



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 136 • NUMÉRO 097 • 2^e SESSION • 36^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le lundi 15 mai 2000

Présidence de l'honorable Gilbert Parent

TABLE DES MATIÈRES

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

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante:

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 15 mai 2000

La séance est ouverte à 11 heures.

Prière

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1105)

[Traduction]

LA CRÉATION D'EMPLOIS

M. Peter Mancini (Sydney—Victoria, NPD) propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait tenir compte des taux de chômage régionaux quand il établit ou agrandit des bureaux et des organismes gouvernementaux en vue de stimuler la création d'emplois dans les régions où sévit le chômage.

—Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir aujourd'hui au sujet de ma motion. Les députés ne devraient pas être surpris que cette motion vienne de moi étant donné que je représente une des régions qui souffre depuis longtemps d'un taux de chômage élevé.

Nous ne sommes pas les seuls en cela. Un des privilèges et, je suppose, des avantages dont on jouit en tant que député, c'est qu'on a beaucoup à apprendre. Or, j'ai appris au cours des trois dernières années que le chômage chronique auquel le Cap-Breton doit faire face n'est pas exclusif à cette région. D'autres régions du Nouveau-Brunswick, y compris, chose certaine, la région représentée par mon collègue d'Acadie—Bathurst, souffrent également d'un chômage chronique élevé.

La circonscription de la députée qui appuie cette motion, notre bienveillante collègue du Yukon, est également frappée par le chômage, au même titre que les régions du nord du pays, que le nord

du Manitoba et certaines parties du nord de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. En fait, aucune région du pays n'est à l'abri d'un chômage chronique élevé. Comme nous l'avons dit à de multiples reprises à la Chambre, l'écart entre les régions nanties du pays et les régions défavorisées se creuse énormément.

Je prétends humblement que l'une des façons de remédier à cette situation pour le gouvernement est d'insérer cette motion dans le processus de prise de décisions. Fondamentalement, cette motion dit que si le gouvernement agrandit un ministère ou un organisme ou en crée de nouveaux, il devrait notamment tenir compte des taux de chômage dans les régions du pays où sévit un chômage chronique élevé.

Il convient de se pencher sur cette motion un lundi. En effet, la plupart d'entre nous arrivent ce matin de leur circonscription. Je sais pour ma part que, lorsque je quitte l'aéroport de Sydney, au Cap-Breton, et que j'arrive à Ottawa et me rends au centre-ville, ou lorsque je fais le trajet inverse, c'est une expérience aigre-douce, car nous pouvons constater l'énorme richesse qu'on trouve à Ottawa et qui est attribuable en grande partie à la présence de la fonction publique dans la ville, puisque c'est la capitale du pays.

À une époque, il fallait qu'il en soit ainsi. À une époque, pour une administration et une communication efficaces, les ministères devaient être regroupés dans une région donnée—cette région étant naturellement la capitale.

• (1110)

Dernièrement, j'ai appris une chose. J'ai appris cela lors d'une conversation que j'ai eue avec le ministre de Pêches et Océans et son directeur régional adjoint. La garde côtière exploite dans ma circonscription une station radio pour assurer la liaison navire-terre. Il était envisagé de déplacer cette station et de centraliser les opérations à Halifax. Les habitants de ma circonscription, ceux qui sont employés dans ce secteur, étaient—c'est compréhensible—mécontents à l'idée de devoir déménager.

Quand j'ai rencontré le directeur régional adjoint, il m'a dit que s'ils voulaient, ils pouvaient très bien guider les navires qui empruntaient le golfe et le lac Bras d'Or à partir d'un bureau à Ottawa. Ce à quoi j'ai répliqué que s'ils avaient la technologie pour faire cela, ils pouvaient très bien guider les navires qui empruntaient le

Initiatives parlementaires

port d'Halifax et d'autres ports à partir de cet endroit. Il s'est mis à rire, je lui ai donc demandé si j'avais tort et si la technologie fonctionnait seulement dans un sens. Il a réfléchi. Peut-être a-t-il l'intention de travailler pour le Sénat ou d'y être nommé, je ne sais pas, mais après un second examen objectif, il m'a dit que j'avais raison, qu'il ne voyait pas pourquoi cela ne pourrait pas se faire.

Nous savons que le Comité permanent des Pêches et des Océans a recommandé dans un de ses rapports, il y a deux ans, peut-être moins, que le ministère des Pêches et des Océans soit situé sur l'une ou l'autre de nos côtes, car il n'y a pas de poisson dans le canal Rideau. Le ministère avait commis des erreurs de calcul. Le comité permanent estimait que les fonctionnaires du ministère devraient travailler dans les localités de pêche pour entendre directement le point de vue des pêcheurs.

Quelle côte choisir? Je proposerais, comme la motion le dit, qu'un des critères soit que le gouvernement tienne compte des régions où sévit le chômage. Je dirai bien franchement qu'il serait avantageux qu'un ministère aussi énorme soit situé dans l'ouest de Terre-Neuve. Je ne prêcherai pas pour ma paroisse, même si j'aimerais bien qu'il soit situé dans ma circonscription. Admettons que le ministre soit installé à Port aux Basques. Admettons qu'ils soit installé à Argentia, dans une localité dont les ressources fondamentales sont en train de s'épuiser. De tels emplois bien payés y seraient les bienvenus et apporteraient un peu de stabilité à cette localité.

En revanche, il y a peut-être des circonscriptions situées le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, et je ne les connais pas aussi bien, qui conviendraient pour l'installation du ministère. Qu'en serait-il des communications? Nous disposons désormais de la technologie voulue. C'est ce que nous répète constamment le ministre de l'Industrie. La nouvelle ère de la technologie nous permet d'accomplir notre travail et de faire fonctionner les ministères à l'aide d'ordinateurs où que nous soyons au pays. Si le secteur privé peut le faire, si cela peut se faire à partir d'Ottawa jusque dans les régions, je ne vois pas pourquoi cela ne peut pas se faire à partir des régions jusqu'au centre.

Il y a un autre aspect que je voudrais soulever. Il y a quelque temps, dans les années 1980 pour être plus précis, il y a eu ce qu'on appelait alors une décentralisation qui a eu pour conséquence que le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration s'est retrouvé dans ma ville natale. C'est une bonne chose car, alors que le gouvernement se retire de la Société de développement du Cap-Breton, alors que le gouvernement se retire d'autres secteurs et alors que nous sommes confrontés à de réels défis économiques, il y a au moins ceci de bon. Les employés du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration contribuent grandement à la survie du centre ville. Ils ont les moyens de s'offrir des déjeuners, de s'acheter des vêtements et tout ce qui permet aux petits entrepreneurs de rester en affaires. S'ils pouvaient approvisionner divers ministères, ces petits entrepreneurs s'en tireraient à meilleur compte.

