils ont coutume de le faire, le gouvernement libéral et les députés libéraux membres du comité n'ont pas pensé aux ramifications de l'abolition de la police des ports. «Laissons les municipalités s'en charger,» ont-ils dit au comité.

Diverses municipalités devraient assurer des services de police de base, mais les contribuables de ces municipalités ne devraient pas être frappés d'autres taxes pour les services de police supplémentaires que pourraient nécessiter les ports.

L'amendement des réformistes ne liaient pas les mains du gouvernement. Il n'imposait pas de coûts extraordinaires aux ports et avait l'appui de la plupart des intervenants qui ont comparu devant le comité.

En plus des témoignages entendus au comité, le porte-parole du Parti réformiste pour les transports a rencontré séparément les membres de divers conseils. La position de ces derniers était qu'ils étaient prêts à se charger des services de police à condition de ne pas avoir à imposer des frais supplémentaires aux contribuables pour les services de police extraordinaires. Voilà ce que prévoyait la proposition des réformistes.

C'était un amendement fort simple, mais il a été rejeté par la majorité libérale. Ce serait déjà regrettable que le gouvernement soit en désaccord sur l'amendement du Parti réformiste. Il semble que le gouvernement était d'accord, mais il ne voulait pas que le compte rendu montre que c'est le Parti réformiste qui a découvert cette anomalie dans le projet de loi et qui l'a corrigée.

Pendant quatre mois, le projet de loi est resté inchangé pendant que le gouvernement tentait de résoudre le problème autrement. À la fin, il a fait exactement de ce qu'avait proposé le Parti réformiste sans les coûts et les délais attribuables au gouvernement libéral.

L'autre amendement qui a subi le même sort avait trait au paiement de taxes municipales par les ports. À l'heure actuelle, la Société canadienne des ports versent des subventions tenant lieu d'impôts fonciers aux municipalités. Les ports exerçant leur activité en vertu de la Loi sur les commissions portuaires n'étaient pas tenus de payer des impôts fonciers. Toutefois, nombre d'entre eux négociaient une forme de paiement en échange de services avec les municipalités.

En vertu du projet de loi, nombre de ports exerçant auparavant leur activité aux termes de la Loi sur les commissions portuaires deviendront maintenant des administrations portuaires. En tant que tels, les ports devront verser de pleines subventions tenant lieu d'impôts fonciers. Le Parti réformiste n'a rien contre le versement de ces subventions, mais il doit y avoir une période de transition.

L'amendement du Parti réformiste prévoyait une période de transition de cinq ans. Les ports qui versaient déjà des subventions tenant lieu d'impôts fonciers continueront de le faire. Les ports qui n'avaient pas à payer ces subventions ne paieraient pas moins que ce qu'ils payaient déjà. Aucune ville ou municipalité ne recevrait moins que ce qu'elle recevait auparavant.

• (1635)

Parallèlement, la mise en oeuvre progressive aurait permis aux ports de se préparer à faire les paiements qui n'avaient pas été prévus dans les budgets. Les libéraux ont rejeté sans y accorder aucune attention cette proposition d'amendement logique.

Encore une fois, il semble que le gouvernement était d'accord avec le Parti réformiste, mais ne voulait pas admettre que c'était le Parti réformiste qui avait relevé et corrigé le défaut du projet de loi. Dans des négociations à huis clos, le gouvernement a essayé d'obtenir exactement ce qu'aurait permis d'obtenir la motion réformiste, mais en s'en arrogant le crédit. Cette fois, il n'a pas réussi. Donc, beaucoup de petits ports qui deviendront des administrations por-

### *Initiatives ministérielles*

tuaires aux termes du projet de loi se retrouveront dans une situation financière très précaire. Quelle façon de faire démarrer un nouveau programme!

Un amendement que le gouvernement a présenté et dont il faut parler, c'est celui qui vise à garder au port de Hamilton sa commission portuaire. Cet amendement a été présenté pour des raisons purement politiques par les députés libéraux de Hamilton. C'était là trahir le comité et l'engagement pris par le gouvernement envers les locataires et les expéditeurs de la commission portuaire de Hamilton. Ce n'est qu'un exemple de plus des mesures que les libéraux prennent dans leur propre intérêt, peu importe ce que cela coûte aux contribuables canadiens.

Le projet de loi a des qualités, beaucoup, même. Cependant, le comité avait pour objectif d'étudier le projet de loi et, avec l'apport des parties visées, de l'améliorer dans toute la mesure du possible, mais il n'a pas pu le faire. Les problèmes étaient évidents. Les solutions étaient évidentes, mais le gouvernement libéral n'a pas été à la hauteur. Il n'a pas échoué en raison de sa politique envers la marine, mais en raison de la politocailleterie. Les libéraux ne devraient tirer aucune fierté de ce que le projet de loi peut apporter comme avantages. Ils devraient avoir honte de tous ceux qu'ils ont fait rater.

Je n'ai pas siégé au comité qui a étudié cette mesure, mais notre porte-parole en matière de transports m'a fourni l'information dont il disposait et m'a demandé de faire cette intervention en son nom. Lorsqu'on demande aux gens de participer à l'élaboration d'une mesure par consensus et qu'on retient les meilleures idées, pourquoi les membres du comité permanent voudraient-ils s'amuser à faire de la politique partisane? Pourquoi mettre au chômage les membres de la police portuaire actuelle? Pourquoi ne pas prévoir une période de transition? Les ministériels disent souvent qu'une telle période est nécessaire, mais, dans ce cas-ci, ils n'ont pas permis qu'il y en ait une.

Certains de ces amendements et certaines de ces suggestions n'étaient que des questions de bon sens, mais le gouvernement les a refusés. En tant que député qui était ici hier pour voter sur ce projet de loi et sur les 125 amendements, je me demande s'il n'aurait pas pu y avoir une première ébauche par un ministre du Cabinet et le ministère des Transports, pour qui j'ai beaucoup de respect. Le ministère a fait du très bon travail depuis trois ans et demi sous le gouvernement libéral. Je lui donne une note parfaite pour la façon dont il s'est acquitté de ses responsabilités. Toutefois, dans ce cas, il a rédigé un projet de loi sur les ports. N'aurait-il pas pu y avoir une première ébauche au lieu de 125 amendements? Nous avons tenu 65 votes différents sur 125 amendements hier soir.

**Une voix:** Oh, oh!

**M. Silye:** Je viens d'entendre une intervention de la part d'un député libéral. Les libéraux écoutent-ils ce que je suis en train de dire? Je dis exactement le contraire. Ils n'écoutent pas. Ils n'ont pas tenu compte de deux ou trois suggestions qui amélioreraient manifestement le projet de loi. Ils s'amuse à faire de la politique partisane, espérant pouvoir s'attribuer tout le mérite pour cette mesure législative, après avoir demandé à tous les intervenants de

participer à son élaboration. Le secrétaire parlementaire a remercié tous ceux qui ont participé, même les députés de l'opposition.

Cependant, cette mesure législative pourrait poser des problèmes plus tard. Elle ne prévoit aucun mécanisme global de règlement des différends. C'est exactement ce qui ne va pas non plus en ce qui concerne l'ALENA. Le gouvernement ne semble plus vouloir rendre les choses simples et claires à l'avenir. Il veut continuer d'entretenir la confusion pour obliger les gens à faire appel à des avocats pour régler leurs problèmes.

● (1640)

C'est la marque d'un ministre incompetent qui n'a pas pris le temps d'examiner le projet de loi avant qu'il ne soit renvoyé au comité pour y être examiné et faire l'objet d'amendements qui l'amélioreraient. C'est comme ce qu'a fait récemment le ministre de la Justice qui a tenté de se raccrocher à la notion du droit des victimes défendue par le Parti réformiste. Il a essayé de s'en approprier le mérite. Il a récemment déclaré qu'il a apporté des modifications à l'article 745 pour améliorer la situation des gens, mais il ne s'attaque pas au vrai problème.

Les deux derniers projets de loi dont nous avons été saisis ne sont que des aveux d'échec. Le ministre de la Justice devrait apprendre à lire ces projets de loi article par article. Lorsque des gens ont une formation d'avocat, ils devraient le faire bien mieux que ceux qui, comme moi, sont des gens d'affaires. Nous nous fions aux avocats pour faire ce genre de travail.

Une mesure autorisant les déclarations de victimes devait être adoptée immédiatement, mais voilà qu'un autre projet de loi en retarde l'entrée en vigueur jusqu'en 2012. Ce projet de loi a lui aussi été déposé par le même ministre et le même ministère. J'appelle cela de l'incompétence.

Je ne parle pas ici de la qualité ou du fond du projet de loi. L'objet du projet de loi est valable, mais la qualité du texte lui-même soulève des doutes. J'essaie de faire ici une critique constructive. Nous faisons perdre du temps à tout le monde lorsque nous nous livrons au jeu de la partisanerie politique, que nous n'écoutons pas ceux à qui nous demandons conseil et que nous produisons ensuite un projet de loi mal conçu qui devra ensuite être repris en cinq versions différentes.

Je ne parle pas ici de petits détails, mais d'amendements sensés qui vont de soi. S'ils veulent un projet de loi qui autorise les déclarations de victimes, pourquoi apporter un amendement qui reporte cette mesure à l'an 2012? Quel message envoie-t-on? S'ils apportent une modification au régime de la police portuaire qui a pour effet de mettre des gens à pied, il faudrait tenir compte d'eux, mais non. Ce n'est pas ce que j'appelle un travail de compétence.

Compte tenu du grand nombre d'amendements qui ont été proposés, on aurait pu faire du meilleur travail à l'étape de l'étude en comité qu'à l'étape du rapport. Il n'était pas nécessaire de renvoyer le tout à la Chambre. Je suis convaincu que de nombreux députés ne savaient pas sur quoi ils votaient lorsqu'ils ont participé aux votes sur les amendements et tous les autres votes que nous avons tenus au sujet du projet de loi. Je m'en suis remis au porte-parole de mon parti et à mes collègues qui ont examiné la question pour moi avant

de dire que telle ou telle disposition correspondait à la politique de notre parti et que nous pouvions l'appuyer.

Cela cause des ennuis aux députés. Nous n'avons pas le temps de nous attarder aux choses que nous reviennent des comités avec 65 amendements. Nous empêchons les députés de bien faire leur travail.

Les libéraux ont présenté le projet de loi. Au cours du débat et dans l'intervention du secrétaire parlementaire du ministre des Transports, le député de Hamilton a dit qu'il aimait bien cette administration portuaire et la façon dont une société d'État pouvait fonctionner en coordination avec le secteur privé. Il a dit que c'était parce que les contribuables ne seraient pas responsables de leurs dettes. J'approuve l'intention. J'appuie tout à fait cet objectif.

Le ministère des Transports a-t-il appliqué la même philosophie lorsqu'il a dénoncé l'accord relatif à l'aéroport Pearson? Cela s'appelle une administration aéroportuaire. Nous nous dirigeons vers des administrations aéroportuaires. Il y a maintenant une administration aéroportuaire. Nous avons établi une administration portuaire. À présent, nous avons une administration aéroportuaire qui aura des administrateurs. Il n'est pas question de faire des profits. Ils vont réinvestir l'argent et améliorer les opérations.

Le ministère a-t-il pris sa décision au sujet de l'aéroport Pearson dans l'idée que les contribuables ne seraient pas responsables des dettes? C'est ce qui a été dit au départ, et beaucoup de contribuables l'ont cru. En fait, beaucoup de gens ont voté en faveur du gouvernement parce qu'ils avaient l'impression que la privatisation de cet aéroport signifierait d'énormes profits pour le secteur privé.

Personnellement, je n'en avais pas la moindre idée. Je ne savais pas si c'était vrai ou non. Quelqu'un semblait le savoir. Le premier ministre, qui était alors dans l'opposition, devait être au courant de certaines choses quand il a dit que les promoteurs privés étaient des fripouilles fort voraces qui allaient nous en faire voir et nous faire payer des centaines de millions de dollars. Il ne pouvait donc permettre que cet accord soit conclu. Qu'est-il arrivé? L'accord a été annulé. Les promoteurs ont alors demandé des dommages-intérêts que le gouvernement était prêt à leur accorder. Puis ils ont engagé des poursuites pour perte de profits. On ne peut pas engager des poursuites pour perte de profits. Qui peut dire à combien s'élèvent les profits? C'était idiot.

• (1645)

Le ministère des Transports leur a tenu tête un peu trop. Que s'est-il passé? Une année plus tard, nous avons appris que la défense du gouvernement était non, qu'il s'était renseigné et que les promoteurs ne pouvaient pas le poursuivre pour perte de profits. Ces gens auraient perdu de l'argent par suite de cette entente. Que croire? Le gouvernement dénonce l'entente parce qu'elle allait rapporter trop, puis se défend en disant qu'elle lui ferait perdre de l'argent.

Devinez ce que cela a coûté aux contribuables. Le secrétaire parlementaire a utilisé les administrations portuaires comme preuve de la valeur de ce projet de loi. Les contribuables n'auront plus à prendre en charge les dettes des administrations portuaires. Il se

### *Initiatives ministérielles*

pourrait qu'ils doivent le faire quand même à cause des conflits que laisse supposer l'ambiguïté de ce projet de loi. Disons que ce n'est pas aussi grave et que ça ne coûtera pas aussi cher que l'aéroport Pearson. Qui sait?

L'aéroport Pearson a coûté, au bas mot, 60 millions de dollars, seulement pour le retrait des poursuites. D'une manière ou d'une autre, quelqu'un a trouvé l'argent. J'aimerais savoir comment les autorités aéroportuaires pourront trouver 700 millions, comment cet argent sera distribué et quelle fraction de la somme proviendra d'un prêt du gouvernement fédéral. Nous ne savons pas les détails. L'aéroport Pearson a déjà coûté quelque 200 millions de dollars aux contribuables. Ai-je raison?

**M. Harper (Simcoe-Centre):** C'est 185 millions en indemnités pour frais de location et 15 millions en frais d'avocat.

**M. Silye:** Il nous a déjà coûté 185 millions en indemnités pour frais de location et plus de 15 millions en frais d'avocat, sans compter les 60 millions de frais d'annulation.

**M. Harper (Simcoe-Centre):** Cela fait 260 millions de dollars.

**M. Silye:** Cela fait effectivement 260 millions de dollars. C'est beaucoup d'argent.

Le même gouvernement a des représentants qui prennent la parole pour affirmer que les contribuables n'auront pas à assumer les dettes. Je suis ici pour rappeler aux contribuables qu'ils paient déjà des dettes et que l'aéroport Pearson vient de leur enlever un quart de milliard de dollars.

Je devrais continuer, parce que les libéraux d'en face sont suspendus à mes lèvres et boivent mes paroles. Ils veulent savoir comment il se fait que je sais que l'aéroport Pearson a coûté 260 millions de dollars aux contribuables.

Pourquoi ne font-ils rien pour corriger la situation et ne s'excusent-ils pas? Pourquoi n'admettent-ils pas qu'ils ont manqué leur coup, qu'ils ont fait une erreur? Ils peuvent faire mieux s'ils déclenchent des élections dans une semaine ou deux.

Le Parti réformiste appuie le projet de loi C-44 sur les administrations portuaires. Nous appuierons ce projet de loi au moment du vote. Je suis heureux d'avoir pu signaler certaines faiblesses qui demeurent inhérentes à ce projet de loi.

**M. Joe Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon, Lib.):** Madame la Présidente, si le réformiste qui m'a précédé n'avait pas fait l'analogie avec Gracie et George Burns pour expliquer comment régler les problèmes d'impôt sur le revenu, je l'aurais écouté avec intérêt sur n'importe quel autre sujet qu'il a abordé, même l'aéroport Pearson. À cause de cette analogie, tous les autres calculs arithmétiques et financiers sont suspects. Il devrait peut-être repenser ces chiffres.

Je remercie mes collègues de m'avoir autorisé à présenter les amendements que j'ai proposés à l'égard du projet de loi C-44 relatif à la Loi maritime, et de son incidence sur l'avenir des transports.

La loi porte sur les ports, le pilotage, la voie maritime et les Grands Lacs. Il ne fait aucun doute que l'aspect le plus critique de la mesure législative est la restructuration des ports canadiens. On

*Initiatives ministérielles*

s'était aperçu que l'ancienne structure n'était pas efficace et comportait certaines failles. Il fallait avant tout restructurer les ports. Cette mesure législative le fait adéquatement; je parlerai des havres dans un moment.

• (1650)

On aurait pu faire un peu mieux en ce qui concerne le pilotage. Bien que nous ayons réglé certains problèmes dans ce secteur, je réfute les propos du bloquiste membre du Comité des transports.

Nous n'avons pas cédé. Le gouvernement voulait que les principales dispositions sur le transport maritime soient adoptées au cours de la présente session. Je suis convaincu que la question du pilotage, surtout pour l'Administration de pilotage des Laurentides et le pilotage dans les Grands Lacs, sera soumise à la Chambre dès que nous y reviendrons.

En ce qui concerne le Saint-Laurent et les Grands Lacs, il reste à savoir si l'administration appartiendra exclusivement aux utilisateurs ou à un groupe spécial binational. Certaines de nos recommandations proposent une combinaison des deux. Le système des Grands Lacs et du Saint-Laurent se compose de 15 écluses qui soulèvent et descendent les navires. Il nous faut examiner le mécanisme qui assure le bon fonctionnement de ces écluses, habituellement du début de mars jusqu'au 31 décembre, compte tenu des conditions météorologiques assez diverses et rigoureuses que l'on connaît au Canada. L'administration des écluses par un groupe binational pourrait entraîner certaines économies d'échelle si nécessaires à la compétitivité de nos modes de transport au Canada.

Je veux aborder la question des commissions portuaires du Canada. Malheureusement, les commissions portuaires sont victimes de la mesure législative. Elles étaient pourtant un modèle de réussite dans le domaine du transport maritime au Canada. Depuis la promulgation, en 1964, de la Loi sur les commissions portuaires du Canada, de la Loi sur la commission portuaire de Toronto et de la Loi sur la commission portuaire de Hamilton, toutes les commissions portuaires du pays ont été des exemples à suivre.

Je profite de cette occasion pour remercier tous les commissaires de leur travail remarquable, de leur dévouement, de leur esprit de bénévolat et de l'attention dont ils ont fait montre. Ils ont veillé au bon fonctionnement de leurs commissions respectives, pour le plus grand bien de tous les Canadiens.

Certaines commissions portuaires cesseront d'exister après l'adoption de ce projet de loi. Elles deviendront alors des administrations portuaires: la Commission du havre de North-Fraser, la Commission de port de Nanaimo, la Commission de port d'Oshawa, la Commission du havre de Port-Alberni, la Commission de port de Windsor et la Commission de port de Thunder Bay. Je connais les membres actuels et les anciens membres de cette commission, qui ont tous accompli un travail remarquable.