Un peu plus tôt dans l'exercice de mon mandat, j'ai échangé avec le ministre de la Défense nationale. Il y a bien une petite base militaire à Sydney. Quand il a fallu remeubler les lieux, deux petits entrepreneurs de la région se sont rendus au ministère pour offrir leurs services. Ils ont essuyé une rebuffade. Les meubles ont été apportés d'ailleurs. L'économie locale n'a malheureusement béné-

ficié d'aucune retombée à cette occasion, mais il ne fait aucun doute que la présence d'un ministère ou organisme gouvernemental important serait bénéfique aux collectivités de la région.

● (1115)

Nous ne contestons pas, car il suffit de voir la situation des villes où les dépenses de la fonction publique et du gouvernement fondent l'économie locale. Je suis heureux pour la population d'Ottawa, où de grandes entreprises de haute technologie s'installent les unes après les autres. Elles s'y installent en partie du fait de la stabilité de la situation financière locale.

Il en va de même pour Halifax, dans ma province d'origine, et pour Moncton ou Fredericton, dans le Nouveau-Brunswick. La présence de l'administration publique garantit aux investisseurs une certaine stabilité financière. À vrai dire, les richesses créées par le secteur privé dans certaines de ces capitales aujourd'hui permettraient que le secteur public s'en retire sans causer de grandes perturbations dans l'économie locale, surtout si l'on s'agit d'une nouvelle agence ou d'un nouveau service gouvernemental.

Mais voici un autre exemple: le ministre du Patrimoine canadien a annoncé récemment que 48 millions de dollars seraient consacrés à la construction d'un musée national de la guerre. Je n'ai rien contre, mais je ne vois pas pourquoi le musée doit être situé à Ottawa. Je ne pense pas qu'il y ait de raison particulière pour que ces fonds soient dépensés dans cette ville. Le projet crée des emplois dans les secteurs de la construction et du tourisme. Il attire les touristes dans la région. Pourquoi ne pas envisager de construire le musée dans une région dont la population a bravement servi le pays en envoyant au front ses soldats, marins et aviateurs? Ce pourrait être n'importe quelle région, puisqu'aucune n'a le monopole du courage. Nous pourrions envisager, pour la construction de ce musée, une région où sévit un fort taux de chômage et dont la population aurait vaillamment contribué à l'effort de guerre. Le musée y attirerait les touristes. Le projet créerait des emplois dans le secteur de la construction et le reste.

Mais le gouvernement préfère investir encore une fois dans cette ville. Dès que ces travaux prendront fin, je suppose que l'on entreprendra la rénovation des édifices du Parlement qui coûtera des millions de dollars. Je ne sais pas où ils s'arrêteront, mais il existe des plans prévoyant la construction de boulevards dans la ville, tout cela aux frais du gouvernement. Depuis mon arrivée à Ottawa, ils ont asphalté trois fois la route située à proximité de mon bureau. Les électeurs de ma circonscription seraient prêts à tout pour obtenir un dixième du seul budget d'asphaltage autour des immeubles du gouvernement à Ottawa.

Quand on s'arrête à la façon dont l'expansion de la région de la capitale nationale du côté de Hull a favorisé l'essor de cette région, on constate certes que cela peut fonctionner.

Je souligne aussi que nous avons été critiqués au Cap-Breton en raison des sommes consacrées à la Devco. Des gens ont dit que le gouvernement verse des millions de dollars à l'industrie charbonnière. Je prie les députés de réfléchir à la réalité suivante et à l'incidence qu'elle aurait dans leur propre circonscription. Quelque 60 millions de dollars sont déposés à toutes les deux semaines dans des comptes de banque de Halifax. Ce montant représente la rému-

nération des fonctionnaires. Ces derniers accomplissent un travail important, et Dieu sait que nous sommes d'accord avec ce qu'ils font. Toutefois, si le quart de ce montant était déposé dans ma circonscription, il contribuerait certes à atténuer les pertes d'emplois qui se produiront lorsque le gouvernement fédéral se retirera de l'industrie.

Il est intéressant de souligner que le plus récent territoire du Canada, le Nunavut, a reconnu l'importance de ce genre de travail. Le Nunavut se démarque dans la mesure où il a reconnu les lacunes du gouvernement fédéral sur ce plan et a formulé des recommandations dans un plan détaillé exposant les priorités du nouveau gouvernement territorial. On l'a appelé le mandat Bathurst. Selon le nouveau gouvernement, les gens se sentiront près de leur administration s'ils estiment que l'argent de leurs impôts leur permettra de bénéficier d'avantages non seulement sous la forme de services, mais aussi sous la forme de développement économique. Une des façons d'y arriver consiste à installer des ministères dans les collectivités environnantes. Comme je l'ai mentionné, pourquoi n'en serait-il pas ainsi? La technologie permet de le faire.

Le Nunavut exhorte le gouvernement à s'acquitter de ses engagements de fournir de l'emploi aux collectivités décentralisées. Pour qu'une collectivité se sente près du gouvernement fédéral et perçoive qu'elle tire des avantages de l'argent de ses impôts, existe-t-il une meilleure façon que de voir le gouvernement dépenser de l'argent chez elle?

• (1120)

Grâce à des partenariats, le gouvernement consacre de l'argent à l'asphaltage, à l'aide aux provinces et aux soins médicaux. Nous avons tous les jours à la Chambre des débats visant à déterminer si l'engagement du gouvernement fédéral est suffisant.

Par exemple, le fait que le nouveau registre des armes à feu n'ait pas été implanté à Ottawa est tout à l'honneur du gouvernement. Ce registre est une illustration très claire des dépenses du gouvernement dans une collectivité.

Je n'ai pas l'intention de parler du scandale qui touche DRHC et qui a accaparé tant de temps à la Chambre; ce que je dis dans cette motion, c'est que, plutôt que de se baser sur des critères tels que le favoritisme politique, l'un des critères impérieux dans la détermination du lieu d'implantation de ces bureaux gouvernementaux devrait être la possibilité d'aider les régions où le chômage est élevé.

Il est très difficile de justifier, à notre époque, l'établissement d'une agence ou d'un ministère gouvernemental dans une ville telle qu'Ottawa, alors que certaines régions du pays, en particulier ma ville, présentent un taux de chômage de 21 ou 22 p. 100. Je ne vais pas parler uniquement d'Ottawa. Il est également difficile de justifier l'établissement de ces organismes à Toronto, où on prévoit un manque de main-d'oeuvre qualifiée. Cela pourrait également représenter des économies pour les contribuables étant donné le montant des impôts que paierait le gouvernement du Canada pour un édifice d'une grande superficie dans des régions à forte densité de population où les terrains coûtent cher. Or, si ces bureaux sont implantés

Initiatives parlementaires

hors des grands centres, on peut trouver des immeubles de bureaux vides dans les régions où le chômage est élevé.

Je pourrais montrer au gouvernement, tout le long de la rue principale de Sydney Mines ou de l'avenue Plumber à New Waterford, des bâtiments vides qu'une agence ou un bureau gouvernemental pourrait occuper à un coût qui représenterait des économies non négligeables pour les Canadiens.