Mon collègue de Broadview—Greenwood parlera de la commission du port de Toronto et de la façon dont cette mesure l'aidera à dénouer la situation dans laquelle elle se trouve depuis de nombreu-

ses années. Nous pensons que le port de Toronto tirera des avantages considérables de cette mesure législative.

Comme un de mes collègues l'a mentionné, il est regrettable que la commission du port de Hamilton ait choisi de ne pas se prévaloir de cette mesure. Nous espérons qu'un jour elle verra l'intérêt de devenir un port du Canada avec une structure portuaire et les avantages qui en découlent. Nous l'encourageons à agir rapidement, de sorte que tous les ports du Canada relèvent de la même administration, aient les mêmes objectifs et un même ensemble de contrôles réglementaires.

• (1655)

Il faut absolument rappeler que la plupart des députés sont des bâtisseurs de nation. Nous devrions construire un Canada fort, un Canada uni et un Canada indivisible. Nous y travaillons quotidiennement par l'intermédiaire des mesures législatives dont nous parlons.

Parfois il est important pour tous les députés de laisser de côté leurs intérêts locaux pour s'intéresser au Canada dans son ensemble. Dans ce cas précis, j'espère que tous ceux qui s'intéressent au transport maritime verront l'importance d'avoir un système à réglementation unifiée qui nous permette de construire le meilleur système possible de transport maritime.

L'objectif du ministère des Transports et du Comité des transports est de faire en sorte que les transports soient les plus efficaces possible et qu'ils soient fournis au meilleur rapport qualité/prix. Si nous pouvons atteindre cet objectif, la communauté agricole, les agriculteurs et ceux qui fabriquent des biens pourront faire transporter leurs produits et les faire livrer à leurs clients aux États-Unis, en Angleterre et, espérons-le, dans les pays émergents d'Amérique du Sud. Ils pourront alors devenir plus compétitifs qu'ils ne l'étaient par le passé. Ce sera bon pour tous les Canadiens.

Je laisse le reste de mon temps au député de Broadview—Greenwood.

**M. Jake E. Hoepfner (Lisgar—Marquette, Réf.):** Madame la Présidente, j'ai écouté attentivement le discours du député. Pourrait-il nous renseigner sur ce qu'il est advenu de l'Administration de pilotage des Laurentides? Est-elle prise en compte dans le projet de loi, ou bien a-t-elle été supprimée?

**M. Comuzzi:** Madame la Présidente, je remercie le député de sa question. Conformément à la loi, en septembre de cette année débutera une révision complète de toutes les administrations de pilotage au Canada.

J'espère que cette révision sera l'occasion d'utiliser la technologie et le savoir-faire acquis par notre industrie canadienne du transport maritime pour entrer dans le XXI<sup>e</sup> siècle; de recourir au positionnement global si c'est nécessaire; et d'appliquer les innovations qui nous jugeons vraiment utiles.

Il nous faut examiner s'il y a lieu de recourir au positionnement global, si le pilotage est nécessaire, et si les pilotes et les capitaines sont aptes à diriger les navires sans recourir au pilotage. Il nous faut tout prendre en compte si nous voulons comprimer les coûts du transport de nos marchandises au Canada.



**M. Dennis J. Mills (Broadview—Greenwood, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai souligné le travail que mon collègue de Thunder Bay-Nipigon a accompli non pas simplement au cours des quatre dernières années, mais au cours des neuf dernières années que nous avons siégé ensemble au Parlement.

Il a travaillé de façon passionnée, assidue et consciencieuse. Il a écouté tous ceux qui sont venu à lui de tout le pays, de toutes les régions. Nous sommes à la veille d'élections et nous ne savons pas ce qui va se produire. Les gens doivent décider s'ils nous réélisent ou pas. Cependant, je vais toujours me rappeler les neuf dernières années avec mon collègue de Thunder Bay-Nipigon comme une expérience très constructive.

Je veux revenir sur un thème très important que le député de Thunder Bay-Nipigon a abordé, c'est-à-dire toute la notion selon laquelle notre Chambre a pour objectif de bâtir le Canada. Il s'agit de mettre en place une infrastructure nationale et des normes nationales, et de s'assurer que les régions favorisées se préoccupent des régions défavorisées.

• (1700)

C'est ce qui m'a amené ici. Il y a 18 ans environ, j'ai eu le privilège et le plaisir de faire partie du personnel du très honorable Pierre Elliott Trudeau. Encore de nos jours, j'admire sa vision et sa passion pour ce qui est de s'assurer qu'on se préoccupe du sort de toutes les régions du pays. Les régions nanties doivent aider les plus démunies. Nous devons veiller à ce que la Chambre n'oublie jamais que nous sommes ici pour cette raison. Même si le député représente Thunder Bay—Nipigon et je représente pour ma part le centre-ville de Toronto, nous devons nous préoccuper du sort de toutes les régions du pays. C'est notre responsabilité à la Chambre.

Nous sommes ici aujourd'hui pour souligner l'engagement du gouvernement du Canada à sanctionner sa présence dans le port de Toronto.

Je remercie le ministre des Transports et son secrétaire parlementaire d'avoir écouté le caucus et la collectivité de Toronto et d'avoir fait en sorte que Toronto soit désignée administration portuaire.

Les Torontois sont quelque peu attachés à cette mesure législative, car la toute première loi portant création du port de Toronto a été signée par Charles Parmalee. Aujourd'hui, le président actuel des Commissaires du havre de Toronto a émis un communiqué. Il dit: «Ce projet de loi reflète la confiance que place le gouvernement du Canada dans l'avenir du port de Toronto et des activités aéroportuaires du centre-ville de Toronto en tant qu'infrastructure commerciale clé pour la relance économique de la région de Toronto.»

Ce communiqué est signé par Charles Parmalee. Il est l'arrière-petit-fils de Charles Parmalee, qui a signé à la Chambre, il y a de nombreuses années, la première loi portant création du port de Toronto. Je salue le leadership de Charles Parmalee et du membre de son équipe de la Chambre de commerce de Toronto, qui a travaillé avec acharnement ces dernières années pour englober tous les divers intérêts. Lui et d'autres disent maintenant qu'il est temps

### *Initiatives ministérielles*

que nous entrons dans le XXI<sup>e</sup> siècle avec une confiance et une vigueur renouvelées.

Avant d'entrer dans cette ère de renouveau en insistant particulièrement sur la création d'emplois, il est important de reconnaître certaines réalisations de la Commission du havre de Toronto. Je voudrais mentionner trois choses précises qui se sont produites ces derniers temps.

La Commission du havre de Toronto a agrandi les terres riveraines de plus de 2 000 acres en effectuant des travaux de dragage et de mise en valeur des terres. Cela comprend 644 acres de terres dans la partie est du port, 600 acres dans les îles de Toronto, près de 200 acres sur les plages situées à l'ouest et d'autres terres mises en valeur le long du littoral, entre la rivière Humber et le bas de la rue Bathurst. Cela comprend également 150 acres pour la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, répartis entre Ashbridges Bay, Bluffer's Park et ailleurs sur les plages situées à l'est, ainsi que 430 acres sur la flèche littorale de Leslie Street et dans le parc Tommy Thompson.

Près de 15 000 personnes vivent sur les terres de la Commission du havre de Toronto. Il y a des emplois, des installations de loisirs et bien d'autres choses encore sur ces terres.

Nous saluons la Commission du havre de Toronto. Nous espérons que cette nouvelle mesure législative, qui continue d'assurer la présence d'un membre de la chambre de commerce de la ville de Toronto, assurera également celle de l'Ontario et de tous les usagers. Ce sont ces gens qui créent des emplois. Ce port sera exploité comme une entreprise. Sa gestion sera transparente.

• (1705)

Il y a quelques heures, à Toronto, un certain membre du conseil municipal a dit: «Cette prise de terres par le gouvernement du Canada est la plus vaste de l'histoire du Canada. Elle est plus vaste que lorsque les Blancs sont arrivés de l'Europe de l'Est et ont pris possession du Canada.» Cette affirmation est fautive. Ces terres appartiennent au gouvernement du Canada. Il ne les vend pas. Le gouvernement du Canada renouvelle sa présence dans la ville de Toronto. Ce n'est pas le gouvernement du Canada qui, à la veille des élections, vend des terres, des aéroports et d'autres choses. C'est le contraire. Le gouvernement du Canada dit qu'il est présent comme partenaire à part entière dans la relance économique de la ville de Toronto.

Certains se demanderont quelle capacité possède l'administration portuaire de Toronto dans le domaine de la responsabilité portuaire. Il est très important que les gens sachent qu'il y a actuellement quatre lignes de navigation d'outremer qui font escale au port de Toronto. Ce dernier est également relié aux voies ferrées du CN et du CP. Il y a beaucoup d'autres ports visés par la Loi maritime qui ne disposent pas de cette capacité. Le port est relié directement à deux autoroutes importantes. Le port reçoit des cargaisons en vrac, des cargaisons non unitisées et des cargaisons spéciales, et possède les meilleurs installations de manutention de colis lourd de tous les ports des Grands Lacs.

### Initiatives ministérielles

Nous célébrons aujourd'hui un engagement que le gouvernement et le premier ministre ont pris il y a près de quatre ans. Lors de sa première visite à Toronto après notre victoire électorale, le premier ministre a déclaré qu'on allait donner au renouveau économique de Toronto un soutien et une attention jamais vus auparavant.

Nous voici à la veille d'élections. Nous disons ici de façon symbolique, comme les employeurs locaux l'ont dit, qu'il s'agit d'un merveilleux outil de renouveau économique. Outre les créateurs d'emplois locaux, beaucoup de députés et les gens qui comprennent le concept d'infrastructure touristique disent qu'il est formidable que le gouvernement du Canada ait joué un rôle actif en constituant ce port d'une façon totalement transparente.

Je tiens à dire que cela s'est fait grâce à l'entière coopération de la Commission du havre de Toronto, des hauts fonctionnaires du ministère des Transports et du secrétaire parlementaire. Comme mesure d'espoir pour que ce moteur de l'économie torontoise fonctionne de nouveau à plein gaz, nous estimons que cette mesure représente un grand pas dans cette voie.

**M. Zed:** Monsieur le Président, si la Chambre veut bien me le permettre, j'ai deux toutes petites choses à proposer.

Je crois qu'il y a consentement unanime pour revenir aux affaires courantes pour la présentation d'un rapport de comité.

**Le vice-président:** Y a-t-il consentement unanime?

**Des voix:** D'accord.

## AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

### COMITÉS DE LA CHAMBRE

#### FINANCES

**M. Jim Peterson (Willowdale, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de déposer, au nom du Comité des finances, notre 12<sup>e</sup> rapport portant sur le projet de loi C-93.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire, je remercie les députés de tous les partis de leur merveilleuse coopération.

\* \* \*

### LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

**M. Paul Zed (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, vous constaterez, je crois, que la motion suivante recueille le consentement unanime:

Que, malgré toute disposition du Règlement, immédiatement après la fin de la période prévue pour les Affaires émanant des députés aujourd'hui, la Chambre étudie le projet de loi C-84 à l'étape de la deuxième lecture, et qu'elle le renvoie à un comité plénier, qu'elle l'étudie à l'étape du rapport et à l'étape de la troisième lecture;

Que des amendements puissent être proposés au projet de loi en comité;

Qu'aucune motion dilatoire ni demande de quorum ne soit recevable;

Que la Chambre s'ajourne aussitôt l'étape de la troisième lecture achevée.

• (1710)

[Français]

**Le vice-président:** Le secrétaire parlementaire a-t-il le consentement unanime de la Chambre afin de proposer cette motion?

**Des voix:** D'accord.

[Traduction]

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

**Des voix:** D'accord.

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

### LOI MARITIME DU CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion.

**M. Yves Rocheleau (Trois-Rivières, BQ):** Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de plaisir et de fierté que je suis amené aujourd'hui à prendre la parole, à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-44, Loi portant sur la mise en oeuvre de la politique maritime canadienne, plus spécifiquement, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports.

C'est à titre de député de Trois-Rivières que je suis fier de prendre la parole aujourd'hui. Comme on le sait, Trois-Rivières est non seulement une ville portuaire, mais c'est une ville maritime qui tient à cet effet, depuis un bon deux ans maintenant, le Festival de Trois-Rivières, ville maritime, qui prend de plus en plus d'ampleur. Et je suis fier de saluer à cet égard le commodore Phil Goyette pour l'excellent travail—en collaboration avec la SDAC du centre-ville de Trois-Rivières—qui s'effectue chez nous et qui fait en sorte qu'on a là un très bel événement qui ne cesse de prendre de l'ampleur.

Je voudrais, d'entrée de jeu, féliciter et remercier mon collègue de Kamouraska—Rivière-du-Loup pour l'excellent travail qu'il a effectué dans ce dossier. Il a présenté de très nombreux amendements visant à bonifier et à aménager ce projet de loi, pour faire en sorte que l'intérêt public soit de mieux en mieux protégé. Je tiens à le féliciter tout particulièrement parce qu'on a revu dans son agissement, le zèle, la vigilance et l'ardeur au travail qui le caractérisent, et sa capacité d'écoute.

Comme député de Trois-Rivières, je veux le remercier, parce que, quand je dis capacité d'écoute, c'est parce qu'il a en effet écouté les représentations que je lui ai faites constamment, il en a fait état tantôt lui-même, au nom de la collectivité de Trois-Rivières. Je me faisais l'écho et le porte-parole des intervenants de la communauté trifluvienne qui, s'étant branchée, voulait et désirait ardemment que le port de Trois-Rivières se voit octroyer le statut d'administration portuaire canadienne, et ce à l'image de Québec, de Montréal, de Sept-Îles qui avait déjà ce statut de par le premier projet de loi, le projet de loi initial. L'APC ayant été octroyé à la suite des représentations du Bloc, notamment du député de Kamouraska—Rivière-du-Loup, au port de Saguenay et au port de Trois-Rivières, la communauté de Trois-Rivières lui doit un gros merci.

*Initiatives ministérielles*

Effectivement, il y a eu consensus dans cette question, à Trois-Rivières, un consensus qui n'a pas été facile. C'est peut-être bon, à la veille de la campagne électorale, de faire un petit rappel historique pour rafraîchir la mémoire de nos commettants et de nos commettantes.

Il faut se souvenir de l'agissement du député de Saint-Maurice, ci-devant premier ministre, partie prenante au dossier, de connivence avec un groupuscule libéral qui avait les yeux sur le port de Trois-Rivières, et qui avait, pour une bonne part, quatre, cinq ou six individus, une grande qualité, celle d'être reconnu notoirement libéral. Comme par hasard aussi, ils ont eu l'endossement, à un moment donné, dans une déclaration plus ou moins habile du premier ministre, dans leur velléité de prendre éventuellement en charge le port de Trois-Rivières.

Heureusement, la communauté a réagi, semble-t-il, et on a fait les représentations qui s'imposent. On a été écoutés effectivement par le gouvernement à la suite de la motion n° 127 présentée le 12 février 1997 par le député de Kamouraska—Rivière-du-Loup, motion qui se lit comme suit:

Que le projet de loi C-44, à l'Annexe, soit modifié par adjonction, suivant l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

«Administration portuaire de Trois-Rivières».

● (1715)

Donc, ce fut là une victoire du milieu, qui a fait les pressions qui s'imposaient sur l'administration fédérale, et je suis fier d'avoir été partie prenante à cette victoire locale.

Dans cet ordre d'idées où on peut avoir des interventions plus ou moins désirables, parfois aux motifs plus ou moins louables aussi, j'ai une appréhension quant au pouvoir discrétionnaire que possède le ministre quant à la composition du conseil d'administration qui va gérer l'administration portuaire de Trois-Rivières. J'ai une appréhension d'ordre philosophique parce qu'on connaît les libéraux pour les avoir côtoyés. Vous les connaissez vous aussi. On sait que les libéraux ont une façon à eux de concevoir l'administration publique fédérale. Cela leur appartient. C'est très personnel aux libéraux d'avoir cette vision. On en a encore eu un exemple récemment, soit la fin de semaine dernière. On a vu une délégation de libéraux assiéger littéralement le Parlement canadien pour des activités partisanes à la veille du déclenchement de la campagne électorale.

Imaginons au Québec semblable phénomène où les gens du Parti québécois tiendraient des réunions au sein du Parlement du Québec. Cela ferait la manchette partout au Québec, dans tous les journaux et dans tous les médias, dénonçant l'attitude de la direction du gouvernement du Parti québécois, si jamais semblable attitude se produisait. C'est pourtant ce qu'on vient de vivre récemment, il y a quelques jours. On l'a encore vécu lors de la nomination récente des présidents et présidentes d'élection pour la prochaine campagne électorale. Cela nous amène à avoir des appréhensions, connaissant les libéraux, leur façon, leur facilité et leur paresse intellectuelle, hypothétiquement, de nommer, peut-être trop systématiquement, des gens dont la grande qualité, au lieu d'être la compétence, sera d'être membre du Parti libéral du Canada.

À la suite de la présentation de ce projet de loi, je voudrais porter à votre attention une confusion dans les mandats qui seront dans le décor quant à la gestion de telle ou telle chose. On est ici dans un contexte où on se déleste de biens, notamment de havres et de petits ports, et la politique maritime canadienne pour le Québec touche le Saint-Laurent et la rivière des Outaouais.

On a porté à mon attention le fait que les petits quais, les havres de la rivière Saint-Maurice, dans ma région, ne sont pas couverts. Personne ne sait à quel saint se vouer, à qui s'adresser quant au champ de juridiction. Est-ce qu'il s'agit du ministère des Transports, est-ce que c'est Pêches et Océans? Ce n'est pas facile. J'ai fait les représentations qui s'imposaient au ministère des Transports et on m'a accordé beaucoup de temps, en me confiant qu'il y avait un méli-mélo sur le plan administratif. Si on a de la difficulté à se démêler au cabinet du ministre, imaginez-vous pour le simple citoyen, imaginez-vous pour le maire, souvent un bénévole au sein la communauté, travaillant à temps partiel, combien cela peut être difficile.

Cela m'amène à parler de l'introduction dans notre beau Québec de l'intervention de la Garde côtière canadienne qui a maintenant la juridiction quant au contrôle du fleuve, notamment, qui veut imposer une tarification aux utilisateurs du fleuve du Saint-Laurent. Elle s'immiscera bientôt dans la gestion des lacs et des rivières en émettant hypothétiquement un permis pour les propriétaires d'un pédalo ou d'une chaloupe.

Rien ne nous dit que ce n'est pas la Garde côtière du Canada, qui a un mandat qui fait qu'elle travaille de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, qui vient s'immiscer dans la voie fluviale la plus importante au monde, la voie fluviale intérieure, qui est complexe. Le pilotage est complexe et je veux ici féliciter pour leur travail l'Association des pilotes du Saint-Laurent qui a vu l'emploi de ses membres menacé à cause des pressions faites par le gouvernement.

Encore là, il faut féliciter le Bloc québécois et notre collègue de Kamouraska—Rivière-du-Loup qui a fait en sorte que le bon sens prévale à cause des dangers qui nous guettent sur le plan de la sécurité, compte tenu que des pétroliers énormes naviguent, que du minerai circule sur le fleuve et compte tenu de la complexité d'oeuvrer sur le fleuve Saint-Laurent, avec un chenal étroit et parfois peu profond.

● (1720)

Je pense que c'est irresponsable de la part du gouvernement d'avoir tenté cela. J'espère que l'Association des pilotes du Saint-Laurent continuera à gagner son point, à survivre, et ce, pour la protection du public et des riverains du fleuve Saint-Laurent. Il est beau de penser que la technologie peut à tel point être utile à l'homme, mais elle ne doit surtout pas remplacer l'homme, comme on voulait le faire dans ce dossier.

J'aurais aimé parler plus longuement, je pensais disposer de plus de temps. Je le déplore, parce que c'est un dossier très important que les activités de la Garde côtière. Encore hier, j'assistais à une réunion du Comité permanent des pêches et océans et ce comité vient de livrer un rapport honteux où il y a des lacunes méthodologiques évidentes, semble-t-il. On avait un mandat très étroit, et on refuse d'examiner de près les allégations et les appréhensions des

*Initiatives ministérielles*

utilisateurs du fleuve Saint-Laurent, qui sont pourtant très bien calibrés.

Je pense, entre autres, à la SODES et à M. Gaudreault qui a livré, hier, un témoignage extraordinaire et excellent, nous montrant qu'un danger très grave pèse sur l'économie du Québec si le gouvernement du Canada ne se ressaisit pas et n'essaie pas d'aller au fond des choses pour voir la lumière.

Quand on pense, et je termine là-dessus, qu'une critique faite sur ce rapport qui a été déposé, il y a peu de temps, nous démontre que Québec Cartier Mining, avec cette nouvelle politique, pourrait voir son exploitation réduite de deux ans et demi. Je crois que cela mérite qu'on aille plus loin.

[Traduction]

**Mme Diane Ablonczy (Calgary-Nord, Réf.):** Madame la Présidente, comme vous le savez, je suis le porte-parole de mon parti pour tous les dossiers qui intéressent plus particulièrement le Canada atlantique ou qui sont très importants pour cette région. Je le fais en attendant que, dans environ un mois, nous y fassions élire des députés réformistes.

Le projet de loi C-44 a évidemment des conséquences pour les Canadiens de l'Atlantique, notamment en ce qui concerne cette nouvelle occasion extraordinaire qui s'offre au port de Halifax de devenir un port post-Panamax.

Cette occasion s'explique par le fait que les navires deviennent si gros qu'ils ne peuvent plus franchir le canal de Panama. Les navires transportant des marchandises des quatre coins du monde ont besoin d'un port sur la côte est assez gros pour qu'ils puissent y décharger leur cargaison, qui sera distribuée dans l'ensemble de l'Amérique du Nord et jusqu'en Amérique du Sud. Il faut aménager un port pour permettre à ces énormes navires de débarquer leurs conteneurs, qui seraient ensuite expédiés un peu partout au Canada et aux États-Unis.

C'est une excellente occasion pour le port de Halifax, car il a beaucoup d'avantages naturels que n'ont pas de grands ports américains comme ceux de New York et de Boston. Il y a beaucoup de terrains disponibles. Il n'y a aucun dragage à faire, comme à Boston ou à New York.

Les provinces de l'Atlantique peuvent en retirer des avantages énormes. Cette activité économique—le transport et le commerce—rapporte des revenus considérables. Ils ont été estimés à 2 milliards de dollars par année. Pour une province comme la Nouvelle-Écosse, ce n'est pas rien.

Mais, à cause de ce projet de loi, il va être difficile, voire impossible, pour le port de Halifax, les entreprises et la province de profiter de cette occasion, et ce, pour trois raisons. L'une d'elles est que le port ne pourra pas réunir les capitaux nécessaires aux aménagements. Pour faire les choses correctement, mettre en place les installations nécessaires pour décharger ces énormes navires et transborder les conteneurs et les marchandises, il faudrait environ 0,5 milliard de dollars.

Cela n'est pas possible, vu les contraintes imposées au port et à l'administration portuaire par ce projet de loi. Le port ne pourra pas contracter d'emprunts, sinon dans la mesure de ses rentrées, qui doivent se situer entre 40 et 50 millions de dollars. Les investisseurs ne pourront pas prendre de participation dans l'entreprise. Nous tenons là une occasion en or, et le projet de loi met en place un régime qui empêchera les provinces Atlantiques de la saisir. J'ai rencontré un certain nombre de personnes qui s'intéressent de près au développement du port de Halifax. Ces gens sont extrêmement inquiets.

• (1725)

Malheureusement, le temps qui m'est accordé a été réduit à cause d'ententes intervenues un peu plus tôt aujourd'hui à la Chambre. Je tiens cependant à préciser que, en ce qui concerne le port de Halifax, la population de la Nouvelle-Écosse, du Canada atlantique et de l'ensemble du pays craignent grandement que le projet de loi ne vienne limiter les perspectives économiques. J'exhorte le gouvernement à étudier la question très attentivement avant de mettre sur pied un programme qui freinerait le développement d'une région cruciale de notre pays, soit les provinces Atlantiques.

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

**Des voix:** Le vote.

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

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le vice-président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le vice-président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le vice-président:** À mon avis, les non l'emportent.

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

**Le vice-président:** Convoquez les députés.

*Après l'appel du timbre:*

**Le vice-président:** Le vote sur la motion est reporté à 17 h 30.

\* \* \*

**LE CODE CRIMINEL**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 15 avril, de la motion: Que le projet de loi C-55, Loi modifiant le Code criminel (délinquants présentant un risque élevé de récidive), la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition, la Loi sur le casier judiciaire, la Loi sur les prisons et les maisons de correction et la Loi sur le ministre du Solliciteur général, soit lu pour la troisième fois et adopté.

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

*Initiatives ministérielles*

**Des voix:** Le vote.

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

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le vice-président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le vice-président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le vice-président:** À mon avis, les oui l'emportent.

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

**Le vice-président:** Convoquez les députés.

*Après la sonnerie:*

**Le vice-président:** Le whip adjoint demande que le vote soit reporté de trois minutes.

**M<sup>me</sup> Catterall:** Monsieur le Président, pouvons-nous dire qu'il est 17 h 30?

**Le vice-président:** Y a-t-il consentement unanime pour avancer l'heure de trois minutes?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Convoquez les députés.

\* \* \*

● (1755)

### LOI MARITIME DU CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-44, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, soit lu pour la troisième fois et adopté.

Après le vote:

**M. Cummins:** Monsieur le Président, si j'ai voté par inadvertance en faveur du projet de loi, je voudrais être enregistré comme ayant voté non.

[Français]

**Le vice-président:** La Chambre consent-elle à ce que notre collègue modifie son vote?

**Des voix:** D'accord.

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n<sup>o</sup> 325)

### POUR

Députés

Alcock	Assad
Augustine	Bakopanos
Bélaïr	Benoit
Bertrand	Bethel
Bevilacqua	Bodnar
Bonin	Breitkreuz (Yorkton—Melville)
Brown (Oakville—Milton)	Brushett
Caccia	Calder
Campbell	Cannis
Catterall	Chamberlain
Clancy	Cohen
Collenette	Collins
Comuzzi	Copps
Cowling	Crawford
Cullen	DeVillers
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Duncan	Dupuy
Easter	Epp
Fewchuk	Finlay
Flis	Fry
Gagnon (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)	Galloway
Godfrey	Goodale
Graham	Gray (Windsor West/Ouest)
Grubel	Guarnieri
Hanrahan	Harb
Harper (Simcoe Centre)	Harvard
Hickey	Hill (Macleod)
Hopkins	Hubbard
Ianno	Irwin
Jackson	Johnston
Keyes	Kilger (Stormont—Dundas)
Kirkby	Knutson
Kraft Sloan	Lastewka
LeBlanc (Cape/Cap-Breton Highlands—Canso)	Lee
Lincoln	Loney
MacAulay	Malhi
Marleau	Martin (LaSalle—Énard)
McCormick	McLellan (Edmonton Northwest/Nord-Ouest)
McTeague	McWhinney
Milliken	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Mitchell
Murphy	Murray
Nault	O'Brien (Labrador)
O'Reilly	Pagtakhan
Patry	Penson
Peters	Peterson
Pettigrew	Pickard (Essex—Kent)
Proud	Ramsay
Reed	Regan
Richardson	Rideout
Ringma	Robillard
Schmidt	Scott (Fredericton—York—Sunbury)
Serré	Sheridan
Silye	Simmons
Speaker	St. Denis
Steckle	Stewart (Northumberland)
Szabo	Telegdi
Torsney	Ur
Valeri	Vanclief
Verran	Volpe
Wappel	Wells
Whelan	White (North Vancouver)
Williams	Zed —128

*Initiatives ministérielles*

## CONTRE

## Députés

Ablonczy	Althouse
Bachand	Bélisle
Bellehumeur	Canuel
Chrétien (Frontenac)	Crête
Cummins	de Savoye
Debien	Dumas
Fillion	Frazer
Gagnon (Québec)	Gauthier
Godin	Guay
Guimond	Hoepfner
Lalonde	Landry
Langlois	Laurin
McClelland (Edmonton Southwest/Sud-Ouest)	Ménard
Mercier	Meredith
Nunez	Picard (Drummond)
Plamondon	Pomerleau
Riis	Rocheleau
Scott (Skeena)	Solomon
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Témiscouata)
Venne—39	

**M. Laurin:** Monsieur le Président, comme vous ne l'avez pas mentionné, je voudrais que vous précisiez que nous sommes bien sur le projet de loi C-55. Les députés du Bloc québécois votent oui à cette motion.

[Traduction]

**M. Frazer:** Monsieur le Président, les députés réformistes présents voteront non, à moins qu'ils aient reçu des instructions contraires de leurs électeurs.

**M. Solomon:** Monsieur le Président, les députés néo-démocrates présents à la Chambre voteront contre la motion.

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Adams	Asselin
Bakopanos	Barnes
Bergeron	Bernier (Gaspé)
Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead)	Boudria
Brien	Cauchon
Chan	Dalphond-Guiral
Daviault	Deshaies
Dubé	Duceppe
Eggleton	Finestone
Gaffney	Gagliano
Gerrard	Grose
Harper (Churchill)	Lebel
Lefebvre	Leroux (Richmond—Wolfe)
Loubier	Paré
Phinney	Pillitteri
Sauvageau	Wood

**Le vice-président:** Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

\* \* \*

## LE CODE CRIMINEL

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 15 avril, de la motion: Que le projet de loi C-55, Loi modifiant la Loi sur le Code criminel (délinquants présentant un risque élevé de récidive, la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition, la Loi sur le casier judiciaire, la Loi sur les prisons et les maisons de correction et la Loi sur le ministère du Solliciteur général, soit lu une troisième fois et adopté.

**M. Kilger:** Monsieur le Président, vous constaterez qu'il y a unanimité pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente, et j'ajouterais à ce vote le nom de l'honorable députée de Brant, soient enregistrés comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est actuellement saisie, les députés libéraux ayant voté oui.

**Le vice-président:** La Chambre accorde-t-elle son consentement unanime?

**Des voix:** D'accord.

(Vote n° 326)

## POUR

## Députés

Alcock	Assad
Augustine	Bachand
Bakopanos	Bélair
Bélisle	Bellehumeur
Bertrand	Bethel
Bevilacqua	Bodnar
Bonin	Brown (Oakville—Milton)
Brushett	Caccia
Calder	Campbell
Cannis	Canuel
Catterall	Chamberlain
Chrétien (Frontenac)	Clancy
Cohen	Collenette
Collins	Comuzzi
Copps	Cowling
Crawford	Crête
Cullen	de Savoye
Debien	DeVillers
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Dumas	Dupuy
Easter	Fewchuk
Fillion	Finlay
Fis	Fry
Gagnon (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)	Gagnon (Québec)
Galloway	Gauthier
Godfrey	Godin
Goodale	Graham
Gray (Windsor West/Ouest)	Guarnieri
Guay	Guimond
Harb	Harvard
Hickey	Hopkins
Hubbard	Ianno
Irwin	Jackson
Keyes	Kilger (Stormont—Dundas)
Kirkby	Knutson
Kraft Sloan	Lalonde
Landry	Langlois
Lastewka	Laurin
LeBlanc (Cape/Cap-Breton Highlands—Canso)	Lee
Lincoln	Loney
MacAulay	Malhi
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
McCormick	McLellan (Edmonton Northwest/Nord-Ouest)
McTeague	McWhinney
Ménard	Mercier
Milliken	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Mitchell
Murphy	Murray
Nault	Nunez
O'Brien (Labrador)	O'Reilly
Pagtakhan	Patry
Peters	Peterson
Pettigrew	Picard (Drummond)
Pickard (Essex—Kent)	Plamondon
Pomerleau	Proud
Reed	Regan
Richardson	Rideout
Robillard	Rocheleau
Scott (Fredericton—York—Sunbury)	Serré

Sheridan  
St. Denis  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Torsney  
Tremblay (Rimouski—Témiscouata)  
Valeri  
Venne  
Volpe  
Wells  
Zed—141

Simmons  
Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Tremblay (Lac-Saint-Jean)  
Ur  
Vanelief  
Verran  
Wappel  
Whelan

## CONTRE

### Députés

Ablonczy  
Benoit  
Cummins  
Epp  
Grubel  
Harper (Simcoe Centre)  
Hoepfner  
McClelland (Edmonton Southwest/Sud-Ouest)  
Penson  
Riis  
Schmidt  
Silye  
Speaker  
Williams—27

Althouse  
Breitkreuz (Yorkton—Melville)  
Duncan  
Frazer  
Hanrahan  
Hill (Macleod)  
Johnston  
Meredith  
Ramsay  
Ringma  
Scott (Skeena)  
Solomon  
White (North Vancouver)

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Adams  
Bakopanos  
Bergeron  
Bernier (Mégantic—Compton—Stanstead)  
Brien  
Chan  
Daviault  
Dubé  
Eggleton  
Gaffney  
Gerrard  
Harper (Churchill)  
Lefebvre  
Loubier  
Phinney  
Sauvageau

Asselin  
Barnes  
Bernier (Gaspé)  
Boudria  
Cauchon  
Dalphond-Guiral  
Deshaies  
Duceppe  
Finestone  
Gagliano  
Grose  
Lebel  
Leroux (Richmond—Wolfe)  
Paré  
Pillitteri  
Wood

**Le vice-président:** Je déclare la motion adoptée.

(Le projet de loi est lu pour la troisième fois et adopté.)

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1800)

[Traduction]

### LOI INTERDISANT L'EXPORTATION DES EAUX DU CANADA

**M. Nelson Riis (Kamloops, NPD)** propose: Que le projet de loi C-232, Loi visant à interdire l'exportation des eaux du Canada par voie d'échanges entre bassins, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

—Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord remercier le député de Regina—Lumsden d'avoir appuyé le projet de loi C-232. Je sais que cette question préoccupe vivement mon collègue depuis

### Initiatives parlementaires

de nombreuses années. Nous travaillons ensemble à ce projet de loi depuis trois ans et nous espérons disposer d'assez de temps pour qu'il puisse être adopté aussi bien à la Chambre qu'à l'autre endroit.

Je tiens également à remercier le député de Peace River, qui s'est aussi montré intéressé à appuyer le projet de loi. Je suis très heureux qu'il soutienne cette initiative et j'apprécie beaucoup l'appui qu'il a sans cesse témoigné, depuis des années, dans ce dossier très important.

Je veux expliquer ce qui a motivé la présentation de ce projet de loi. Dans le passé, j'ai été un géographe professionnel et, encore aujourd'hui, je fais partie du conseil de la Société géographique royale du Canada. J'étudie la question des échanges et des ventes d'eau depuis près de 35 ans. Cette question m'intéresse et me préoccupe autant aujourd'hui qu'à l'époque où un projet odieux appelé le North America Water and Power Alliance, aussi connu sous le sigle NAWAPA, a beaucoup retenu l'attention du public.

Ce projet de grande envergure lancé par la Ralph M. Parsons' Engineering Company de Californie visait à détourner l'eau de tous les cours d'eau du nord-ouest du Canada ainsi que de certaines parties de l'Alaska vers le sillon des Rocheuses et d'autres bassins fluviaux, pour la vendre à plus ou moins brève échéance au sud-ouest des États-Unis et au nord du Mexique.

Fait à remarquer, cette question n'est pas tombée dans l'oubli. Au contraire, un certain M. Dale, qui a déjà été ambassadeur des États-Unis au Canada, a donné des entrevues il y a deux ans au magazine *Western Report* au sujet de l'intérêt renouvelé dans le sud de la Californie pour le plan NAWAPA visant à détourner de grandes quantités d'eau du Canada vers le bassin de Sacramento et ses environs, ce qui serait par conséquent une gigantesque proposition commerciale.

Pareil projet nous préoccupe beaucoup. J'étais préoccupé d'abord au point de vue professionnel à titre de géographe et de député de Kamloops par une récente initiative prise par des entrepreneurs de l'Ouest canadien et de l'Ouest américain au sujet du détournement de la moitié des eaux de la rivière Thompson Nord durant la période de frai et de sa vente éventuelle dans la région de Los Angeles et de San Diego. Les plans préliminaires avaient été dressés. C'était certainement faisable, des points de vue économique, environnemental et technique, selon l'approche traditionnelle de l'évaluation des projets. Le projet a suscité beaucoup d'intérêt jusqu'à ce que les gens habitant près de la rivière se rendent compte de ce qui se tramait et décident de s'opposer au détournement de l'un des principaux affluents de la rivière Fraser et à la vente de l'eau dans la région de Los Angeles et de San Diego.

Cette question m'intéresse de façon particulière en ma qualité de député représentant cette région. Je dois dire que nous avons été témoins d'un certain nombre d'initiatives ces derniers temps, à commencer par l'Accord de libre-échange avec les États-Unis, qui a été suivi par l'ALENA et, plus récemment, l'entente multilatérale sur les investissements.

*Initiatives parlementaires*

• (1805)

Ces trois accords faciliteraient la vente d'eau douce du Canada aux États-Unis et au Mexique. Plus particulièrement, l'ALE et l'ALENA ont défini l'eau comme étant un produit. Une fois que l'eau est définie comme un produit, elle est assujettie à l'ALENA, ce qui empêche virtuellement tout gouvernement national, provincial ou local de prendre des mesures sérieuses pour arrêter la vente de ce produit aux États-Unis ou au Mexique.