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la motion d'initiative parlementaire du député contient de bonnes idées. Je pense que si nous pouvions utiliser l'assurance-emploi comme il le propose, elle ne serait alors pas utilisée à des fins politiques.

Je veux attirer l'attention de la Chambre sur ce que le député a dit au sujet de la centralisation au Nouveau-Brunswick de l'enregistrement des armes à feu. Cette centralisation n'a rien d'incorrect en soi. Elle concorde avec la motion du député. Toutefois, après qu'un nouveau gouvernement a été élu au Nouveau-Brunswick, il était question de déménager le bureau d'enregistrement, ce qui montre clairement que l'assurance-emploi est utilisée à des fins politiques, ce qui ne devrait pas être le cas, car les Canadiens contribuent à ce régime et qu'il n'y a rien de mal à aider les régions où le chômage est élevé en y établissant des bureaux du gouvernement.

Dans ma province d'origine, bien des bureaux du gouvernement établis à Regina ont été transférés dans de plus petites villes où ils peuvent continuer à fonctionner comme avant. Par exemple, les bureaux de l'assurance-récolte se trouvent maintenant à Melville. Le bureau chargé des retraites n'est plus à Regina. Il donne du travail dans les plus petites régions de la Saskatchewan, ce qui est bien.

Je veux aussi parler de ce que le député a dit à propos de la rue devant son bureau qui a été pavée trois fois. Quand je suis arrivé à la Chambre, un francophone m'a dit: «M. Bailey, sachez qu'à Ottawa, il y a deux saisons.» Je lui ai répondu: «Ah oui, lesquelles?» Il m'a dit: «L'hiver et la construction.» Cela m'est resté à l'esprit. C'est vrai que nous dépensons beaucoup d'argent à Ottawa. Je ne suis toutefois pas d'accord avec le député sur l'emplacement du Musée national de la guerre. À part cela, ses arguments ont été bien reçus.

• (1125)

J'ai mentionné brièvement l'autre jour que les jeunes de ma circonscription se précipitent sur les plates-formes pétrolières dès qu'ils en ont la chance. Ils font des quarts de travail de douze heures, ils travaillent très fort et ne retournent chez eux qu'à la fin de l'exploitation. La plupart d'entre eux ont droit aux prestations d'assurance-emploi. Cependant, s'ils habitent avec leurs parents sur la ferme familiale, qu'ils n'ont pas de carnet de permis et qu'ils ne sont pas des agriculteurs enregistrés, ils n'ont pas droit aux prestations. C'est là une vraie injustice. Tous les députés le reconnaissent. C'est un mauvais usage des fonds publics. Nous devrions profiter du temps que nous passons ici à la Chambre pour dire aux gens qui s'occupent de l'AE que cet argent n'est pas une taxe, même s'ils l'utilisent comme tel. Nous devons veiller à ce que tous y soient admissibles.

Initiatives parlementaires

Le député, qui a parlé de sa circonscription, a dit qu'il était bien au courant du fort taux de chômage etc. J'aimerais rapporter à la Chambre un cas de grave injustice dont je suis saisi et que personne ne semble prêt à vouloir corriger.

Il s'agit d'un jeune homme de 24 ans qui a toujours travaillé sur les plates-formes pétrolières. Il a été victime d'un grave accident et il ne peut plus jamais reprendre le travail qu'il faisait autrefois. L'assurance-emploi et le ministère du Développement des ressources humaines lui ont rapidement et à juste titre fourni de l'argent à ce jeune homme intelligent pour qu'il puisse se recycler et trouver un nouvel emploi qui lui permettra de gagner suffisamment d'argent pour payer la pension alimentaire qu'il avait toujours versé par le passé.

Dans le cadre d'un programme d'AE, le ministère du Développement des ressources humaines a fait en sorte que cet homme suive une formation et tout allait bien pour lui. Cependant, un autre organisme gouvernemental a saisi les fonds de sa formation pour payer la pension alimentaire qu'il devait. Franchement, je pense que cet homme est non seulement démuni et désespéré, mais également suicidaire.

Il y a quelque chose de malsain dans l'opposition que peuvent se livrer des organismes gouvernementaux. C'est ce qui est arrivé dans ce cas. D'ailleurs, je connais d'autres cas semblables. Il faudrait se pencher sur cette question. On a communiqué avec divers ministres, dont la ministre de la Justice et le premier ministre, ainsi qu'avec des représentants provinciaux. Personne n'a encore réagi à ce problème de taille.

Le député a parlé de création d'emplois. Je doute que quiconque y trouverait à redire s'il n'y avait aucune ingérence politique. Nous pourrions déplacer de nombreux organismes d'Ottawa vers diverses régions canadiennes et l'AE en serait un. On ne devrait pas se sentir coupable d'utiliser cet argent à des fins politiques.

Le fait que l'AE aide à augmenter les recettes générales m'ennuie un peu. Je suis entièrement d'accord avec le gouvernement quand il dit qu'il doit y avoir un surplus au cas où il y aurait un ralentissement, mais il y a une limite au surplus qu'il lui faut. Pour les travailleurs canadiens, ce n'est plus une assurance, mais un impôt.

Le dernier point que je voudrais soulever a trait aux étudiants.

• (1130)

Je me rappelle le premier emploi rémunéré que j'ai eu. Il n'y avait pas d'assurance-emploi à l'époque. Les jeunes trouvent peut-être leur premier emploi chez Dairy Queen ou McDonald's. Quand ils reçoivent leur premier chèque de paie, ils y voient deux grosses déductions, l'une au titre de l'impôt sur le revenu et l'autre au titre de l'assurance-emploi. L'impôt sur le revenu est retenu à la source même s'ils sont des étudiants et ils ne récupéreront peut-être jamais leurs déductions pour l'assurance-emploi. Nous encourageons les jeunes à dénicher un emploi, mais il devrait exister une déclaration quelconque visant à limiter le montant de cotisations à l'assurance-emploi qu'ils ont à payer. Les jeunes de 14, 15 ou 16 ans qui reçoivent leur premier chèque de paie doivent trouver un peu décevant de voir le montant d'argent qui y est déduit. Après tout, la

caisse affiche un excédent de 27 milliards de dollars ici à Ottawa. Nous devons vraiment faire quelque chose pour remédier à la situation, car c'est injuste.

Je félicite le député de sa motion visant à créer des emplois. J'aimerais croire que cet argent ne servirait pas à des fins politiques, mais je ne puis le croire sans l'ombre d'un doute.

La motion ne fera pas l'objet d'un vote. C'est lundi matin et qui donc se soucie d'une motion d'initiative parlementaire. Cependant, avant que nous l'écartions complètement, je tiens à dire que la motion a quelque chose de substantiel à considérer de la part des députés des deux côtés de la Chambre.