Je suppose que les gens se demandent si c'est effectivement le cas. Je présume que l'on doit examiner ces accords commerciaux, y compris le récent accord multilatéral sur l'investissement, dans un contexte précis.

Le Canada est l'un des rares pays du monde à ne pas avoir de politique officielle relative aux eaux. Nous n'avons aucune mesure législative faisant état d'une politique relative aux eaux. Cela est terrible si on tient compte du fait qu'un seul autre pays est plus grand que le Canada du point de vue géographique. Une très grande partie des ressources mondiales en eau douce se trouve à l'intérieur de nos frontières. Pourtant, nous n'avons pas de politique relative aux eaux.

En l'absence d'une telle politique, l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, l'ALENA et, si nous le signons, l'accord multilatéral sur l'investissement auront priorité pour ce qui est des règles qui régiront la vente éventuelle d'eau aux États-Unis et à la région du nord du Mexique.

Je tiens à répéter que l'Accord de libre-échange nord-américain considère l'eau comme un produit aux termes de l'accord pour essentiellement les mêmes raisons que l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis. Les objectifs de ce dernier, énoncés à l'article 102, consiste à éliminer les obstacles au commerce des produits et services entre les territoires des parties, à faciliter la concurrence loyale à l'intérieur de la zone de libre-échange, à libéraliser de façon sensible les conditions d'investissement à l'intérieur de la zone de libre-échange, à mettre en place des procédures efficaces aux fins de l'administration conjointe de l'accord et du règlement des différends et à jeter les bases d'une coopération bilatérale et multilatérale plus grande pour multiplier les avantages découlant de l'accord.

Je vais maintenant citer certains des objectifs énoncés à l'article 102 de l'ALENA, soit éliminer les obstacles au commerce des produits et des services entre les territoires des parties et faciliter le mouvement transfrontières de ces produits et services, augmenter substantiellement les possibilités d'investissement sur les territoires des parties et créer le cadre d'une coopération trilatérale, régionale et multilatérale plus poussée afin d'accroître et d'élargir les avantages découlant de l'accord.

Compte tenu du fait que ces deux accords commerciaux, dont le Canada est maintenant signataire, ont pour objectif fondamental d'éliminer les obstacles au commerce des produits, il faut maintenant se demander si l'eau est un produit aux termes de ces accords.

L'article 201.1 de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis définit les produits d'une partie comme étant les produits nationaux au sens de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce. De la même façon, les produits d'une partie sont définis à l'article 201 de l'ALENA comme étant les produits nationaux au sens de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce.

De la même façon, les produits d'une partie sont définis à l'article 201 de l'ALENA comme étant les produits nationaux au sens de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce. Cela signifie que tout produit couvert par une position tarifaire du GATT est assujéti aux dispositions des accords, à moins qu'il ne soit expressément exclu dans le texte d'un de ces accords.

Les billes de bois brutes, les industries culturelles, la bière et certains produits du poisson étaient exclues. L'eau était une grande absente dans la liste.

Par conséquent, pour comprendre les raisons de l'inclusion de l'eau dans les accords commerciaux, il faut d'abord s'arrêter à certains articles du système harmonisé de codification des marchandises du GATT. Je sais que la plupart des députés connaissent le système de codification. L'article 22.01 inclut l'eau, y compris des eaux minérales naturelles ou artificielles et des eaux gazeuses sans sucre ajouté ou sans autre édulcorant.

Pour apporter des précisions, au cas où il y aurait encore confusion, les pays membres du GATT ont adopté en 1986 des notes explicatives sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises du GATT. La note explicative de la position 22.01, qui représente la seule explication donnée par le GATT dit que la position couvre l'eau naturelle ordinaire de toutes sortes autre que l'eau de mer et que cette eau reste sous la position qu'elle soit clarifiée ou purifiée.

Je pourrais entrer dans le détail, mais je crois que cela suffit pour démontrer que peu importe sous quel angle on examine la question ou on interprète les dispositions, l'eau est un bien et les biens sont couverts par l'Accord de libre-échange nord-américain.

• (1810)

Je frémis à l'idée que notre pays soit maintenant embarqué dans la négociation d'un accord multilatéral sur les investissements. Je dirais que 99,99 p. 100 des Canadiens ignorent de quoi je parle parce que les négociations de l'accord multilatéral sur les investissements se déroulent en secret, à huis clos. Il s'agit de négociations à un haut niveau dont personne n'a été mis au courant. Les gouvernements des provinces n'en ont pas été informés. La plupart des députés et des sénateurs n'ont pas été avertis de la tenue de ces négociations, et encore moins de leur teneur.

L'accord multilatéral sur les investissements est très large. Dans cet accord, un investissement est tout actif possédé ou contrôlé par



*Initiatives parlementaires*

un investisseur. Elle inclut les «droits visés par les contrats» et «les droits accordés en vertu d'une loi ou d'un contrat, notamment les concessions, licences, autorisations et permis». Cette définition inclut implicitement l'immobilier ou d'autres biens, matériels ou immatériels, acquis ou utilisés dans le but de réaliser des gains économiques ou à d'autres fins commerciales. Cette définition de l'investissement pourrait clairement être utilisée par des investisseurs internationaux qui voudraient s'opposer au gouvernement dans le but d'exporter de l'eau.

Ceux qui définissent parfois l'eau comme une denrée spéciale, un bien spécial ou un produit spécial font référence au fait que l'eau appartient en principe à la population et que l'État en est le propriétaire jusqu'à ce qu'elle soit vendue ou fasse l'objet d'une licence. Ce n'est pas une source de grand réconfort. Quand on affirme que l'État est propriétaire des ressources en eau, souvent personne ne prend cela au sérieux. Je prends comme exemple l'industrie du gaz et du pétrole. Ces ressources aussi appartenaient à la population, mais elles ont été vendues au plus offrant. Dans ma propre province, les ressources forestières, qui appartenaient théoriquement à la population, ont complètement été cédées à l'exploitation exclusive d'une grande société forestière.

Un grave problème se pose à nous. La seule ressource canadienne à laquelle les États-Unis n'ont pas encore accès est l'eau. Récemment encore, notre industrie culturelle semblait à l'abri de l'ingérence américaine, mais le ministre du Commerce international vient de nous faire savoir que ce ne sera plus possible dans l'avenir. La culture elle-même, la seule industrie que les accords de libre-échange nous reconnaissent le droit de protéger, est maintenant sacrifiée sur l'autel du libre-échange. Il ne nous reste plus que l'eau.

Nous devons nous demander pourquoi le gouvernement du Canada est réticent à adopter une politique de l'eau douce au Canada et pourquoi la Chambre des communes ne veut pas d'un projet de loi d'initiative ministérielle qui interdirait les échanges d'eau entre bassins à des fins d'exportation.

Deux gouvernements ont pris des mesures. La Colombie-Britannique a récemment interdit les échanges d'eau entre bassins à des fins d'exportation et un précédent gouvernement de l'Ontario a présenté un projet de loi très ferme pour les interdire. La Saskatchewan l'a fait aussi. Si l'on pense que certains gouvernements provinciaux ont pris des mesures sévères, pourquoi le gouvernement fédéral ne fait-il rien? Pourquoi refuse-t-il de prendre des mesures? Pourquoi refuse-t-il même d'en discuter? Pourquoi refuse-t-il d'avoir une politique, même très simple, sur l'importance de l'eau dans le deuxième pays au monde en superficie? Ce sont des questions qu'il faut poser.

À l'heure où l'on se parle, bien des gens cherchent des moyens de vendre notre eau aux Américains. Les Américains en veulent, mais beaucoup de Canadiens sont aussi excités à cette idée. Je mentionnerai d'abord l'American Society of Civil Engineers, qui a publié

récemment un manuel présentant tous les avantages du détournement des cours d'eau du Canada vers les États-Unis pour la vente de l'eau canadienne aux États-Unis. On y mentionne qu'il existe déjà 54 systèmes d'échanges entre bassins à l'intérieur du Canada. Ce n'est rien de nouveau dans notre pays. L'exportation, c'est nouveau, bien sûr.

● (1815)

Même si le gouvernement fédéral devait adopter une loi, même si les gouvernements provinciaux adoptent des lois, il faut reconnaître que le droit international prévoit que les accords commerciaux ont préséance sur les lois d'une nation, d'un État ou d'une région.

Imaginons que l'État du Montana adopte une loi qui aille à l'encontre de l'esprit général de l'Accord de libre-échange nord-américain. Le tribunal international en rirait, et un gouvernement provincial, national ou d'État se retrouverait Gros-Jean comme devant.

Pour le moment, nous sommes coincés. Si nous acceptons de signer éventuellement l'accord multilatéral sur l'investissement, nous coulons ces décisions dans le béton pour une période de 20 ans. Une fois une initiative commerciale lancée, il faudra attendre 20 ans pour qu'une décision prise en vertu de cet accord puisse être renversée.

Nous avons de sérieux problèmes. J'hésite à dire que, dans ma propre province, le Fraser Institute défend avec enthousiasme l'idée de vendre les eaux du Canada, que ce soit aux États-Unis ou au Mexique. Il est impatient de voir l'eau désignée produit de base. L'Institut Fraser a encore clairement indiqué sa position dans une de ses publications récentes. Non seulement les Américains sont impatients d'acheter les eaux du Canada, certains Canadiens sont maintenant impatients de les vendre.

Nous n'avons pas besoin de chercher bien loin. Celui qui a négocié l'accord de libre-échange avec les États-Unis, n'était autre que Simon Reisman, l'un des principaux adeptes de l'idée d'exporter les eaux du Canada aux États-Unis par voie d'échanges entre bassins. Quand Gary Filmon, du Manitoba, était étudiant à l'université du Manitoba, il avait choisi pour sujet de thèse une enquête sur la dérivation des eaux du nord du Manitoba dans le lac Manitoba. Cette étude avait pour principal objectif d'évaluer les possibilités d'exploitation future des ressources en eau de l'Ouest et de leur exportation aux États-Unis.

Non seulement les entrepreneurs et les dirigeants industriels et commerciaux sont impatients de vendre les eaux du Canada à d'autres pays, en particulier les États-Unis et le Mexique, mais certains dirigeants politiques le sont aussi.

L'absence d'initiative du gouvernement, sans parler du gouvernement précédent qui, nous présumons, nous aurait vendu aux États-Unis, nous amène à soupçonner le gouvernement d'approuver tacitement l'idée de vendre l'eau douce du Canada aux États-Unis et au Mexique.

*Initiatives parlementaires*

**Une voix:** Le premier ministre et le Président Clinton ont joué au golf et parlé de la possibilité que le Canada donne ses eaux.

**M. Riis:** Je pourrais parler longtemps de cette question, mais je veux entendre ce que mes collègues ont à dire au sujet de cette importante initiative.

Beaucoup de Canadiens se demandent peut-être aujourd'hui dans quelle mesure cette question est importante. Si l'on compare le prix d'un litre d'eau et d'un litre de pétrole, un litre d'eau coûte en fait plus cher qu'un litre de pétrole. Nous savons jusqu'où les États-Unis sont prêts à aller pour s'assurer des approvisionnements en pétrole sûrs. Or, nous sommes tous d'accord sur le fait que l'eau est encore plus précieuse que le pétrole. Imaginez alors jusqu'où les Américains sont prêts à aller pour avoir accès à notre eau douce.

Il est important que, en tant que pays, nous prenions toutes les mesures possibles pour faire comprendre aux autres pays que les eaux du Canada ne sont pas à vendre. Les eaux du Canada sont l'élément vital de notre pays et ne doivent pas être traitées comme l'on traite la morue, le cuivre ou le bois d'oeuvre.

**M. John Godfrey (secrétaire parlementaire du ministre de la Coopération internationale, Lib.):** Monsieur le Président, il y a de bonnes raisons d'applaudir l'initiative prise par le député de Kamloops en présentant ce projet de loi. En fait, le gouvernement appuie son objectif qui est de protéger les ressources hydriques du Canada; le projet de loi C-232 propose une façon de le faire.

Je crains toutefois qu'interdire l'exportation d'eau par voie d'échanges entre bassins ne soit une approche trop étroite pour régler un problème très complexe. Avoir accès à des approvisionnements en eau suffisants, particulièrement en eau propre, est d'une importance capitale pour notre santé, pour notre qualité de vie et pour la position concurrentielle du Canada. Une grande partie de notre économie et des emplois sont directement ou indirectement liés à nos approvisionnements en eau, que ce soit dans le domaine de l'agriculture, de l'exploitation forestière, de l'expansion industrielle, du tourisme ou des loisirs.

La croissance dans ces secteurs dépendra de la mesure dans laquelle nous gérerons prudemment nos ressources en eau propre.

• (1820)

En d'autres termes, l'eau est un élément essentiel de tous les écosystèmes, allant des fonctions porteuses de vie des lacs et des cours d'eau au rôle du cycle hydrologique global qui permet la vie sous toutes ses formes.

Notre réseau hydrographique, loin d'obéir aux frontières politiques, continue d'unir les différentes régions du pays par le biais des voyages, des échanges commerciaux, et des efforts communs pour préserver et protéger nos voies d'eau et leurs écosystèmes.

Les Grands Lacs et le Saint-Laurent relient presque toutes les régions de l'Est, tout comme la Saskatchewan-Sud et la Saskatchewan-Nord relient les provinces des Prairies, le Fraser presque toute la Colombie-Britannique, et le Mackenzie et ses affluents une grande partie du Nord.

Des initiatives telles que les plans d'action pour les Grands Lacs, pour le Fraser et pour le Saint-Laurent sont d'excellents exemples de coopération entre tous les ordres de gouvernement, l'industrie et les organismes non gouvernementaux pour régler les questions relevant de la santé et du développement durable qui se posent à propos de ces écosystèmes aquatiques.

Il est essentiel que nos décisions s'inscrivent dans une approche globale de la protection des ressources hydriques. En ce qui concerne la question de l'exportation d'eau, nous devons nous demander à quel moment le prélèvement d'eau risque d'endommager l'écosystème. Il est clair que les échanges entre bassins peuvent avoir une incidence sociale, économique et environnementale très importante.

Et que dire des autres façons de prélever de l'eau pour l'exporter? Pensons aux bateaux réservoirs géants pompant l'eau des lacs et des cours d'eaux côtiers, à l'exploitation des réserves souterraines et aux effets cumulatifs d'une série de petits prélèvements à partir de la même source.

Il est certain que le projet de loi C-232 est conforme à la politique fédérale en matière de gestion des eaux, laquelle est explicitement opposée à l'exportation des eaux par voie d'échanges entre bassins.

Je dois contester l'interprétation que le député fait de l'ALENA où l'eau est traitée comme un produit, comme une boisson en bouteille. Cet accord ne parle jamais d'exportation à grande échelle comme l'a laissé entendre le député.

Dans le secteur de l'exportation des eaux, malgré l'intérêt direct et évident des ingénieurs civils, les gens ne s'intéressent plus aux propositions de construction de mégaprojets qui entraîneraient une exportation massive d'eau par voie d'échanges entre bassins dont il est question dans le projet de loi C-232. L'exportation à grande échelle, grâce à des travaux d'ingénierie gigantesques comme le projet de canal de la baie James jusqu'aux Grands Lacs, n'est plus considérée comme un procédé viable dans les conditions actuelles du marché. Le coût de la livraison d'eau serait largement supérieur au prix que les utilisateurs seraient prêts à payer pour de l'eau. Il n'est pas dit cependant que d'éventuelles pénuries d'eau ne pourraient pas faire grimper les prix à un point tel que ces propositions d'exportation deviendraient alléchantes.

Toutefois, pour le moment, les propositions portent plutôt sur le transport par navires citernes des eaux côtières des lacs et des rivières ou au transport par camions citernes ou aqueduc depuis la surface jusqu'à des sources d'eau souterraines.

L'aspect économique de l'exportation des eaux, c'est-à-dire les immobilisations requises, a considérablement changé, tout comme notre façon de comprendre la portée et l'ampleur des éventuels impacts socio-économiques et environnementaux à long terme. L'eau est sans doute l'élément le plus fondamental et unificateur des écosystèmes.

Comme je l'ai déjà dit, pour étudier l'exportation d'eau, il faut adopter une approche fondée sur les écosystèmes. Nous devons maintenant prendre en considération toutes sortes d'aspects qui ne nous préoccupaient pas en 1960. Citons les effets des changements climatiques qui, selon les plus récentes prévisions, pourraient entraîner des baisses de pluviosité de 20 p. 100 dans certaines régions

peuplées du pays; la possibilité de transfert d'organismes et de pollution du fait du délestage des navires-citernes qui viendront prendre de l'eau dans des lacs ou cours d'eau côtiers; la fragilité de nos écosystèmes, particulièrement ceux du Nord; les inquiétudes des Premières Nations dont le mode de vie est intimement lié au cycle de l'eau; le déplacement des collectivités ou l'épuisement des ressources en eau des communautés aval; la perte d'atouts récréatifs et commerciaux.

Les mesures que nous proposons pour résoudre le problème des exportations d'eau doivent refléter l'état actuel et futur des propositions d'exportation ainsi que les conséquences environnementales, sociales et économiques à long terme de ces propositions. Le projet de loi C-232 ne fait rien de cela.

Cela nous amène à un deuxième point. Il faudrait s'attaquer aux problèmes des eaux douces au sens le plus général, pas seulement le problème limité des exportations d'eau. Nous devons voir le problème ainsi en raison de l'importance croissante de l'eau, des responsabilités diverses et complexes associées à la gestion durable de l'eau et des pressions qui s'exercent sur les gouvernements pour qu'ils continuent à gérer cette ressource efficacement dans la situation économique actuelle.

• (1825)

Tous les Canadiens ont des responsabilités en matière de conservation des eaux. Il est important que nous les consultations en vue d'élaborer une approche globale de l'exportation des eaux et des nombreux autres dossiers qui touchent nos eaux douces.

Au cours des dix dernières années, le gouvernement a consulté les Canadiens sur une grande variété de questions touchant les eaux. Récemment, a eu lieu dans tout le Canada une série d'ateliers visant à déterminer nos priorités et nos objectifs dans ce domaine pour le prochain millénaire. Contrairement à ce que laisse entendre le député, nous ne restons pas silencieux. Nous agissons. Nous procédons actuellement à un examen de nos programmes et de notre législation visant la protection de nos ressources en eaux. C'est dans le cadre de cet examen qu'une approche globale des eaux peut être élaborée, ainsi que des mesures législatives régissant l'exportation des eaux.

En terminant, je tiens à rappeler, en premier lieu, que force nous est d'envisager tous les scénarios possibles en matière d'exportation des eaux si nous voulons assurer le développement durable de nos ressources en eaux et maintenir nos écosystèmes en santé. Il nous faut adopter des mesures, qu'elles soient inscrites ou non dans une loi, qui débouchent sur un modèle bien défini de résolution des problèmes dans ce domaine, qui réponde aux préoccupations de tous les Canadiens.