J'espère que les députés d'en face et ceux de ce côté-ci de la Chambre comprendront qu'il y a des corrections à apporter au régime d'assurance-emploi du Canada. Ils devraient se montrer attentifs et réfléchir à la motion d'initiative parlementaire et à certains des graves problèmes que j'ai évoqués ce matin. J'espère que les gens qui écoutent les débats aujourd'hui y réfléchiront également.

M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de Sydney—Victoria de sa motion sur la création d'emplois et à lui dire que, en principe, les députés ministériels ne s'opposent pas à l'intention que traduit la motion n° 268. Le gouvernement fait déjà exactement ce que le député propose.

Le gouvernement a toujours envisagé l'avenir du Canada comme celui d'un pays fort et dynamique où toutes les régions ont part à la prospérité. C'est pourquoi nous sommes toujours déterminés à appliquer une stratégie de création d'emplois qui met l'accent sur le soutien de la croissance du secteur privé, qui pourra créer plus d'emplois, ce que nous souhaitons tous.

Si l'ensemble de l'appareil fédéral appuie la priorité du gouvernement en matière de création d'emplois, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, Industrie Canada, l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec et l'Agence de promotion économique du Canada atlantique jouent un rôle clé dans le Programme emploi et croissance. Ces ministères et organismes travaillent en partenariat avec d'autres niveaux de gouvernement, des associations et le secteur privé pour soutenir le lancement de nouvelles entreprises et aider les entreprises existantes à croître et à prospérer. Le député de Sydney—Victoria l'a reconnu.

À l'échelon national, ces organisations travaillent ensemble à accroître la part du Canada dans les échanges mondiaux et à améliorer les conditions favorables à l'investissement dans l'économie canadienne. Elles préconisent des améliorations de la performance du Canada en matière d'innovation et aident à bâtir un marché équitable, efficace et concurrentiel pour les entreprises et les consommateurs.

Au niveau régional, ces organisations appliquent des programmes spécialement adaptés aux besoins des diverses régions, mais qui servent aussi des objectifs plus généraux comme une création d'emplois ciblée, la promotion des exportations, l'amélioration du

Initiatives parlementaires

climat des affaires et l'accès au financement et à l'information sur la technologie.

Au niveau local, ces organisations nouent des partenariats avec des collectivités et des associations. Un de leurs partenaires est le réseau de la Société d'aide au développement des collectivités, qui possède plus de 250 bureaux au pays. Ces organisations de la base, appuyées par des conseils d'administration formés de bénévoles et un personnel réduit d'employés rémunérés, offrent des programmes aux entreprises qui veulent s'établir ou s'agrandir, lesquelles, à leur tour, créent de nouveaux emplois au sein de la collectivité. En ce qui concerne les interventions du gouvernement fédéral lui-même, nos bureaux répartis un peu partout au pays assurent une présence importante dans chacune des régions.

• (1135)

En principe, le gouvernement n'est pas opposé à l'intention de la motion du député. En fait, lorsque l'occasion se présente d'étendre la présence fédérale dans une région, c'est ce que nous faisons, comme le député le propose.

L'expérience de Summerside, par exemple, est un excellent cas d'espèce. Dans ce dossier, nous avons collaboré avec le gouvernement provincial pour compenser l'impact de la fermeture de la BFC Summerside. Nous avons établi un nouveau centre de TPS, alors que le gouvernement provincial a déménagé l'école de police du collège Holland dans la région. Ces mesures ont fait naître une activité fort importante et diversifiée dans le secteur privé, en parallèle avec l'établissement du parc Slemon.

En pratique, lorsqu'il est question d'agrandir ou d'établir des bureaux du gouvernement, on prend déjà en considération le critère du chômage élevé dans les régions. En réalité cependant, les gouvernements expansionnistes sont disparus. Je peux comprendre que l'on trouve important que, à titre de gouvernement, nous fassions tout notre possible pour créer de nouveaux emplois et de nouveaux débouchés pour nos citoyens. Par ailleurs, tous les députés comprennent sans doute que, de nos jours, la création d'emplois ne peut plus provenir de l'expansion des gouvernements.

Au lieu d'une stratégie de création d'emplois et de déplacement des effectifs au sein de la fonction publique, notre gouvernement a opté pour une autre stratégie. Au lieu de déplacer du personnel ou d'agrandir des bureaux gouvernementaux, nous avons décidé de contribuer à créer des emplois tout neufs dans le secteur privé.

Nous en avons eu un exemple récemment au Cap-Breton. Au lieu de déplacer des fonctionnaires, le gouvernement fédéral a collaboré avec la province et le secteur privé pour créer de nouveaux emplois. Grâce à ces efforts, la société EDS Canada a récemment annoncé qu'elle allait établir un centre de renseignements qui devrait créer jusqu'à 900 nouveaux emplois à plein temps à Sydney au cours des quatre prochaines années.

Je suis très heureux de dire que notre tactique fonctionne, non seulement au Canada atlantique, mais dans chaque région du pays, et que nous contribuons à créer de nouveaux emplois. Tous les mois, de nouveaux emplois sont créés. Selon Statistique Canada, en avril dernier, l'économie canadienne a connu une croissance de l'emploi

pour un vingt-septième mois consécutif. En termes concrets, on peut dire que cette croissance a mené à la création de 115 000 nouveaux emplois dans les quatre premiers mois de l'année.

Les efforts que nous déployons pour soutenir la création d'emplois se reflètent également dans le taux de chômage qui est demeuré à 6,8 p. 100 en avril, son niveau le plus faible depuis près d'un quart de siècle. En fait, nous sommes parvenus à réduire de 4,6 points de pourcentage le taux de chômage qui s'établissait à 11,4 p. 100 lorsque nous sommes arrivés au pouvoir en octobre 1993. Autrement dit, nous avons réussi à réduire le taux de chômage de plus de 40 p. 100 depuis 1993.

Voilà donc ce que notre engagement et notre dévouement, avec les bonnes initiatives prises en temps opportun, peuvent accomplir: de nouveaux emplois pour plus de Canadiens. Si on fait le calcul, cela fait un nombre assez impressionnant d'emplois tout neufs. Depuis que nous sommes arrivés au pouvoir en 1993, plus de 1,9 million d'emplois nouveaux ont été créés. Je n'ai aucun doute que notre stratégie en matière d'emploi et de croissance va continuer à avoir des effets bénéfiques pour les Canadiens dans toutes les régions et nous allons continuer à mettre l'accent sur la création d'emplois et la diminution du chômage.

Selon Statistique Canada, notre pays traverse la période de croissance la plus longue qu'il ait jamais connue depuis qu'on tient des statistiques à ce sujet: 18 trimestres d'affilée pendant lesquels le PIB a augmenté. En outre, l'indice avancé composite, qui est l'indicateur de la croissance économique projetée pour les trois prochains mois, a gagné 1,1 p. 100 en mars, soit presque le double de ce qu'avaient prévu les économistes qui en avaient situé l'augmentation à 0,6 p. 100.