En deuxième lieu, nous ne devons pas limiter nos actions aux seuls défis que pose l'exportation des eaux douces. Une gestion à la pièce des dossiers touchant les eaux douces tient du passé. Il nous faut trouver une solution intégrée, globale, pour assurer un dévelop-

pement sain et durable de nos eaux, sur les plans environnemental, social et économique.

[Français]

**Mme Monique Guay (Laurentides, BQ):** Monsieur le Président, c'est avec beaucoup d'intérêt que j'interviens aujourd'hui sur le projet de loi présenté par mon collègue du Nouveau Parti démocratique, Loi visant à interdire l'exportation des eaux du Canada par voie d'échanges entre bassins.

Les motivations qui amènent notre collègue à présenter un tel projet sont sûrement les craintes de voir, un beau matin, se vider des bassins d'eau canadiens vers des bassins américains. Nous verrions ces bassins se vider ou être grandement réduits sans que nous ne puissions intervenir. Connaissant les pénuries d'eau actuelles et les soubresauts climatiques engendrés par les gaz à effet de serre, ces craintes m'apparaissent fort légitimes et méritent certainement que nous regardions sérieusement toute cette question.

Nous devons nous questionner à savoir si notre ressource en eau est effectivement menacée à court, moyen et long terme. Il est clair, selon moi, que l'eau constituera une ressource de plus en plus recherchée dans le futur et que, de ce fait, des personnes, des industries, et des pays voudront s'en accaparer par tous les moyens.

À l'ère du libre-échange et de la globalisation des marchés, il ne faut pas se surprendre que l'eau fraîche et douce devienne une denrée rare, très rare même. Nous, au Québec et au Canada, avons la chance d'avoir de grandes quantités de cette précieuse denrée et, de ce fait, pourrions devenir des exportateurs d'eau.

La question principale à se poser est la suivante: pouvons-nous limiter à nous-mêmes cette ressource, si abondante chez nous, alors que d'autres gens sur le même continent subissent des manques aux conséquences très graves? Pouvons-nous ne pas partager intelligemment cette ressource pour le bien de tous?

D'autre part, pouvons-nous laisser cette ressource libre à qui veut bien se l'approprier et leur laisser le champ libre, ce qui pourrait avoir des impacts très néfastes sur la ressource?

Le projet de loi du député de Kamloops vise clairement les échanges d'eau entre bassins, ce qui signifie des échanges de grandes quantités d'eau. Selon le député, il importe au Canada de protéger cette ressource naturelle puisque l'ALENA ne fait nulle part mention de protection ou d'interdiction d'exportation de cette ressource. Il faut donc, selon lui, interdire cette exportation massive par bassin au moyen d'une loi.

Je suis d'accord avec lui sur certaines situations qui pourraient survenir et qu'il faudrait absolument interdire. Par exemple, le harnachement de rivières ou leur détournement, sans contrôle, sans permis ou sans autorisation des autorités compétentes. Il faut bien sûr interdire tout ce qui aurait des conséquences dommageables sur notre ressource, mais faut-il aller jusqu'à l'interdiction totale?

Nous avons, depuis le début du siècle, considérablement modifié les réseaux hydrographiques. L'intervention humaine, par divers moyens technologiques, a énormément changé le cours naturel des lacs, rivières, ruisseaux. Des exemples comme les immenses résér-

*Initiatives parlementaires*

voirs de la baie James au Québec pour des fins d'électricité ou des réservoirs créés pour l'industrie papetière montrent bien l'intervention de l'homme sur les eaux.

• (1830)

Rares aujourd'hui sont les réseaux où il n'existe pas un barrage, une digue ou un quelconque mécanisme de contrôle. Par déduction, toutes ces interventions ont eu des impacts globaux sur un immense territoire. En changeant tous ces réseaux naturels, nous avons provoqué depuis longtemps et graduellement des conséquences à large échelle. Nous devons donc, selon moi, constater ces impacts et reconnaître nos responsabilités.

Ainsi, il faut essayer de voir si les modifications artificielles apportées aux réseaux n'ont pas eu, ailleurs qu'au Canada, des impacts néfastes. Ne devrions-nous pas alors tenter de corriger cette situation par des moyens intelligents et respectueux de la ressource?

Par ailleurs, il faut admettre qu'en plus de modifier artificiellement les eaux, nous les avons énormément altérées. Partout sur le globe, nous avons négligemment traité l'eau de surface en la polluant. Les conséquences de cette négligence se reflètent dans les coûts exorbitants d'assainissement et de traitement des eaux, mais pire encore, dans la rareté de plus en plus évidente d'eau fraîche et potable.

En réalité, l'eau potable de surface sans traitement n'existe quasiment plus. On la retrouve exclusivement sous terre dans des couches plus ou moins profondes et nous sommes actuellement en train de pomper abondamment cette eau afin de la vendre embouteillée, et ce, en importante quantité. C'est une autre exploitation qui m'apparaît inquiétante et sur laquelle nous devrions nous pencher sérieusement sans tarder.

Le portrait est assez clair: nous avons au Canada beaucoup d'eau que nous utilisons exclusivement à notre profit. Au cours des dernières années, nous l'avons contenue et retenue par différents moyens. Devons-nous aujourd'hui ouvrir les vannes vers le Sud, entre autres, vers les États-Unis, qui nous voient comme une immense cruche d'eau à laquelle ils pourraient puiser sans limites? Notre voisin du Sud considère d'ailleurs que nous sommes des gaspilleurs d'eau, parce que nous n'utilisons pas nos immenses réserves du Nord. Mais question de gaspillage, nous n'avons certainement pas de leçon à recevoir de nos voisins du Sud.

Un autre aspect du projet de loi de mon collègue néo-démocrate qui devrait attirer notre attention est encore une fois toute la question de juridiction. Même si le fédéral a juridiction sur le commerce international, est-il souhaitable que ce soit ce dernier qui légifère sur l'exportation de l'eau? Imaginons la situation où le Québec décide d'exporter de l'eau à partir de ses grands réservoirs vers les États-Unis et que cette ponction n'ait pas d'impacts significatifs sur le réseau québécois. Le fédéral devrait-il bloquer cette exportation si elle n'a pas d'effets néfastes? Encore le gouvernement fédéral?

Le fédéral n'est certainement pas une garantie pour la protection de l'environnement ces temps-ci. Son désengagement est flagrant et très inquiétant. Je me demande alors si on peut lui faire confiance

dans le domaine de la gestion des eaux et des analyses et évaluations s'y rapportant.

Que ce soit pour des besoins de consommation personnelle, d'irrigation, ou d'autres motifs, je crois que nous ne devons pas barrer systématiquement la voie aux échanges d'eau par bassins. Nous devons bien sûr conserver notre ressource, la protéger et l'assainir, mais nous pouvons aussi la partager.

Il m'apparaît nécessaire de faire un grand débat public sur cette question. Tout aussi nécessaire et impératif m'apparaît le fait de continuer à garder la ressource d'eau publique. L'eau dans les mains du secteur privé; ce serait beaucoup plus menaçant pour la ressource elle-même. L'attrait d'un profit rapide et considérable pourrait bien vider tous les bassins du Canada. Le statut public de la ressource constitue donc une bonne garantie, une sorte de frein à une éventuelle exploitation néfaste.

Je crois que nous devons aussi explorer cette question d'exportation en considérant toutes les possibilités d'ententes avec les futurs demandeurs étrangers, des ententes qui respecteraient la ressource elle-même, qui seraient basées sur des études d'impacts complètes et transparentes. Nous devons également établir des politiques établies sur une vision à long terme et sur une gestion durable de la ressource.

À ce moment-ci du débat sur ce projet de loi, je ne peux lui accorder mon appui. Toutefois, je le considère et je continue à peser et soupèser tous les éléments. Il s'agit d'un enjeu majeur qui mérite une approche ouverte et un examen plus approfondi.

• (1835)

[Traduction]

**M. Stan Dromisky (Thunder Bay—Atikokan, Lib.):** Monsieur le Président, la question de l'exportation d'eau douce inquiète les Canadiens depuis au moins trois décennies. Cependant, dans les années 90, il y a de nouvelles dimensions qui n'étaient pas présentes dans le débat, dans les années 60.

La population est davantage préoccupée par cette question à la suite, par exemple, de la résistance des autochtones aux projets d'exportation qui menacent leurs zones traditionnelles et des prévisions récentes selon lesquelles le réchauffement du globe pourrait réduire la disponibilité de l'eau d'environ 20 p. 100 pour certaines régions habitées du pays.

Par contre, nous devrions savoir que jusqu'à maintenant, le Canada n'a pas exporté d'importantes quantités d'eau, mais qu'il y a eu simplement certains petits échanges en ce qui concerne les boissons et l'eau traitée entre des communautés frontalières voisines. On n'a pas procédé à la dérivation de lacs ou de rivières au Canada pour approvisionner les Américains. Aucun superpétrolier n'a quitté les côtes du Canada pour aller livrer de l'eau en vrac à l'étranger. C'est la réalité à l'heure actuelle.

On a proposé et on continuera, bien entendu, de proposer des projets d'exportation d'eau. Ces projets vont de l'utilisation de pipelines et de camions citernes pour exploiter les eaux souterraines jusqu'à des projets plus grandioses prévoyant la dérivation à grande échelle de rivières, en passant par le transport maritime de l'eau des

*Initiatives parlementaires*

cours d'eau côtiers. Tous ces projets risquent d'avoir des répercussions sur les avantages socio-économiques et environnementaux que les Canadiens tirent de leurs ressources en eau.

Ainsi, il est essentiel qu'on examine la question de l'exportation de l'eau dans son ensemble, qu'on n'élabore pas des solutions au cas par cas aux dépens d'une approche globale face à toute cette question.

Au cours des 30 dernières années, les préoccupations des gens au sujet de l'exportation des ressources en eau du Canada ont augmenté, surtout à la suite de projets de dérivation d'énormes quantités d'eau vers les États-Unis pour remédier à des pénuries en eau et pour permettre un accroissement du développement agricole, industriel et urbain dans des régions des États-Unis dont les ressources en eau sont limitées. Certains craignent également qu'une fois qu'on aura commencé à fournir cette eau, il soit très difficile d'arrêter.

Plusieurs de ces mégaprojets méritent d'être mentionnés. L'un des mieux connus est l'Alliance nord-américaine pour l'eau et l'énergie des années 60. Ce projet prévoyait la dérivation d'eau en provenance de l'Alaska, du nord-ouest du Canada et de bassins hydrographiques entourant la baie d'Hudson et la baie James vers les régions sèches et arides de l'ouest des États-Unis, des provinces des Prairies et du nord du Mexique.

Un autre mégaprojet a été l'énorme projet de recyclage et de développement du Nord de la société Grand Canal, qui aurait transformé la baie de James en un lac d'eau douce, par la construction d'une digue à son embouchure nord et la retenue des rivières qui se jettent dans la baie. On aurait inversé le courant des rivières pour acheminer l'eau vers les Grands Lacs et, de là, vers d'autres destinations en Amérique du Nord.

Tout en ayant le potentiel de créer des emplois et des investissements au Canada à court terme, ces mégaprojets ne bénéficieraient pas à la société canadienne à long terme.

Comme le Canada compte 9 p. 100 des ressources renouvelables d'eau douce dans le monde, il nous est facile de présumer que notre pays possède de l'eau en abondance et peut exporter une quantité limitée de ses ressources en eau. Cette perception n'est pas bien fondée. Lorsqu'on présume que l'eau sera en quelque sorte gaspillée si nous ne l'utilisons pas entièrement, on omet de reconnaître qu'il n'existe pas d'excédent d'eau dans un écosystème. Toute l'eau est utile pour préserver la dynamique et les fonctions de cet écosystème.

Ainsi, bien que le Canada semble posséder des ressources considérables en eau, il y a des régions où des pénuries existent ou existeront un jour. Ces régions comprennent les bassins fluviaux des rivières Okanagan, Milk, Saskatchewan-Sud et Red-Assiniboine, de même que pratiquement tous les petits bassins fluviaux du sud de l'Ontario.

Dans ce contexte, il vaut la peine de se demander si nous aurions plutôt intérêt à examiner tous les moyens d'exportation de l'eau, sans nous borner à discuter d'échanges entre bassins. Le projet de loi C-232 mentionne également la nécessité de politiques, de recherches et de consultations entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux sur la question des

échanges d'eau entre bassins au Canada. Cependant, il ne donne aucune directive à cet égard.

• (1840)

C'est déplorable, car les Canadiens possèdent une vaste expérience des projets d'échanges entre bassins. En fait, le volume d'eau échangé au-delà des limites de bassins hydrographiques est plusieurs fois supérieur à celui de tout autre pays. Pratiquement tous les grands projets actuels de dérivation d'eau entre bassins permettent la production d'hydro-électricité, tandis que les volumes d'eau moins considérables servent à l'irrigation, à l'approvisionnement des municipalités et à la lutte contre les inondations.

Il est intéressant de noter que les plus grands de ces projets ont été réalisés dans les années 70 et 80. La construction et l'expansion de ces mégaprojets ont depuis été mis de côté dans toutes les régions canadiennes; c'est le cas du projet Kemano—Alcan en Colombie-Britannique, du programme du fleuve Nelson au Manitoba et de l'expansion du projet de la baie James au Québec.

La demande énergétique a chuté et il coûte moins cher de promouvoir une consommation efficace d'électricité et d'eau que de continuer à exploiter de nouvelles ressources.

La politique fédérale relative aux eaux traite de l'expérience canadienne des projets d'échanges d'eau entre bassins, fait une mise en garde concernant l'analyse des besoins et favorise d'autres solutions moins destructives, par exemple, la gestion de la demande et la conservation des eaux.

À l'heure actuelle, aucun plan n'est à l'étude prévoyant des échanges d'eau entre bassins, où que ce soit au Canada. On peut en tirer deux conclusions importantes.

Premièrement, non seulement les Canadiens s'opposent à un détournement de grande envergure de leurs lacs et de leurs rivières vers les États-Unis, car l'expérience leur a montré que ces détournements nuisent énormément à l'économie de leurs régions et à l'environnement.

Deuxièmement, il serait illusoire de poursuivre cette voie sans tenir compte du contexte plus vaste de l'évolution des valeurs de la population, de la concurrence entre des utilisations complémentaires des eaux et des priorités gouvernementales.

On est en train d'examiner les programmes et les lois fédérales ayant trait à la durabilité des ressources en eau du Canada et c'est dans ce contexte plus vaste qu'on devrait se pencher sur les questions ayant trait aux exportations et aux échanges d'eau entre bassins.

**M. Charlie Penson (Peace River, Réf.):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre part au débat sur ce projet de loi présenté par mon collègue de Kamloops. Je sais que la question des exportations d'eau le préoccupe beaucoup.

Je partage ses préoccupations, mais j'estime que nous sommes suffisamment protégés, quoique, il est vrai, ce n'est pas aussi évident que ce pourrait l'être. J'estime donc qu'il est important de prendre toutes les mesures qui sont possibles pour éviter que le Canada ne se retrouve obligé d'exporter de l'eau par des moyens comme des échanges entre bassins hydrographiques.

*Initiatives parlementaires*

L'eau est une ressource très importante, et elle le sera encore plus à l'avenir. Dans ma circonscription, Peace River, l'exploitation du pétrole et du gaz est une activité très importante. Les sociétés pétrolières et gazières ont toujours essayé d'utiliser de l'eau souterraine potable pour noyer leurs zones pétrolières, alors qu'ils peuvent utiliser de l'eau de mer qui ne coûte pas beaucoup plus cher. Nous devons continuer de résister à ce gaspillage de l'eau potable, car je crois que l'approvisionnement en eau potable sera plus tard un problème très grave.

J'appuie le projet de loi du député de Kamloops et je vais donner mes raisons.

La politique du Parti réformiste qui remonte à 1993, avant les dernières élections et avant la signature de l'ALENA, traite expressément de l'eau. Elle dit que le Canada doit conserver à l'égard de l'eau sous toutes ses formes un contrôle exclusif et illimité pour ses propres fins, et que les deux accords de libre-échange doivent être modifiés en conséquence.

J'avoue qu'il est un peu tard pour parler de modifier l'ALENA. De plus, toutes les parties ont donné l'assurance que l'eau des lacs, des cours d'eau et des bassins hydrographiques ne peut en aucun cas être considérée comme une marchandise. Par conséquent, l'eau à l'état naturel n'est pas visée par l'ALENA. Il n'y a donc rien dans l'ALENA qui puisse nous forcer à transférer de l'eau aux États-Unis. En réalité, les trois gouvernements, avant de signer l'ALENA, ont publié une déclaration conjointe à ce sujet. Il y est dit que les gouvernements du Canada, des États-Unis et du Mexique font cette déclaration commune pour corriger les interprétations erronées.

• (1845)

L'ALENA ne prévoit aucun droit aux ressources en eau naturelle de l'une ou l'autre partie à l'accord, et l'eau, à moins que, sous une forme ou l'autre, elle ne fasse l'objet de commerce et ne soit devenue ainsi une marchandise et un produit, n'est pas visée par les dispositions de l'ALENA.

Aucune disposition de l'accord n'oblige les signataires à exploiter cette eau à des fins commerciales ni à commencer à exporter de l'eau sous une forme ou une autre. L'eau qui se trouve naturellement dans les rivières, les lacs, les réservoirs, les aquifères, les bassins hydrographiques, etc. n'est ni une marchandise ni un produit. Comme l'eau ne fait pas l'objet d'échanges commerciaux, elle ne fait pas et n'a jamais fait l'objet d'aucune disposition de l'accord.

Le fait même que nous devons tirer cette question au clair amène les gens à se demander si on ne l'a pas tout simplement oubliée dans l'accord de libre-échange. Je répète que nous tenons à tirer cette question au clair et à exclure toute possibilité qu'on en fasse le commerce.

D'après cette déclaration, il semblerait que nous n'ayons rien à craindre tant que l'eau ne fait pas l'objet d'échanges commerciaux, mais j'éprouve une inquiétude. Le Canada a déjà une politique interdisant les échanges entre bassins hydrographiques, mais une politique n'est pas une loi. Un nouveau gouvernement peut introduire une nouvelle politique. Pourquoi donc ne pas accepter la recommandation du député de Kamloops et étayer cette politique par une loi? Je suis d'accord pour que nous le fassions.

En 1988, on avait présenté une mesure législative similaire, mais elle était restée en plan au *Feuilleton* et n'avait jamais été reprise. Au fil des dernières décennies, les États-Unis ont connu de temps à autre de graves problèmes d'eau. Malgré des sécheresses occasionnelles, les Américains ont un taux de consommation d'eau par habitant extrêmement élevé. Cela est en partie attribuable aux pratiques d'irrigation de l'industrie agricole et au fait que les Américains persistent à cultiver des plantes dont la croissance exige beaucoup d'eau.

Pour remédier à ce problème récurrent, divers intérêts américains et canadiens ont conçu de vastes projets de dérivation de cours d'eau au milieu des années 50 et au début des années 60. Il y a eu la North American Water and Power Alliance, la PRIME et le projet du canal GRAND. Ces projets faisaient appel à différents moyens, comme des tunnels, des canaux, des pipelines et des barrages pour dériver des cours d'eau de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et du Québec vers les États-Unis. Tel était leur rêve.

Bien que le tollé public que de tels projets avaient suscité les a tués dans l'oeuf, des projets plus modestes reviennent encore parfois sur le tapis. Pourquoi les Canadiens sont-ils devenus si inquiets? Le fait est que les Canadiens possèdent moins d'eau douce propre que l'on pense. Bon nombre des lacs et des rivières du sud du pays sont pollués par les déchets industriels et les eaux d'égout, et la plupart de nos rivières coulent vers le nord à partir des grands centres. Nous ne pouvons vraiment pas nous permettre de gaspiller l'eau douce qui reste. Les intérêts commerciaux qui veulent exploiter les nappes d'eau douce souterraines exercent de grandes pressions dans certaines régions du pays. L'eau va devenir plus tard un problème très important et nous devons la conserver.

Un autre problème tient à l'environnement. Dériver nos cours d'eau vers le sud peut avoir d'énormes répercussions écologiques. Les échanges entre bassins hydrographiques peuvent introduire des parasites et d'autres organismes dans de nouveaux environnements où ils peuvent produire des effets dévastateurs. On en a vu récemment un exemple avec l'introduction de la moule zébrée dans les Grands Lacs.

Lorsque des courants d'eau douce pénètrent dans des estuaires en y modifiant la salinité de l'eau, cela peut avoir des répercussions négatives sur les espèces de poissons et d'oiseaux. Des dérivations massives de cours d'eau peuvent modifier les conditions climatiques et introduire du mercure et d'autres polluants dans la chaîne alimentaire.

Bref, la Chambre devrait appuyer le projet de loi. Le Parti réformiste a toujours insisté pour que le Canada conserve le contrôle sur ses eaux naturelles. Il serait préférable d'inclure dans la loi des dispositions garantissant les droits reconnus par l'ALENA concernant l'eau. Nous avons négligé de le faire. Nous devrions l'inscrire dans une loi. Nous devrions avoir une politique qui interdise les échanges entre bassins qui pourraient rendre l'exportation de l'eau possible. Nous appuyons le député de Kamloops à ce sujet.

**L'hon. Charles Caccia (Davenport, Lib.):** Monsieur le Président, le député de Kamloops se doit d'être félicité pour le projet de loi dont nous sommes saisis. Son initiative nous permet de discuter de la politique des eaux.

En 1983, sous un gouvernement libéral, une étude sur les eaux a été réalisée et a mené à la diffusion du rapport Pearse intitulé *Vers*

*un renouveau.* Il s'agissait d'une enquête sur la politique fédérale des eaux, qui a été adoptée en 1986. Le chapitre 12 de ce rapport renfermait une analyse exhaustive de l'exportation des eaux, qui était considérée comme l'une des grandes composantes de la politique des eaux.

• (1850)

Le rapport Pearse repose sur les tablettes depuis lors. La mise en oeuvre de ses principales recommandations, que ce soit sous leur forme originale ou sous une forme modifiée, tarde encore. En ce sens, le projet de loi C-232 est extrêmement utile, puisqu'il nous rappelle que toute la question des eaux a besoin d'être révisée sous peu.

La mesure législative porte sur l'exportation des eaux. J'approuve l'objet principal de ce projet de loi d'initiative parlementaire. Toutefois, contrairement au député, je ne vois, dans l'ALENA, aucune disposition obligeant le gouvernement du Canada à exporter de l'eau. À ma connaissance, il est seulement question d'eau minérale, comme le secrétaire parlementaire l'a signalé dans son intervention. Néanmoins, si le député de Kamloops connaît une clause de l'ALENA qui renvoie spécifiquement à l'engagement du Canada d'exporter de l'eau, je lui serais très reconnaissant de la porter à mon attention.

Il s'agit aussi de réexaminer le rôle de la Commission mixte internationale pour voir s'il est opportun et efficace, sinon il faudra le modifier.

Il s'agit en outre de savoir si nos installations de recherche dans le domaine de l'eau, plus particulièrement de l'eau douce, sont suffisantes, si nous utilisons efficacement l'eau au Canada, si la qualité de l'eau est bonne au niveau municipal et s'il y a moyen de l'améliorer.

Comme l'a signalé la députée de Laurentides, il faut examiner la tendance en ce qui concerne l'eau souterraine. Si, comme elle le dit et comme l'ont aussi fait remarquer des hydrologistes, la tendance est à la baisse, il faut regarder les prévisions à long terme de façon à s'assurer que l'utilisation de l'eau est durable et que les générations futures, nos enfants et nos petits-enfants, auront autant accès que nous à l'eau souterraine, en dépit de l'explosion démographique prévue.

Le député de Kamloops parle d'une approbation tacite de la vente d'eau aux États-Unis et au Mexique. Cela semble un peu tiré par les cheveux. Je n'en vois aucune preuve. Le point fort du projet de loi est qu'il attire notre attention sur le fait que chaque fois qu'il y a échange d'eau entre bassins, il y a une incidence sur l'écosystème. Cela a une incidence sur la flore, la faune et parfois même sur les microclimats.

Par conséquent, les échanges d'eau entre bassins devraient être une chose du passé et ne devraient plus jamais être envisagés, si possible, comme ce fut le cas dans le rejet peu regretté de la proposition du canal GRAND. Les responsables du projet avaient même reçu, sous le régime conservateur de 1984 à 1994, une subvention pour faciliter sa mise en oeuvre. C'est l'un des pires exemples d'utilisation de deniers publics à mauvais escient dont je me souviens.

### *Initiatives parlementaires*

Je suis heureux que le secrétaire parlementaire ait parlé de l'examen de la politique relative aux eaux actuellement en cours. C'est l'un des secrets les mieux gardés en ville. Quoi qu'il en soit, c'est une excellente nouvelle. Nous nous en réjouissons. Nous attendons tous avec impatience le moment où cet examen deviendra public et où les parlementaires, la population, les groupes concernés et autres pourront y participer.

• (1855)

En discutant de la gestion des eaux et du rôle que les humains jouent à cet égard, on ne peut s'empêcher de parler brièvement de la construction de barrages, comme l'a fait avec tellement d'éloquence le député de Thunder Bay. Nous espérons tous que la construction de barrages soit maintenant une chose du passé. Elle a connu son heure de gloire, mais nous devons apprendre à exploiter l'eau et à fonctionner avec elle conformément aux moyens dont nous disposons et sans causer de préjudice à la nature ni lui nuire comme nous l'avons malheureusement fait jusqu'à maintenant.

À cet égard, je ne puis que penser aux terribles dommages que la construction du barrage de Grande-Baleine dans le nord du Québec a causés à l'économie autochtone ainsi qu'au projet qui a été par la suite abandonné en raison de la forte opposition qu'il avait suscitée.

L'époque des grands projets est révolue. C'est du moins ce que j'espère, et que nous pouvons désormais gérer nos besoins en eau d'une manière plus sage et plus prudente en tenant compte des effets sur l'environnement.

Il importe d'examiner attentivement la fixation des prix, la qualité et la gestion de l'eau, de même que les questions internationales, y compris l'exportation d'eau et le rôle des institutions que nous avons créées au fil des ans pour mieux gérer les eaux que nous partageons avec nos voisins.

En conclusion, je n'insisterai jamais assez sur la nécessité que le rapport Pearse débouche enfin sur un examen approfondi et l'élaboration d'une politique pour la mise en oeuvre des recommandations de ce rapport.

Je demande que la députée d'Oakville—Milton soit autorisée à parler pendant dix minutes.

**Le vice-président:** Le député de Davenport demande le consentement unanime pour que la députée d'Oakville—Milton puisse parler pendant dix minutes. Y a-t-il consentement unanime?

**Des voix:** D'accord.

**Mme Bonnie Brown (Oakville—Milton, Lib.):** Monsieur le Président, j'interviens dans le débat pour exprimer mon opposition au projet de loi d'initiative parlementaire du député de Kamloops. Il n'est pas étonnant qu'un projet de loi contre les exportations d'eau soit présenté à la Chambre des communes par un député de la Colombie-Britannique. Aucune autre province n'a été aussi souvent que celle-là au centre de projets d'exportation d'eau douce depuis une trentaine d'années. Le député s'inquiète à juste titre d'une situation que je voudrais prendre le temps de décrire brièvement.

Dans les années 60, de tous les grands projets de redistribution des ressources en eau du continent qui ont fait la manchette, le North American Water and Power Alliance, parfois appelé le NA-WAPA, qui a été imaginé par la firme d'ingénierie de Ralph Parsons, à Los Angeles, est celui qui a le plus fait parler. Il s'agissait de capter le cours supérieur des fleuves Yukon, Columbia et Fraser

### *Initiatives parlementaires*

ainsi que des rivières Skeena et de la Paix, et d'emmagasiner l'eau dans le profond sillon des Rocheuses en Colombie-Britannique avant de la canaliser vers les endroits où on en aurait besoin.

• (1900)

Les géologues doutaient de la capacité du sillon des Rocheuses de porter le poids d'un tel réservoir sans accroître les risques de tremblements de terre et de glissements de terrain. Dans une province montagneuse où les terres basses habitables sont limitées, les planificateurs hésitaient à prendre les risques que représentait un projet d'une telle envergure. Des terres agricoles, des habitats sauvages et des collectivités aussi importantes que Prince George pouvaient être inondés. Les liens ferroviaires et routiers est-ouest entre la Colombie-Britannique et le reste du Canada risquaient d'être interrompus par la création d'un aussi grand réservoir. À l'époque, les habitants de la Colombie-Britannique connaissaient déjà suffisamment d'inondations de vallées attribuables au traité du fleuve Columbia et à l'aménagement hydro-électrique de la rivière de la Paix, aussi ont-ils rejeté le NAWAPA.

Toutefois, au milieu des années 80, le gouvernement provincial à Victoria a décidé d'exploiter une autre forme d'exportation d'eau douce, invitant les promoteurs à présenter des demandes pour le transport, par voie maritime, d'eau douce provenant des cours d'eau de la région côtière. Lorsque la sécheresse a frappé, les localités du sud-ouest des États-Unis, comme Santa Barbara, se sont tournées vers le nord pour s'approvisionner en eau douce, et les entrepreneurs de la Colombie-Britannique se sont empressés de répondre en présentant des propositions faisant appel à des navires-citernes géants. Cependant, au moment où le premier contrat était sur le point d'être signé, en 1991, la controverse publique que cela avait provoquée a forcé la province à déclarer un moratoire sur ce projet. Les problèmes comprenaient les revendications territoriales des autochtones et la prolifération des demandes pour puiser de l'eau douce dans la même région. On s'inquiétait aussi des dangers pour la navigation et de la protection des pêches. En 1995, ce moratoire a été remplacé par une loi provinciale interdisant toute forme d'exportation de grandes quantités d'eau.

Cette loi de 1995 a sabordé un autre projet d'échange entre bassins. La multinationale Water and Power Incorporated prévoyait de détourner 1 million d'acres-pieds d'eau de la rivière Thompson Nord vers le fleuve Columbia, qui traverse la frontière. L'eau aurait ensuite été acheminée par pipeline jusqu'au réservoir Shasta, en Californie. C'est cette proposition qui a poussé le député de Kamloops à convaincre les habitants de sa circonscription et des localités avoisinantes de s'opposer à ce projet et à déposer plus de 100 000 signatures à la Chambre à cette fin. Si la proposition ne s'était pas heurtée à l'opposition des habitants de la Colombie-Britannique, elle aurait peut-être quand même eu de la difficulté à franchir les obstacles fédéraux existants, notamment les approbations nécessaires en vertu de la Loi sur les ouvrages destinés à l'amélioration des cours d'eau internationaux, la Loi sur la protection des eaux navigables et la Loi sur les pêches.

Entre-temps, des exportations d'eau de moindre envergure se font sous diverses formes. La localité de Point Roberts, dans l'État de Washington, reçoit son eau traitée des pipelines du district

régional de Vancouver. Dans le nord de la vallée de l'Okanagan, les réserves d'eau souterraines sont transportées par camion jusqu'aux usines d'embouteillage au sud de la frontière. Bien entendu, l'eau est également exportée en bouteille. Cela ne représente que des quantités négligeables comparativement à l'ensemble des ressources disponibles.

Il n'y a aucun conflit entre la loi de la Colombie-Britannique et la politique fédérale relative aux eaux déposée à la Chambre en 1987. La politique interdit l'exportation de l'eau en quantités massives, notamment par détournement de lacs ou de cours d'eau, mais elle permet l'exportation de l'eau sur une échelle réduite en vertu de licences provinciales, à condition de respecter les intérêts fédéraux comme la navigation, les pêcheries, les droits des autochtones, le commerce extérieur et les traités.

Le gouvernement canadien appuie par conséquent la décision de la Colombie-Britannique d'interdire l'exportation sur une grande échelle ou en vrac d'eau potable à partir de cette province. La loi adoptée par la province favorisera le développement de l'industrie de l'embouteillage de l'eau et protégera l'industrie de la pêche au saumon et d'autres ressources publiques.

Le député de Kamloops disait, à juste titre, que le dernier chapitre de l'histoire de l'exportation de l'eau n'a pas encore été écrit. D'autres projets verront le jour à la faveur de crises internationales ou devant de nouveaux débouchés. La Colombie-Britannique s'est taillée une loi sur mesure concernant l'exportation de l'eau, mais le gouvernement fédéral et les autres provinces ne l'ont pas imitée.

La question et ses nombreuses ramifications continuent d'évoluer. Il est fort probable que la solution adoptée par la Colombie-Britannique, à savoir interdire l'exportation de l'eau en grandes quantités, ne sera pas retenue par toutes les autres provinces. Terre-Neuve, par exemple, a décidé d'utiliser la marge de manoeuvre que lui accorde la politique fédérale relative aux eaux pour examiner les débouchés commerciaux limités que lui offrirait l'exportation par navire-citerne de très grande taille.

• (1905)

L'Ontario se rend compte que la protection des avantages qu'elle tire des Grands Lacs dépend moins des déclarations unilatérales contre les exportations que de l'établissement d'une alliance mutuelle avec les gouvernements des États voisins, dans ce système hydrographique international.

C'est clair que le projet de loi du député est d'une portée trop étroite pour régler le vieux problème de l'exportation de l'eau. Il traite d'un danger majeur qui menace les ressources en eau du Canada, soit le détournement des lacs et des rivières vers les États-Unis. Mais il ne dit rien des autres modes d'exportation de l'eau et ne présente pas de cadre d'application nationale suffisamment adéquat pour être adopté par le gouvernement du Canada.

Je considère que ce n'est pas nécessaire d'adopter précipitamment le projet de loi C-232 pour éviter de dilapider nos ressources en eau sur les marchés étrangers. Le gouvernement fédéral a bien le temps de consulter les provinces et la population pour mettre au point une politique plus globale qui s'applique à tout le pays, qui tienne compte des différentes formes que prennent ces ressources



dans les différents territoires et provinces et qui défende les intérêts régionaux et nationaux du Canada à long terme.

[Français]

**Le vice-président:** La période prévue pour l'étude des affaires émanant des députés est maintenant expirée et l'ordre est reporté au bas de la liste de priorité au *Feuilleton*.

---

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

### LA LOI SUR LA CITOYENNETÉ

**L'hon. Lucienne Robillard (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.)** propose: Que le projet de loi C-84, Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et la Loi sur l'immigration, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

—Monsieur le Président, je suis heureuse d'appuyer aujourd'hui ce que j'estime être une mesure législative importante et nécessaire.

Nous nous sommes rendu compte, dernièrement, qu'il fallait renforcer la Loi sur la citoyenneté et la Loi sur l'immigration. C'est la Cour fédérale qui a soulevé le problème et qui l'a porté à l'attention du gouvernement. Aujourd'hui, nous nous proposons de régler ce problème. Voilà le rôle que doit jouer un gouvernement, c'est-à-dire chercher constamment à améliorer les institutions qui sont au service du public et les lois qui régissent notre société.

Le problème auquel s'attaque le projet de loi C-84 est de nature technique et ne touche que très peu de personnes. Néanmoins, il est essentiel que nous nous y attaquions dès maintenant, car il s'agit de deux questions qui revêtent une grande importance pour les Canadiens et les Canadiennes, à savoir la sécurité nationale et notre citoyenneté.

Il ne fait aucun doute dans mon esprit que les Canadiens de toutes origines et de toutes les régions du pays accordent une grande valeur à leur citoyenneté. C'est là une distinction qui nous est précieuse. Être Canadien, cela signifie appartenir à un pays très spécial, cela veut dire être titulaire d'un passeport qui est hautement respecté dans le monde entier, et cela veut dire partager une histoire nationale haute en couleurs et un pays merveilleux et diversifié.

Être citoyen canadien, c'est un droit spécial que nous avons tous. Chaque année, de nombreux immigrants viennent s'installer ici dans l'espoir un jour de devenir eux-mêmes Canadiens. Nous sommes heureux d'accorder la citoyenneté à ceux qui la demandent et qui sont disposés à déployer tous les efforts voulus pour la mériter.

Malheureusement, il y a toujours certaines personnes qui ne méritent pas cette distinction. Il y a toujours quelques individus dont les actions menacent de ternir et de diminuer la valeur de notre citoyenneté, sans compter ceux qui utilisent la citoyenneté canadienne pour masquer leurs activités subversives. Devrions-nous permettre à ces personnes de devenir des résidents permanents,

### Initiatives ministérielles

voire des citoyens canadiens? Non, nous ne devrions pas. Je suis certaine que nous sommes tous d'accord là-dessus.

Toutefois, la réalité est telle que parfois nous n'avons peut-être pas le choix.

• (1910)

Je sais que cela peut paraître surprenant, mais à cause du problème que les tribunaux ont relevé dans la législation, nous ne sommes peut-être pas capables parfois d'empêcher des personnes qui constituent un risque pour la sécurité de notre pays de devenir des résidents permanents ou des citoyens.

En vertu de la législation existante, ces gens-là pourraient obtenir la citoyenneté, malgré le meilleur jugement de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, du gouvernement et de la population canadienne en général.

Voilà pourquoi je suis ici aujourd'hui, et pourquoi j'estime que la Chambre doit appuyer ce projet de loi. Notre citoyenneté est précieuse et nous devons tout faire pour la protéger.