• (1140)

Les politiques et les mesures mises en place par notre gouvernement marchent. Mais qui plus est, aujourd'hui, grâce à nos efforts, un plus grand nombre de Canadiens travaillent. Nous avons contribué à la création d'emplois nouveaux. Nous avons contribué à créer un climat favorable à la croissance.

Le budget 2000 du ministre des Finances va entretenir la poussée économique et contribuer à faire du Canada le pays du XXI^e siècle. Le budget 2000 est la continuation de nos efforts en vue de mettre de l'avant une approche équilibrée en vue de créer une prospérité nouvelle et d'améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens dans toutes les régions. Notre approche consiste à équilibrer le budget, à réduire la dette ainsi que les impôts, particulièrement pour les Canadiens à faible et à moyen revenus et les familles ayant des enfants.

Notre approche consiste à investir de manière intelligente et stratégique et à prendre des initiatives ayant pour effet d'accélérer la création d'emplois et d'améliorer la productivité et le niveau de vie des Canadiens. Notre approche inclut des initiatives en vue de renforcer le système de santé, de promouvoir le savoir et l'innovation et de respecter la qualité de notre environnement.

Les réalisations de notre gouvernement aux chapitres de la prospérité et de la création d'emplois sont remarquables. Même si le député ne veut pas nous croire, il ne peut nier ce qu'ont à dire les

Initiatives parlementaires

organismes qui surveillent ce genre de choses. Nous nous efforçons de faire en sorte que chaque région bénéficie de la nouvelle économie et de la création d'emplois nouveaux. Notre vision de l'avenir est claire. Nous voulons que nos concitoyens soient éduqués et qualifiés. Nous voulons que les entreprises canadiennes soient florissantes et compétitives. Nous voulons que notre pays reste fort et prospère.

[Français]

M. Ghislain Lebel (Chambly, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le député qui vient de prendre la parole. Heureusement qu'il n'avait que 10 minutes parce que, si on l'avait laissé aller, on aurait fini par manquer de chômeurs au Canada.

Il vaudrait peut-être la peine qu'on s'attarde à la proposition du député néo-démocrate et qu'on lise la motion. Elle dit:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait tenir compte des taux de chômage régionaux quand il établit ou agrandit des bureaux et des organismes gouvernementaux en vue de stimuler la création d'emplois dans les régions où sévit le chômage.

Je ne sais pas si le député était conscient de la portée de sa proposition. J'ai participé à la campagne électorale de 1993 ainsi qu'à celle de 1997 et j'ai vu les libéraux d'en face brandir le fameux livre rouge qui, la deuxième fois, avait beaucoup de saveur de réchauffée. Toutefois, le gouvernement ne disait pas le contraire de cela.

Ce qu'on demande aujourd'hui au gouvernement, c'est de tenir ses promesses et de faire ce qu'il a toujours promis dans les régions. Le député qui m'a précédé contourne cela lorsqu'il dit que le chômage a baissé de 40 p. 100. C'est pourquoi je disais qu'on va manquer de chômeurs. Le député aurait dû dire 40 p. 100 du taux de 12 p. 100 qu'il était auparavant. Le chômage est encore trop élevé, malheureusement.

Il y a une vingtaine d'enquêtes de la GRC actuellement en cours à la direction du ministère du Développement des ressources humaines. Ce n'est pas moi qui invente cela. C'est encore dans les journaux de ce matin. Il y a des malversations de toutes sortes.

La ministre nous a expliqué ses cafouillages épouvantables en disant: «Il y a des poches de chômage dans des régions et on agit en fonction des poches.» Je me demande lesquelles.

Toujours est-il qu'on a donné 720 000 \$, pour une simple requête de changement de nom, à une compagnie qui avait 118 employés et qui les a transférés trois ou cinq portes plus loin. Par contre, dans mon comté de Chambly, qui n'est pas un comté pauvre mais qui n'est pas non plus un comté riche, qui est un comté qui se situe dans la moyenne comme la plupart de ceux que mes collègues représentent, on a l'impression de ne pas avoir notre juste part. C'est d'ailleurs quelque chose que le député néo-démocrate souligne très bien.

Lorsqu'un parti comme le parti au pouvoir a 98 de ses 155 députés qui viennent de l'Ontario, il sait de quel côté son pain est beurré.

• (1145)

C'est l'histoire récurrente qui fait que, depuis la Confédération, les régions sont oubliées, sauf en campagne électorale où on reçoit de bons voeux—des voeux pieux bien souvent—où on promet mer et monde à tout le monde. Une fois élus, par contre, on coupe dans les régions, on centralise davantage autour de la Capitale nationale, Ottawa, plutôt que d'essayer de donner une juste part des retombées économiques de l'activité gouvernementale dans les régions.

Il y a, bien sûr, des exceptions. Malheureusement, ces exceptions, on les retrouve toutes dans les 20 enquêtes que mène actuellement la GRC sur des malversations de toute nature.

Le député du NPD sait-il qu'Énergie atomique du Canada s'appête à donner la construction de ses réacteurs CANDU quelque part en Asie, soit au Vietnam, soit à un pays voisin? J'ai vu cela, la semaine dernière, en faisant une recherche sur les différentes sociétés gouvernementales. J'ai découvert que cela fait cinq ans qu'Énergie atomique du Canada n'a pas déposé son plan quinquennal au Parlement pour approbation, comme il serait supposé de le faire.

Cela fait cinq ans qu'on évite cette histoire-là sous prétexte qu'on est dans une restructuration. En plus, on s'appête à signer avec le Vietnam et le Cambodge, je crois, des ententes pour faire produire les réacteurs CANDU là-bas. Cela va carrément contre le principe même de la proposition du député de la Nouvelle-Écosse et contre les affirmations absolument gratuites du député ontarien qui a pris la parole avant moi.

Une somme de 12 milliards de dollars du bas de laine des Canadiens ont été investis dans Énergie atomique du Canada à un moment où on n'espère pas avoir de bénéfice net de la production des réacteurs CANDU. Le temps a passé et les intérêts ont grossi. Si Énergie atomique du Canada devait rembourser au gouvernement canadien capital et intérêts sur la mise de fonds, même les chiffres les plus fantaisistes seraient réalistes. On a donc fait un croix sur les intérêts normalement payables au gouvernement.

C'est un peu comme le gouvernement le demande à la Société canadienne des postes, lui disant: «Je vous ai transféré des actifs quand j'ai créé la Société canadienne des postes et maintenant, j'ai droit à des dividendes; vous allez me rembourser.» C'est pour cela que chaque année, M. André Ouellet, président de la Société canadienne des postes, remet des dividendes au gouvernement. Il a ainsi remis au gouvernement 200 millions de dollars de dividendes l'an dernier et en remettra probablement autant et peut-être un peu plus cette année, parce que la Société canadienne des postes va tout de même assez bien.

Pourquoi, dans le cas de la Société canadienne des postes, le gouvernement demande-t-il des dividendes ou des ristournes et qu'il ne l'exige pas d'Énergie atomique du Canada? Pour la simple et bonne raison que ceux qui vont payer les redevances au gouvernement fédéral via la Société canadienne des postes, ce sont les contribuables. C'est facile de les surtaxer et de les malmenier, parce qu'ils ne répliquent pas ou s'ils le font, c'est comme un bourdonnement à l'intérieur d'une ruche d'abeilles auquel on prête plus ou moins attention.

Mais lorsqu'Énergie atomique du Canada s'apprête à donner, en sous-traitance, la construction de ses réacteurs CANDU, ce serait une mince espérance de récupérer, non pas les pertes en capital et intérêts déjà considérables dans ce type de projet, mais au moins une chance d'avoir des mini retombées. Mais non, on va aller donner cela en sous-traitance à l'extérieur du pays.

Voilà comment ce gouvernement traite les Canadiens qui réclament, élection après élection, des retombées économiques de l'activité gouvernementale. Généralement, les partis qui prennent le pouvoir leur font miroiter l'espoir d'un essor économique épouvantable, suite à leur élection, en leur promettant la création d'emplois.

Par exemple, dans mon comté, la ville de Marieville est située dans une zone, parce qu'on a quadrillé le Canada en zones pour le Fonds transitoire de création d'emplois.

• (1150)

Si vous avez moins de 12 p. 100 de chômage, aucune entreprise de votre comté ou de votre zone n'est éligible pour le Fonds transitoire de création d'emplois. Marieville, une jolie petite ville de mon comté, est un chef-lieu. C'est une région presque à 100 p. 100 agricole. Les gens qui ne travaillent pas dans le milieu agricole viennent dans le chef-lieu. La ville de Marieville elle-même a peut-être 22 ou 24 p. 100 de chômage. Par contre, dans les villages avoisinants, c'est presque le plein emploi. On parle de fermes familiales ou de petites entreprises familiales liées au domaine agricole.

Marieville est pénalisée parce qu'elle est dans une zone où le taux de chômage est de moins de 12 p. 100. Si on prenait seulement Marieville, cela constituerait une poche aux yeux de la ministre du Développement des ressources humaines et aux yeux du premier ministre. Il considère ces poches quand c'est chez lui, quand c'est dans Saint-Maurice. Il les considère d'autant plus que la GRC les considère également parce qu'elle est allée y mettre son nez.

Pourquoi les fameuses poches ne valent-elles pas ailleurs? C'est peut-être parce que—serait-ce le cas?—ils n'ont pas élu quelqu'un du parti au pouvoir. Là où je m'insurge et où le député de la Nouvelle-Écosse a raison, c'est que cette histoire est inéquitable.

À part ceux qui sont autour d'Ottawa, à Ottawa même, ou en Ontario, les Canadiens n'ont pas l'impression d'avoir de justes retombées de l'activité économique du gouvernement. Le gouvernement génère une activité économique, que ce soit par exemple pour l'impression des documents ou pour les emplois des fonctionnaires.

Le Bloc québécois, pas nécessairement pour les mêmes raisons que l'Alliance canadienne, mais pour ses propres raisons, après avoir considéré tout ce que j'ai dit, se sent le devoir de faire en sorte que le gouvernement se mette les yeux en face des trous. Il doit lui dire: «Ce que vous devriez faire normalement, sans être poussé dans le dos par quiconque, vous ne le faites pas.» On est obligé de présenter des motions comme celle du député de Sydney—Victoria afin de dire au gouvernement: «Si vous êtes injuste, pourri jusqu'à la moelle, ne donnez pas aux gens l'impression que vous l'êtes.

Initiatives parlementaires

Essayez donc de donner au moins l'apparence d'équité.» C'est ce qu'on réclame.

[Traduction]

M. Mark Muise (Ouest Nova, PC): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je participe au débat sur la motion n° 268, qui veut que le gouvernement fédéral tienne compte des taux de chômage régionaux quand il établit ou agrandit des bureaux et des organismes gouvernementaux en vue de stimuler la création d'emplois dans les régions où sévit le chômage.

Je tiens à féliciter mon collègue de la Nouvelle-Écosse et député de Sydney—Victoria d'attirer ainsi l'attention du gouvernement sur le grave problème de chômage qui sévit dans les Maritimes. Le député conviendra probablement que le gouvernement libéral n'a rien fait, ou si peu, pour empêcher que les jeunes et les éléments les plus brillants de la région canadienne de l'Atlantique soient forcés d'aller chercher de l'emploi dans les autres régions du Canada. Le premier ministre lui-même n'a pas su reconnaître le grave problème de l'exode des cerveaux au Canada.

À en croire le député d'en face qui a pris la parole plus tôt, tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Dans certaines régions du Canada, les taux de chômage sont peu élevés, mais je puis assurer au député qu'ils sont très élevés dans les circonscriptions de la région atlantique du Canada, et plus particulièrement, dans West Nova, ma circonscription. Le chômage est très élevé chez les travailleurs saisonniers. Comme les emplois saisonniers sont nombreux, il y a beaucoup de chômage.

Un autre problème important dans West Nova est celui de l'exode des cerveaux. Le dernier recensement a révélé que plus de 2 000 personnes avaient quitté la circonscription. Il s'agit de personnes de 18 à 35 ans.

• (1155)

[Français]

Avec une population d'environ 70 000 habitants, Ouest Nova ne peut se permettre de perdre 2 000 de ses plus brillants citoyens et citoyennes. Il est temps que le gouvernement fédéral s'occupe de ce problème avant que plus de nos jeunes décident de partir.

[Traduction]

Je sympathise certes avec le député de Sydney—Victoria. Tous les Canadiens sont au courant des nombreuses difficultés que l'île du Cap-Breton a dû affronter depuis quelques décennies. Comme le chômage y atteint un niveau inacceptable, il est primordial que le gouvernement fasse quelque chose pour stimuler le développement économique de cette région et de la plupart des régions des provinces de l'Atlantique.

Le Parti progressiste conservateur reconnaît les graves problèmes qui assaillent les Canadiens de la région de l'Atlantique. C'est pourquoi, en 1987, le gouvernement progressiste conservateur de l'époque a annoncé une réorientation de la politique de développement économique régional au Canada. C'est à ce gouvernement

Initiatives parlementaires

progressiste conservateur que nous devons le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest et l'Agence de promotion économique du Canada atlantique.

Je me permets de souligner que mon collègue d'en face a parlé en termes très positifs de mesures que le Parti progressiste conservateur a proposées et que le gouvernement actuel s'est appropriées. Fait intéressant, lorsque les choses vont mal, les députés ministériels nous pointent du doigt. Ils s'en prendraient probablement à sir John A. Macdonald s'ils pouvaient le faire impunément. Toutefois, s'il s'agit de mesures qui se sont révélées bénéfiques dans certaines régions du pays, les ministériels s'en accordent le mérite.