[Traduction]

L'un des principaux rôles du Service canadien du renseignement de sécurité est de protéger la sécurité du Canada. Il s'agit d'une organisation importante qui sert très bien le pays. Mais, dans une société libre et démocratique comme la nôtre, il est essentiel d'avoir des mécanismes de vérification pour faire en sorte que les organismes chargés de faire respecter la loi se conduisent de façon juste et équitable. Nous imposons des normes pour protéger les droits et libertés de tous les citoyens.

L'une d'elles est le Comité de surveillance des activités du renseignement de sécurité. Le comité surveille les activités du SCRS au nom du Parlement et du public. Au cours des années, ses membres se sont acquittés de leurs tâches de façon professionnelle et remarquable. La vérification des antécédents constitue un volet important du processus d'attribution de la citoyenneté et du statut de résident permanent. La Loi sur la citoyenneté et la Loi sur l'immigration renferment des dispositions permettant de refuser le statut de citoyen et de résident permanent si, de l'avis du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et du solliciteur général du Canada, il y a des motifs raisonnables de croire que l'intéressé a des liens avec le crime organisé, constitue une menace pour la sécurité ou faisait partie, à un rang élevé, d'un gouvernement s'étant livré au terrorisme, à des violations graves des droits de la personne et à des crimes de guerre ou des crimes contre l'humanité.

Dans de tels cas, le ministre et le solliciteur général peuvent présenter un rapport au Comité de surveillance des activités du renseignement de sécurité et lui demander d'examiner le dossier de l'intéressé. Seul le comité peut établir qu'une personne constitue une menace pour la sécurité du pays. Ce système fonctionne bien. Il permet d'établir un bon équilibre entre les droits de la personne concernée et la nécessité de protéger le public canadien de dangers éventuels.

À quelques occasions, il se peut que le comité soit incapable de s'acquitter de ses responsabilités. Il y a des cas exceptionnels où les membres du comité peuvent se trouver en conflit d'intérêts ou

*Initiatives ministérielles*

donner l'apparence de partialité. Le système actuel ne prévoit aucune disposition à cet égard. Les conséquences peuvent être très troublantes.

Si, par exemple, le comité est incapable de rendre une décision dans un dossier de citoyenneté, à cause de l'apparence de partialité, le ministre n'aurait d'autre choix que d'accorder la citoyenneté à une personne susceptible de compromettre la sécurité de notre pays. Cela est tout à fait inacceptable.

Le but du projet de loi C-84 est d'apporter une solution à ce problème éventuel. Bien que les cas dont nous discutons soient peu nombreux, nous ne pouvons tout simplement pas les ignorer. En matière de sécurité, nous devons faire preuve de vigilance et de détermination. Nous proposons que soit adoptée une solution de rechange qui permettrait de remplacer le Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité lorsqu'il s'estime incapable de remplir ses fonctions.

Le projet de loi propose que soit accordé au gouvernement en conseil le pouvoir de nommer un juge à la retraite qui prendra la relève du comité dans ces situations. Le juge aura les mêmes pouvoirs et obligations que le comité.

• (1915)

C'est aussi simple que cela. Nous devons nous doter d'un mécanisme pour régler des situations relativement rares, mais qui peuvent être très graves. Ce mécanisme ne changera rien aux critères utilisés pour refuser l'autorisation de séjour à une personne. Le projet de loi ne réduira en rien les pouvoirs du SCRS et du comité de surveillance.

Ce que nous proposons aujourd'hui, c'est simplement de corriger des irrégularités de procédure qui pourraient se produire. Nous faisons un petit pas, mais il a son importance.

[Français]

Nous avons découvert un problème et nous prenons les mesures nécessaires pour le corriger. Le projet de loi constitue une mesure législative efficace et nécessaire. On me dit que les parties d'opposition présenteront des amendements visant à améliorer le projet de loi. Il nous fera plaisir de les appuyer. Il en va de l'intérêt de tous les Canadiens et de toutes les Canadiennes.

**M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ):** Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole aujourd'hui à propos du projet de loi C-84, Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et la Loi sur l'immigration.

Ce projet de loi a été déposé le 20 février dernier par la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, et avec notre consentement, il sera adopté aujourd'hui en deuxième et en troisième lectures. La ministre, plus tôt, a remercié l'opposition officielle pour sa collaboration. Vous avez déjà constaté, depuis les quatre dernières années, que le Bloc québécois est un parti responsable.

Nous sommes un parti souverainiste et les Québécois nous ont confié le rôle d'opposition officielle. Nous avons rempli notre mandat avec beaucoup de compétence et de sérieux et c'est la raison pour laquelle nous collaborons aujourd'hui à l'adoption de ce projet de loi qui nous semble important. Nous sommes également d'accord pour accorder à ce projet de loi un traitement accéléré.

Les modifications à la loi prévoient principalement de confier à un juge à la retraite, nommé par le gouverneur en conseil, de remplacer, et donc d'agir à la place du Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité, le CSARS, lorsque celui-ci est d'avis qu'il est incapable de remplir ses fonctions, soit parce qu'il semble partial, qu'il est en conflit d'intérêts ou pour toute autre raison jugée nécessaire.

Le gouvernement affirmait plus tôt que ces changements législatifs visent à assurer la sécurité du pays. Advenant une situation où un individu constitue une menace à la sécurité du Canada, le CSARS procède à une enquête suivant les dispositions de l'article 19 de la Loi sur la citoyenneté. Ce Comité fait par la suite rapport au gouverneur en conseil qui juge de la nécessité ou non d'octroyer la citoyenneté. Dans le cas d'une demande de résidence permanente, le processus est le même, mais la décision revient à la Cour fédérale.

Le projet de loi C-84 est présenté comme une solution de rechange lorsque le CSARS ne peut exercer ses fonctions, entre autres, pour des raisons de partialité. En vertu du projet de loi C-84, le gouverneur en conseil nommera un juge à la retraite pour une période de trois à cinq ans, chargé de remplir les fonctions prévues dans la Loi sur la citoyenneté et dans la Loi sur l'immigration.

Le projet de loi peut être rétroactif. C'est ainsi qu'une disposition transitoire est prévue dans le projet de loi C-84 visant à reconnaître une décision judiciaire rendue à l'égard de la compétence du CSARS avant l'entrée en vigueur de la loi. La décision devra toutefois être définitive et sans appel.

Selon l'article 19 de la Loi sur la citoyenneté, c'est le ministre qui peut, en lui adressant un rapport à cet effet, saisir le Comité de surveillance des cas où il est d'avis que l'intéressé devrait se voir refuser l'attribution de la citoyenneté ou la délivrance du certificat de répudiation, ou encore la prestation du serment de citoyenneté.

• (1920)

Il faut, dans un tel cas, qu'il existe des motifs raisonnables de croire que la personne concernée se livrera à des activités comportant une menace envers la sécurité du Canada, ou faisant partie d'un plan d'activités criminelles organisées par plusieurs personnes agissant de concert en vue de la perpétration d'une infraction punissable par voie de mise en accusation aux termes d'une loi fédérale.

Dans les dix jours suivant la date du rapport des services de sécurité, le ministre envoie à l'intéressé un avis l'informant de l'existence du rapport. Le Comité de surveillance examine les motifs sur lesquels se base le rapport. Afin de permettre à la personne concernée d'être informée le mieux possible des circonstances qui ont donné lieu à l'établissement du rapport, le Comité lui

*Initiatives ministérielles*

adresse un résumé des informations dont il dispose. Au terme de l'enquête, le Comité de surveillance fait rapport au ministre et communique à l'intéressé ses conclusions.

Le projet de loi C-84 fait suite à l'affaire Zündel, ce citoyen allemand qui a demandé la citoyenneté canadienne en 1993. Compte tenu des renseignements obtenus par le SCRS, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration a envoyé un rapport au Comité de surveillance des activités de renseignement affirmant qu'il existait des motifs raisonnables de croire que Zündel constituait une menace envers la sécurité du Canada.

Zündel a été avisé que le Comité de surveillance avait été chargé de faire enquête sur lui. Si le rapport était confirmé, la demande de citoyenneté pourrait être rejetée, ce qui fut le cas. Il faut savoir que Zündel est une personne d'extrême-droite qui nie l'existence de l'Holocauste. Il s'agit d'un individu appartenant à des organisations qui propagent la haine. Il représente donc un risque pour la sécurité du Canada. Ces conclusions se retrouvent dans un rapport sur le Heritage Front. Et on sait que l'affaire du «Heritage Front» a attiré l'attention des médias.

Zündel dépose donc une demande en Cour fédérale visant à interdire au Comité de surveillance de mener une enquête sur lui en raison de l'existence d'une crainte raisonnable de partialité.

L'avocat de Zündel a alors présenté une demande de contrôle judiciaire sur la base de cette crainte de partialité du Comité de surveillance. Le juge de la Cour fédérale a prononcé une ordonnance interdisant au Comité de surveillance de poursuivre l'enquête, à cause de partialité. La Cour fédérale a donc accueilli l'appel de l'avocat de Zündel. De plus, le juge suggère des modifications à la loi pour faire face à de telles situations.

Le ministre n'a donc pu jusqu'ici refuser la demande de citoyenneté d'Ernst Zündel. Il pourrait ainsi être contraint de lui attribuer la citoyenneté, même si cet individu pourrait porter atteinte à la sécurité nationale.

Le Bloc québécois est d'accord avec ce projet de loi, après avoir obtenu le consentement du parti ministériel pour lui apporter deux amendements. Le premier concerne la nomination du juge à la retraite, et stipule ce qui suit: «cette nomination est précédée de consultations entre le premier ministre du Canada, le chef de l'opposition à la Chambre des communes et le chef de chacun des partis qui y disposent d'au moins douze députés.»

Par cet amendement, nous voulons éviter que les nominations faites par ce gouvernement soient entachées de patronage, comme c'est le cas particulièrement des commissaires nommés à la CISR.

Nous sommes également d'accord avec la modification déposée par le Parti réformiste.

Le deuxième amendement du Bloc québécois se lit comme suit: «Au plus tard le 30 septembre, la personne nommée au titre du paragraphe 39.1(1) présente au solliciteur général du Canada son

rapport d'activité pour l'exercice précédant cette date. Ce dernier le fait déposer devant chaque Chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant sa réception.»

• (1925)

Je suis sensible aux arguments mis de l'avant par la ministre tantôt. Cet individu nie l'existence de l'Holocauste de plus de six millions de Juifs qui ont été exterminés par les nazis au cours de la Seconde Guerre mondiale. Je profite de l'occasion pour rendre hommage à la communauté juive pour son apport exceptionnel au Canada et au Québec. J'ai visité le Musée de l'Holocauste récemment à Washington et j'ai appris à quel point cette tragédie ne devrait plus se reproduire aujourd'hui.

Pour tous ces motifs, j'appuie le projet de loi C-84.

[Traduction]

**Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.):** Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre la parole au sujet du projet de loi C-84. Ce projet de loi, tout simple, porte sur la Loi sur la citoyenneté et la Loi sur l'immigration.

Il permettrait à un juge à la retraite d'agir à la place du comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité lorsque celui-ci ne peut exercer ses fonctions. Si le projet de loi est tout simple, son histoire ne l'est pas. Avant d'accorder la citoyenneté canadienne aux immigrants reçus, on enquête sur leurs antécédents. Certaines personnes qui font une demande de citoyenneté canadienne se sont livrées à des activités dont on estime qu'elles sont une menace pour la sécurité du Canada. Aussi un processus a-t-il été prévu à juste titre pour empêcher ces personnes de devenir des citoyens canadiens.

Les articles 19 et 20 de la Loi sur la citoyenneté décrivent la procédure à suivre. La procédure est la suivante: si le ministre de la Citoyenneté et de l'immigration pense qu'il y a des motifs raisonnables de croire que la personne qui fait une demande de citoyenneté canadienne va se livrer à des activités qui constituent une menace pour la sécurité du Canada, il peut en faire rapport au comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité. Dans les dix jours suivant la transmission de ce rapport, le ministre avise l'intéressé de l'existence de ce rapport. Le comité de surveillance fait alors une enquête. L'intéressé reçoit un compte rendu des informations qui ont donné lieu au rapport du ministre.

Au terme de son enquête, le comité de surveillance fait rapport de celle-ci au gouverneur en conseil. Le gouverneur en conseil peut ensuite faire une déclaration selon laquelle il pense qu'il y a des motifs raisonnables de penser que l'intéressé va se livrer à des activités qui constituent une menace pour la sécurité du Canada.

Une telle déclaration retire à l'intéressé le droit d'obtenir la citoyenneté canadienne, mais seulement pendant deux ans. Le demandeur peut alors faire une autre demande. La Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité ou SCRS définit ce qui

*Initiatives ministérielles*

constitue une menace à la sécurité du Canada et la façon dont le CSARS doit faire son enquête.

Le paragraphe 48(2) de la loi stipule que pendant l'enquête du CSARS, le demandeur, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et le SCRS peuvent présenter des preuves et témoigner soit en personne soit par l'intermédiaire d'un avocat.

J'aimerais citer le cas Zündel. Cette affaire, qui a inspiré le projet de loi C-34, concerne la demande d'Ernst Zündel. M. Zündel a acquis une telle notoriété que je ne pense pas qu'il soit nécessaire de répéter ce qui l'a rendu tristement célèbre.

Il suffit de dire que M. Zündel a immigré au Canada le 2 septembre 1958. Le 24 octobre 1993, il demande la citoyenneté canadienne. Le 5 août 1995, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration de l'époque le prévient qu'il a fait rapport au CSARS, conformément au paragraphe 19(2) de la Loi sur la citoyenneté. Dans sa lettre, il informe M. Zündel qu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'il se livrera à des activités qui constituent des menaces pour la sécurité du Canada. La lettre précise que le ministre a pris sa décision sur la foi de renseignements et d'avis fournis par le SCRS.

Le 31 août 1995, le directeur administratif du CSARS, Maurice Archdeacon, écrit à M. Zündel pour lui dire que le CSARS a reçu le rapport du ministre concernant sa demande de citoyenneté. Il mentionne également que le CSARS va lui envoyer un résumé des renseignements en sa possession afin qu'il soit aussi bien informé que possible sur les circonstances ayant donné lieu au rapport du ministre.

Le 30 octobre 1995, le CSARS a écrit à M. Zündel pour l'aviser qu'un comité de révision menait une enquête et pour lui transmettre la description des circonstances qui avaient mené à la rédaction du rapport du ministre. La lettre disait que les gestes qu'il était susceptible de poser selon le SCRS correspondaient à ceux décrits au paragraphe 2 c) de la Loi sur le SCRS, qui qualifie de menace pour la sécurité du Canada «les activités qui touchent le Canada ou s'y déroulent et visent à favoriser l'usage de la violence grave ou de menaces de violence contre des personnes ou des biens dans le but d'atteindre un objectif politique au Canada ou dans un État étranger.»

Le 22 novembre 1995, l'avocat du CSARS et d'autres personnes ont rencontré M. Zündel et son avocat pour expliquer le processus d'enquête et répondre à leurs questions.

• (1930)

Le 11 décembre 1995, M. Archdeacon a écrit à l'avocat de M. Zündel pour l'aviser que le CSARS était prêt à procéder à l'audience, qui constituait une partie de l'enquête. Quelques ajournements ont retardé la tenue de l'audience, mais le 26 février 1996, l'avocat de M. Zündel a demandé un autre ajournement afin de

pouvoir présenter une demande de révision judiciaire en prétextant un doute raisonnable de partialité de la part du CSARS.

M. Zündel fondait cette allégation de partialité sur un rapport du CSARS intitulé «The Heritage Front Affair». M. Archdeacon a refusé cette demande par écrit le 28 février. Le 21 mars, la Cour fédérale a été saisie d'une motion demandant le sursis de l'audience du CSARS prévue pour le 25 mars et l'étude accélérée de la demande de révision judiciaire de M. Zündel.

Madame la juge McGillis a refusé d'accorder le sursis de procédure, mais elle a accepté de hâter la révision judiciaire. Les 10 et 11 juin, la demande de révision judiciaire a été entendue par le juge Heald de la Cour fédérale à Ottawa.

Après avoir entendu diverses motions de forme, le tribunal a examiné la cause pour décider s'il convenait d'empêcher le CSARS d'entreprendre les procédures ordonnées par l'article 19 de la Loi sur la citoyenneté. Tout d'abord, la cour devait déterminer quel test de préjugé s'appliquait à l'affaire, reconnaissant que tous les comités administratifs ont le devoir d'être justes envers ceux dont ils jugent les intérêts. Les tribunaux ont reconnu que le devoir d'équité varie selon la nature et la fonction du comité.

Par exemple, un comité d'élaboration des politiques ne devrait pas être accusé de préjugé parce qu'il exprime des opinions avant de tenir des audiences. Par contre, un comité administratif dont la fonction est de juger se doit de se conformer à des critères semblables à ceux des tribunaux. Dans leurs arguments devant la cour, l'avocat du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration prétendait que le rôle du CSRS est plus près d'un comité d'élaboration des politiques, tandis que l'avocat de M. Zündel disait que c'était strictement un comité administratif et que, en conséquence, il devait respecter les plus hautes normes d'impartialité selon le test de la personne indépendante informée.

En essayant de déterminer où se situait la fonction du CSRS, le juge a examiné son mandat en vertu de l'article 19 de la Loi sur la citoyenneté qui, selon le directeur exécutif du CSRS, était de procéder à une enquête pour déterminer s'il y avait des raisons raisonnables de penser que M. Zündel pourrait se livrer à des activités représentant un risque pour la sécurité du Canada.

Le juge a noté que si le demandeur, le ministre et le SCRS pouvaient présenter des instances, l'enquête du CSRS se déroulerait en privé. Une fois l'enquête terminée, le comité devait remettre un rapport au gouverneur en conseil. C'est celui-ci qui, au vu du rapport, décide si, oui ou non, il y a des raisons raisonnables de penser que M. Zündel pourrait se livrer à des activités considérées comme une menace pour la sécurité du Canada.

La cour a signalé que même s'il était vrai qu'il incombait au gouverneur en conseil et non au Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité de prendre la décision finale, on ne pouvait quand même pas sous-estimer le rôle du comité. C'est lui qui procède à l'audience durant laquelle il évalue les témoins et pèse leur témoignage. C'est le comité encore qui reçoit les mémoi-

res des parties intéressées et qui publie le rapport en se basant sur tous les renseignements disponibles.

Étant donné que M. Zündel ne pouvait présenter des instances devant le gouverneur en conseil, la seule façon pour lui de contester les allégations faites contre lui était de se présenter devant le Comité de surveillance des activités du renseignement de sécurité. La cour a jugé que même si le comité n'était pas celui qui décidait en fin de compte si oui ou non il y avait des motifs raisonnables de croire que M. Zündel menait des activités qui constituaient une menace pour la sécurité du Canada, le comité avait joué un rôle essentiel dans la décision.