Un des très importants aspects de ces deux organismes concerne précisément le déplacement du pouvoir décisionnel du gouvernement en matière de développement régional vers les populations qu'il sert. Cette politique a permis de répondre à certaines préoccupations dont fait état la motion présentée par le député de Sydney—Victoria.

Il faut évidemment faire encore beaucoup plus pour venir en aide à la région de l'Atlantique. Le mandat que la loi confère à l'Agence de promotion économique du Canada atlantique consiste, notamment, à «favoriser les possibilités de développement économique du Canada atlantique et, plus particulièrement, la croissance des revenus et les créations d'emplois dans cette région.» L'APECA a, dans de nombreux cas, atteint ces objectifs.

L'Agence de promotion économique du Canada atlantique a permis à de nombreuses petites et moyennes entreprises des provinces de l'Atlantique de créer des emplois qui, autrement, n'existeraient pas. La contribution de l'APECA à l'économie de cette région affiche un bilan nettement positif.

Malgré les réussites, il y a eu aussi des échecs dont on a beaucoup parlé et qui ont soulevé d'amères critiques, d'ailleurs justifiées, notamment à l'égard de certaines décisions d'affaires. Ces critiques font cependant oublier les nombreuses réussites survenues dans les provinces de l'Atlantique. La société Tri-Star Industries de Yarmouth, par exemple, exporte aujourd'hui des ambulances partout dans le monde grâce à l'aide qu'elle a reçue de l'APECA.

Le cas de l'APECA soulève des problèmes. Des améliorations s'imposent pour que les contribuables canadiens en aient pour leur argent. À la différence du Parti réformiste cependant, je refuse d'éluder le problème et de laisser tomber la région de l'Atlantique. Nous devons plutôt unir nos efforts pour apporter à l'APECA les changements qui permettront aux Canadiens de la région de l'Atlantique de bénéficier de l'aide de cet organisme et, en définitive, de créer de nouveaux emplois à long terme pour les jeunes.

Lorsque le Parti réformiste réclame le démantèlement de l'APECA, il oublie que la plupart des banques à charte de la région de l'Atlantique sont très réticentes à financer les projets de petites entreprises, à moins que ces dernières n'acceptent de fournir entre 30 p. 100 et 50 p. 100 de leurs capitaux propres. Malheureusement, la plupart des aspirants entrepreneurs sont incapables de respecter cette condition. Si l'APECA n'avait pas pris de risques par rapport à certains projets, bon nombre n'auraient jamais vu le jour.

Le député de Sydney—Victoria a présenté une motion exhortant le gouvernement à tenir davantage compte des régions où le taux de chômage est élevé quand il établit ou agrandit des bureaux des agences ou organismes gouvernementaux. Le gouvernement fédéral a déjà fait d'énormes compressions dans la fonction publique fédérale.

Je vais revenir sur les observations que le député libéral a faites précédemment. Le député a dit que tout va très bien sur le plan de la création d'emplois.

• (1200)

Je pense plus particulièrement à mon coin de pays, à la circonscription que je représente, celle de Ouest Nova. De nombreux emplois de Yarmouth ont été réorientés vers des localités plus centralisées dans d'autres parties de la province. Or, ces emplois sont extrêmement précieux et indispensables dans une région où le taux de chômage est trop élevé.

Il y a aussi un problème que j'estime très grave, celui de la SRC, des liens qu'elle assure, de l'abandon possible de la radiodiffusion locale et de sa centralisation à Toronto. Le gouvernement semble aussi manquer de prévoyance et de détermination dans ce dossier. J'insiste sur le fait qu'il devrait continuer de déployer des efforts pour s'assurer que la radiodiffusion locale continue de se faire au niveau local.

La fin de semaine dernière, le très honorable Joe Clark, le chef du Parti progressiste conservateur, a promis aux Canadiens de l'Atlantique que notre parti travaillerait d'arrache-pied afin de les aider à réaliser tout leur potentiel. À titre de député de Ouest Nova et de Canadien de l'Atlantique fier de l'être, je ferai tout ce qu'il faut pour nous aider à atteindre cet objectif.

Le vice-président: Le député de Sydney—Victoria demande la parole. Je rappelle à la Chambre que, s'il prend la parole maintenant, le député va clore le débat et se prévaloir de ses cinq minutes de droit de réplique.

M. Peter Mancini (Sydney—Victoria, NPD): Monsieur le Président, je remercie les députés qui ont participé au débat en exprimant leurs pensées et leurs idées.

Puisque je ne dispose que de cinq minutes, je vais commenter les propos tenus par le député de Hamilton-Ouest. Je me concentrerai sur son intervention en premier lieu parce que je doute qu'il ait saisi l'importance de la motion. Le député a parlé des réalisations du gouvernement en matière de réduction du chômage. Encore une fois, mon intervention n'a rien de politique, et je ne veux pas critiquer pour le plaisir de la chose. Il y a des régions du pays où les politiques gouvernementales ont donné d'excellents résultats. Il y en a d'autres, toutefois, où elles n'ont rien donné.

Alors qu'à Toronto, à Ottawa et à Vancouver, l'économie croît de façon ininterrompue, il est difficile pour les habitants de certaines régions du pays d'apprendre dans les journaux que le pays connaît une croissance et un dynamisme économiques sans précédent quand

ils voient des immeubles placardés le long de la rue principale de leur ville et quand ils savent que les jeunes quittent leur région en masse à cause du taux de chômage de 20, 21 ou 24 p. 100, voire de 75 p. 100 dans certaines collectivités autochtones.

La croissance économique nationale peut certes aider les régions qui n'en profitent pas, mais nous ne voulons plus être à la remorque. Nous voulons être autosuffisants et apporter notre contribution.

Le député a dit qu'ils souscrivent à l'intention et qu'ils font ce qu'il est dit dans la motion. Puis il a enchaîné en parlant du secteur privé. Si c'est vraiment ce qu'il pense, qu'on expulse tous les ministères de la ville et qu'on laisse le secteur privé être le seul moteur de la croissance à Ottawa. Prenez les 60 milliards de dollars alloués au ministère du Développement des ressources humaines et investissez-les dans la grand-rue de ma ville, et j'en serai très heureux. Envoyez le ministère des Pêches et des Océans quelque part à Terre-Neuve. Déménagez le ministère des Transports dans l'Ouest. Que le secteur privé soit le seul maître d'oeuvre de la croissance ici.

Je ne voudrais pas me laisser trop emporter. Cependant, d'autres régions du Canada sont tentées de dire que le gouvernement ne se soucie pas d'elles et elles ont l'impression qu'il ne veut pas qu'elles fassent ce qu'il fait, mais plutôt ce qu'il dit. Si le Parti libéral et le député appuient la motion, il est clair que nous nous attendrons à en bénéficier dans notre région.