Selon les juges, le rôle du comité, du moins en ce qui concerne l'article 19 de la Loi sur la citoyenneté, est très près de celui d'un organisme ayant le pouvoir de juger. Ainsi, il devait faire preuve d'impartialité aux yeux d'une tierce personne bien informée. Lorsque la Cour fédérale en est venue à cette conclusion, elle a dû alors appliquer ce critère pour voir si on avait été impartial dans l'affaire Zündel.

M. Zündel a prétendu que le point de vue du Comité de surveillance des activités du renseignement de sécurité dans le rapport sur Heritage Front donnait des motifs raisonnables de croire qu'on avait des préjugés défavorables contre lui. Même si le tribunal a décidé que l'exactitude du contenu du rapport n'était pas pertinente, il était important de noter que le comité avait présenté un rapport et avait fait les déclarations qu'il renfermait. En d'autres termes, la cour n'avait pas à décider si les conclusions du comité dans le rapport sur Heritage Front étaient valides. Ce qui importait dans ce cas-là, c'est le fait que le comité soit arrivé à ces conclusions.

Après avoir participé pendant plus de 19 mois à l'étude du rapport sur Heritage Front, il m'est apparu très clairement que le Comité de surveillance des activités du renseignement de sécurité avait fait des déclarations très partiales au sujet de M. Zündel. La cour a jugé rapidement que les déclarations du comité dans le rapport sur Heritage Front étaient très semblables au point de vue exprimé par la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration dans un autre cas. Cela n'a rien de très étonnant puisque le SCRS est une source d'information pour le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration et pour le CSARS. Il était manifeste que les conclusions dans les éléments de preuve fournis par le CSARS à partir des renseignements obtenus du SCRS avaient conduit à ce cas de partialité.

• (1935)

Le Parti réformiste estime qu'il y a des immigrants reçus à qui l'on devrait refuser la citoyenneté canadienne. Par le projet de loi C-84, le gouvernement entend contourner les difficultés que le Comité de surveillance des activités du renseignement de sécurité a posées en exagérant dans le rapport, en faisant preuve de sectarisme dans ses discussions et ses délibérations. Il a mis le gouvernement dans l'obligation de protéger les Canadiens et la citoyenneté canadienne en resserrant les règles et en confiant à un juge à la retraite la tâche qui incombait en propre au SCRS.

### Initiatives ministérielles

**Le vice-président:** La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu pour la deuxième fois et la Chambre se forme en comité plénier sous la présidence de M. Kilgour.)

(L'article 1 est adopté.)

[Français]

Sur l'article 2

**M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ) propose:**

Que le projet de loi C-84 soit modifié, à l'article 2, par substitution, à la ligne 25, page 1, de ce qui suit:

«phes 19(4), (5) et (6). Cette nomination est précédée de consultations entre le premier ministre du Canada, le chef de l'opposition à la Chambre des communes et le chef de chacun des partis qui y dispose d'au moins douze députés.»

(L'amendement est adopté.)

[Traduction]

**Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.) propose:**

Que le projet de loi C-84, à l'article 2, soit modifié par substitution, aux lignes 6 à 10, page 2, de ce qui suit:

Rémunération

et frais de déplacement et de séjour

«(3) Elle reçoit, pour chaque jour qu'elle exerce ses fonctions, la rémunération que fixe le gouverneur en conseil et est indemnisée des frais de déplacement et de séjour entraînés par l'accomplissement de celles-ci hors de son lieu de résidence.»

(L'amendement est adopté.)

[Français]

**M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ) propose:**

Que le projet de loi C-84 soit modifié, à l'article 2, par l'adjonction, après la ligne 20, page 2, de ce qui suit:

«19.3 Au plus tard le 30 septembre, la personne nommée au titre du paragraphe 19.1(1) présente au solliciteur général du Canada son rapport d'activité pour l'exercice précédant cette date. Ce dernier le fait déposer devant chaque Chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant sa réception.»

(L'amendement est adopté.)

(L'article 2, tel que modifié, est adopté.)

[Traduction]

(Les articles 3 et 4 sont adoptés.)

*Initiatives ministérielles*

• (1940)

[Français]

Sur l'article 5

**M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ)** propose:

Que le projet de loi C-84 soit modifié, à l'article 5, par substitution, à la ligne 22, page 3, de ce qui suit:

«phes 39(5) et (6) à (10). Cette nomination est précédée de consultations entre le premier ministre du Canada, le chef de l'opposition à la Chambre des communes et le chef de chacun des partis qui y disposent d'au moins douze députés.»

(L'amendement est adopté.)

[Traduction]

**Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.)** propose:

Que le projet de loi C-84, à l'article 5, soit modifié par substitution, aux lignes 28 à 32, page 3, de ce qui suit: Rémunération et frais de déplacement et de séjour

«(3) Elle reçoit, pour chaque jour qu'elle exerce ses fonctions, la rémunération que fixe le gouverneur en conseil et est indemnisée des frais de déplacement et de séjour entraînés par l'accomplissement de celles-ci hors de son lieu de résidence.»

(L'amendement est adopté.)

[Français]

**M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ)** propose:

Que le projet de loi C-84 soit modifié, à l'article 5, par adjonction, après la ligne 10, page 4, de ce qui suit:

«Rapport annuel

39.3 Au plus tard le 30 septembre, la personne nommée au titre du paragraphe 39.1(1) présente au solliciteur général du Canada son rapport d'activité pour l'exercice précédant cette date. Ce dernier le fait déposer devant chaque Chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant sa réception.»

(L'amendement est adopté.)

(L'article 5, tel que modifié, est adopté.)

(Les articles 6 et 7 sont adoptés.)

Sur l'article 8

**M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ)** propose:

Que le projet de loi C-84 soit modifié, à l'article 8, par substitution, à la ligne 6, page 5, de ce qui suit:

«phes 81(4) et (5) à (8). Cette nomination est précédée de consultations entre le premier ministre du Canada, le chef de l'opposition à la Chambre des communes et le chef de chacun des partis qui y dispose d'au moins douze députés.»

(L'amendement est adopté.)

[Traduction]

**Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.)** propose:

Que le projet de loi C-84, à l'article 8, soit modifié par substitution, aux lignes 12 à 16, page 5, de ce qui suit: Rémunération et frais de déplacement et de séjour

«(3) Elle reçoit, pour chaque jour qu'elle exerce ses fonctions, la rémunération que fixe le gouverneur en conseil et est indemnisée des frais de déplacement et de séjour entraînés par l'accomplissement de celles-ci hors de son lieu de résidence.»

(L'amendement est adopté.)

[Français]

**M. Osvaldo Nunez (Bourassa, BQ)** propose:

Que le projet de loi C-84 soit modifié, à l'article 8, par adjonction, après la ligne 26, page 5, de ce qui suit:

«Rapport annuel

81.3 Au plus tard le 30 septembre, la personne nommée au titre du paragraphe 81.1(1) présente au solliciteur général du Canada son rapport d'activité pour l'exercice précédant cette date. Ce dernier le fait déposer devant chaque Chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant sa réception.»

(L'amendement est adopté.)

(L'article 8, tel que modifié, est adopté.)

(Les articles 9 à 12 inclusivement sont adoptés.)

(Le titre est adopté.)

(Le projet de loi, tel que modifié, est adopté.)

(Rapport est fait du projet de loi, qui est agréé, lu pour la troisième fois et adopté.)

**Le vice-président:** Comme il est 19 h 45, la Chambre s'ajourne jusqu'à demain, à 10 heures.

(La séance est levée à 19 h 45.)

# TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 16 avril 1997

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

<b>La semaine nationale de l'action bénévole</b>	
M. Proud .....	9793
<b>Le logement social</b>	
M. Fillion .....	9793
<b>Les droits de la personne</b>	
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) .....	9793
<b>La Miller High School</b>	
M. Solomon .....	9793
<b>La Semaine nationale de l'action bénévole</b>	
Mme Phinney .....	9794
<b>La prestation aux aînés</b>	
M. O'Brien (London—Middlesex) .....	9794
<b>La pêche au saumon</b>	
M. McWhinney .....	9794
<b>La Semaine nationale de l'action bénévole</b>	
M. Nunez .....	9794
<b>Parcs Canada</b>	
M. Breitzkreuz (Yellowhead) .....	9795
<b>La Semaine nationale des bénévoles</b>	
Mme Clancy .....	9795
<b>Spar Aérospatiale</b>	
M. Malhi .....	9795
<b>Le maire de Thetford Mines</b>	
M. Chrétien (Frontenac) .....	9795
<b>L'industrie de haute technologie</b>	
M. Speaker (Lethbridge) .....	9795
<b>L'endettement des étudiants</b>	
M. Tremblay (Lac—Saint-Jean) .....	9796
<b>La leucémie</b>	
M. Lee .....	9796

## QUESTIONS ORALES

<b>Les commissions scolaires linguistiques</b>	
M. Duceppe .....	9796
M. Chrétien (Saint—Maurice) .....	9796
M. Duceppe .....	9796
M. Chrétien (Saint—Maurice) .....	9796
M. Duceppe .....	9797
M. Chrétien (Saint—Maurice) .....	9797
Mme Venne .....	9797
M. Dion .....	9797
Mme Venne .....	9797
M. Dion .....	9797
<b>Le gouvernement du Canada</b>	
M. Manning .....	9797
M. Chrétien (Saint—Maurice) .....	9798
M. Manning .....	9798

M. Chrétien (Saint—Maurice) .....	9798
M. Manning .....	9798
M. Chrétien (Saint—Maurice) .....	9798
<b>Les commissions scolaires linguistiques</b>	
M. Duceppe .....	9798
M. Dion .....	9799
M. Duceppe .....	9799
M. Dion .....	9799
<b>L'aéroport international Pearson</b>	
M. Harper (Simcoe—Centre) .....	9799
M. Anderson .....	9799
M. Harper (Simcoe—Centre) .....	9799
M. Anderson .....	9800
<b>L'aéroport Pearson</b>	
M. Crête .....	9800
M. Anderson .....	9800
M. Crête .....	9800
M. Anderson .....	9800
<b>Les pêches</b>	
M. Cummins .....	9800
M. Mifflin .....	9800
M. Cummins .....	9801
M. Mifflin .....	9801
<b>Les affaires indiennes</b>	
M. Bachand .....	9801
M. Irwin .....	9801
M. Bachand .....	9801
M. Irwin .....	9801
<b>La fiscalité</b>	
Mme Cohen .....	9802
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	9802
<b>La justice</b>	
M. Ramsay .....	9802
M. Rock .....	9802
M. Ramsay .....	9802
M. Rock .....	9802
<b>L'usine Hyundai de Bromont</b>	
M. Leroux (Shefford) .....	9803
M. Bodnar .....	9803
<b>La ministre du Patrimoine canadien</b>	
M. Mills (Red Deer) .....	9803
Mme Copps .....	9803
<b>Le logement</b>	
M. Blaikie .....	9803
M. Irwin .....	9803
<b>L'immigration</b>	
M. Dromisky .....	9803
Mme Robillard .....	9803
<b>Recours au Règlement</b>	
<b>Propos tenus au cours de la période des questions</b>	
M. Mills (Red Deer) .....	9804

## AFFAIRES COURANTES

<b>Réponse du gouvernement à des pétitions</b>	
M. Zed .....	9804

<b>La revendication territoriale des Dénés et des Métis</b>	
M. Patry .....	9804
<b>L'accord sur les revendications territoriales des Gwitch'in.</b>	
M. Patry .....	9804
<b>Les comités de la Chambre</b>	
<b>La santé</b>	
Mme Hickey .....	9804
<b>L'agriculture et l'agroalimentaire</b>	
M. Vanclief .....	9804
<b>La procédure et les affaires de la Chambre</b>	
M. Zed .....	9804
<b>La Loi sur la protection des renseignements personnels</b>	
Projet de loi C-405. Adoption des motions de présentation et de première lecture .....	9804
Mme Chamberlain .....	9804
<b>Pétitions</b>	
<b>Les droits des parents</b>	
M. Breitzkreuz (Yorkton—Melville) .....	9805
<b>Les droits de la personne</b>	
M. Breitzkreuz (Yorkton—Melville) .....	9805
<b>Le Code criminel</b>	
M. Breitzkreuz (Yorkton—Melville) .....	9805
<b>Les droits des parents</b>	
M. Breitzkreuz (Yorkton—Melville) .....	9805
<b>Le réseau routier</b>	
M. Breitzkreuz (Yorkton—Melville) .....	9805
<b>L'avortement</b>	
M. Breitzkreuz (Yorkton—Melville) .....	9805
<b>Le contrôle des armes à feu</b>	
M. Breitzkreuz (Yorkton—Melville) .....	9805
<b>La taxe d'accise</b>	
M. Breitzkreuz (Yorkton—Melville) .....	9805
<b>L'âge du consentement</b>	
M. Breitzkreuz (Yorkton—Melville) .....	9805
<b>Le réseau routier Canadien</b>	
M. Dromisky .....	9806
<b>Les chemins de fer</b>	
M. Dromisky .....	9806
<b>L'unité nationale</b>	
M. Proud .....	9806
<b>Les aliments naturels</b>	
M. Gallaway .....	9806
<b>Le réseau routier</b>	
M. Graham .....	9806
<b>La fiscalité</b>	
M. Graham .....	9806
<b>Les armes nucléaires</b>	
M. Graham .....	9806
<b>Les réacteurs nucléaires</b>	
M. Graham .....	9806
<b>Le prix du carburant</b>	
M. Riis .....	9806
<b>La fiscalité</b>	
M. Riis .....	9806
<b>Le système routier national</b>	
M. Riis .....	9807
<b>L'âge requis pour consentir</b>	
M. Harper (Simcoe—Centre) .....	9807
<b>Les armes nucléaires</b>	
M. Ianno .....	9807
<b>La fiscalité</b>	
M. Ianno .....	9807

M. Schmidt .....	9807
<b>Les agents de la sécurité publique</b>	
M. Szabo .....	9807
<b>La fiscalité</b>	
M. Szabo .....	9807
<b>L'étiquetage des boissons alcoolisées</b>	
M. Szabo .....	9807
<b>La justice</b>	
M. Hill (MacLeod) .....	9807
<b>Les produits naturels</b>	
M. Hill (MacLeod) .....	9807
<b>La taxe sur les livres</b>	
M. McTeague .....	9808
<b>La Loi sur le divorce</b>	
M. McTeague .....	9808
<b>Les aliments de santé</b>	
M. Steckle .....	9808
<b>Les cartes de crédit</b>	
M. Crête .....	9808
<b>Questions transformées en Ordres de dépôt de documents</b>	
M. Zed .....	9808

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>La Loi maritime du Canada</b>	
Projet de loi C-44. Motion de troisième lecture .....	9808
M. Goodale .....	9808
M. Keyes .....	9808
M. Crête .....	9811
M. Silye .....	9817
M. Comuzzi .....	9821
M. Hoepfner .....	9822
M. Mills (Broadview—Greenwood) .....	9823

## AFFAIRES COURANTES

<b>Comités de la Chambre</b>	
<b>Finances</b>	
M. Peterson .....	9824
<b>Les travaux de la Chambre</b>	
M. Zed .....	9824

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>Loi maritime du Canada</b>	
Projet de loi C-44. Reprise de l'étude en troisième lecture .....	9824
M. Rocheleau .....	9824
Mme Ablonczy .....	9826
Report du vote sur la motion .....	9826
<b>Le Code criminel</b>	
Projet de loi C-55. Reprise de l'étude à l'étape de la troisième lecture .....	9826
<b>Loi maritime du Canada</b>	
Projet de loi C-44. Reprise de l'étude de la motion de troisième lecture .....	9827
Adoption de la motion par 128 voix contre 39 .....	9827
Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi .....	9828
<b>Le Code criminel</b>	
Projet de loi C-55. Reprise de l'étude en troisième lecture .....	9828
Adoption de la motion par 141 voix contre 27 .....	9828



## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

### Loi interdisant l'exportation des eaux du Canada

Projet de loi C-232. Motion de deuxième lecture .....	9829
M. Riis .....	9829
M. Godfrey .....	9832
Mme Guay .....	9833
M. Dromisky .....	9834
M. Penson .....	9835
M. Caccia .....	9836
Mme Brown (Oakville—Milton) .....	9837

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

### La Loi sur la citoyenneté

Projet de loi C-84. Motion visant à la deuxième lecture ..	9839
Mme Robillard .....	9839
M. Nunez .....	9840
Mme Meredith .....	9841
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi; formation de la Chambre en comité plénier, sous la présidence de M. Kilgour .....	9843
Adoption de l'article 1 .....	9843
Sur l'article 2 .....	9843
M. Nunez .....	9843
Amendement .....	9843
Adoption de l'amendement .....	9843
Mme Meredith .....	9843
Amendement .....	9843
Adoption de l'amendement .....	9843
M. Nunez .....	9843
Amendement .....	9843
Adoption de l'amendement .....	9843

Adoption de l'article 2 modifié .....	9843
Adoption des articles 3 et 4 .....	9843
Sur l'article 5 .....	9844
M. Nunez .....	9844
Amendement .....	9844
Adoption de l'amendement .....	9844
Amendement .....	9844
Mme Meredith .....	9844
Amendement .....	9844
Adoption de l'amendement .....	9844
M. Nunez .....	9844
Amendement .....	9844
Adoption de l'amendement .....	9844
Adoption de l'article 5 modifié .....	9844
Adoption des articles 6 et 7 .....	9844
Sur l'article 8 .....	9844
M. Nunez .....	9844
Amendement .....	9844
Adoption de l'amendement .....	9844
Amendement .....	9844
Mme Meredith .....	9844
Amendement .....	9844
Adoption de l'amendement .....	9844
M. Nunez .....	9844
Amendement .....	9844
Adoption de l'amendement .....	9844
Adoption de l'article 8 modifié .....	9844
Adoption des articles 9 à 12 inclusivement .....	9844
Adoption du titre .....	9844
Adoption du projet de loi modifié .....	9844
Rapport; approbation du projet de loi; troisième lecture et adoption du projet de loi .....	9844





**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes/Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste – lettre**

**Lettermail**

**8801320  
Ottawa**

*En cas de non – livraison,*

*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — Édition  
45 boulevard Sacré – Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*If undelivered, return COVER ONLY to:*

Public Works and Government Services Canada — Publishing  
45 Sacré – Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

**Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes**

**Published under the authority of the Speaker of the House of Commons**

**Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:**

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

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**On peut obtenir la version anglaise de cette publication en écrivant à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition, 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 Public Works and Government Services Canada – Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9, at \$1.75 per copy or \$286 per year.**