Je sais que la députée de Bras d'Or a écrit au premier ministre pour lui suggérer d'installer la Commission canadienne du tourisme au Cap-Breton. Le gouvernement ne cesse d'affirmer que le tourisme est la voie à adopter, mais il ne se fait rien dans ce sens. Lorsque cette commission aura été créée, rien ne permet de croire qu'Ottawa souffrira si elle est installée dans la collectivité que je représente, mais il est certain qu'elle amènerait chez nous de bons emplois et aurait des retombées économiques intéressantes. Les habitants du coin qui songent à ouvrir un café ou un restaurant pourraient compter sur une certaine clientèle.

• (1205)

Le député de Ouest Nova a parlé de Radio-Canada. L'exemple me paraît excellent. Il est question de centraliser les activités, de supprimer les émissions régionales partout au pays et de tout centraliser. Où ça? À Toronto, où les politiques du gouvernement sont efficaces, où le taux de chômage est faible, où une centralisation de la production n'est pas nécessaire. Selon une des conditions pour que la SRC obtienne certaines de ses licences, il fallait que le réseau *NewsWorld* soit dirigé et produit à partir de Halifax. Il y avait un engagement à l'égard de l'objet de la motion à l'étude, mais nous constatons maintenant que cela fait l'objet de coupes.

Nous avons vécu la même expérience dans les petits centres. Nous avons parlé des coupes effectuées à la SRC et de la perte d'un diffuseur régional et d'un bulletin local de nouvelles de début de soirée. Nous en avons parlé il y a dix ans, quand nous avons perdu un diffuseur au Cap-Breton et que la production s'est transportée à Halifax. Nous apprenons maintenant que la production passera de Halifax à Toronto.

Initiatives ministérielles

La SRC est une société d'État sur laquelle le gouvernement n'a pas complète autorité, mais il pourrait sûrement faire savoir que, suivant l'intention et l'esprit de la motion, s'il faut supprimer le bulletin régional de nouvelles de début de soirée, et je ne pense pas que le gouvernement arrive à le justifier, il conviendrait de déplacer ce service quelque part dans l'Ouest, dans une région où sévit le chômage.

J'ai déjà participé à une émission avec Ralph Benmergui, et c'est ce qu'il m'a dit. Comme il était question de la Société de développement du Cap-Breton, je lui ai demandé combien de gens qui travaillent dans son immeuble, au centre-ville de Toronto, sont des employés du gouvernement et sont payés grâce à l'argent des contribuables. J'aimerais qu'on décentralise un peu plus.

Le vice-président: La période réservée à l'étude des initiatives parlementaires est maintenant écoulée. Comme la motion n'a pas été choisie pour faire l'objet d'un vote, l'article est rayé du *Feuilleton*.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence, dont un comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le vice-président: Il y a sept motions d'amendement inscrites au *Feuilleton* en ce qui concerne l'étape du rapport du projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence.

Les motions n^{os} 1 à 4 seront groupées pour les fins du débat, mais seront mises aux voix séparément.

Les motions n^{os} 5 et 6 seront groupées pour les fins du débat, mais seront mises aux voix séparément.

[Français]

La motion n^o 7 sera débattue et mise aux voix séparément.

Je propose maintenant les motions n^{os} 1 à 4 à la Chambre.

[Traduction]

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement relativement au groupe n^o 1. Je veux retirer la motion n^o 2.

Initiatives ministérielles

(La motion n° 2 est retirée.)

MOTIONS D'AMENDEMENT

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD) propose:

Motion n° 1

Que le projet de loi C-26, à l'article 3, soit modifié par adjonction, après la ligne 44, page 7, de ce qui suit:

«(2.1) Tout licencié qui contrevient au paragraphe (2) commet une infraction et encourt sur déclaration de culpabilité: a) par procédure sommaire, la suspension de sa licence pour une durée maximale de cinq ans et une amende maximale de 25 000 \$, ou l'une de ces peines; b) par mise en accusation, la suspension de sa licence pour une durée maximale de cinq ans et une amende maximale de 50 000 \$, ou l'une de ces peines.»

Motion n° 3

Que le projet de loi C-26, à l'article 4, soit modifié par substitution, aux lignes 44 à 46, page 9, et aux lignes 1 et 2, page 10, de ce qui suit:

«prendre les mesures visées aux paragraphes (1) ou (2).»

Motion n° 4

Que le projet de loi C-26, à l'article 4, soit modifié par adjonction, après la ligne 2, page 10, de ce qui suit:

«(6.1) L'Office peut, s'il conclut en application du paragraphe (1) qu'une augmentation de prix est excessive, dans le cas où l'augmentation au cours de l'année est d'au moins 1,25 fois le taux d'inflation pour cette année, ordonner une enquête sur les circonstances entourant l'augmentation et rendre l'ordonnance qu'il estime indiquée dans les circonstances.»

—Monsieur le Président, c'est avec une certaine déception que je participe au débat à l'étape du rapport pour parler d'amendements qui, je l'espère, rendront la mesure législative à l'étude un peu plus efficace.

Il était très évident, d'après les nombreux témoins qui ont comparu devant le comité et les nombreuses remarques faites par les membres du comité, qu'on craint beaucoup l'impact que pourrait avoir le fait d'avoir un transporteur unique jouissant d'un monopole au Canada. De vives inquiétudes ont été exprimées par les voyageurs qui utilisent le transport aérien, dont plusieurs étaient parmi les députés assis autour de la table au comité et dont beaucoup avaient des histoires d'horreur à raconter et des plaintes à formuler au sujet de la façon dont les choses se passaient déjà depuis décembre 1999 et janvier de cette année, lorsqu'on a commencé à voir quels seraient les effets de la fusion.

Avec tout ce que nous avons entendu de la bouche des membres du comité et des témoins, j'ai d'abord eu l'impression que nous verrions vraiment le comité imposer certaines règles strictes pour contrôler ce transporteur unique, pour contrôler les prix d'un bout à l'autre du Canada et pour assurer le service aux collectivités. Les discours et les pourparlers n'ont rien donné, on se retrouve gros-jean comme devant, avec sur les bras une mesure législative qui laisse passablement à désirer.

• (1210)

J'avais espéré qu'en apportant quelques amendements, on aurait pu ajouter un peu de substance au projet de loi afin que l'Office national des transports soit en mesure de composer avec un transporteur en situation de monopole et que le tribunal de la concurrence puisse jouer le rôle qui est le sien. Les représentants de ces deux organismes qui ont comparu devant nous ont fait valoir qu'ils ne

disposaient pas des règles nécessaires pour serrer la vis à un transporteur en situation de monopole.

Pour ce qui est des amendements du groupe n° 1, je propose trois amendements qui, à mon avis, sauront remédier à la situation. Je profite de l'occasion pour rappeler ce que dit la motion n° 1, qui se lit comme suit:

Tout licencié qui contrevient au paragraphe (2) commet une infraction et encourt sur déclaration de culpabilité: a) par procédure sommaire, la suspension de sa licence pour une durée maximale de cinq ans et une amende maximale de 25 000 \$, ou l'une de ces peines; b) par mise en accusation, la suspension de sa licence pour une durée maximale de cinq ans et une amende maximale de 50 000 \$, ou l'une de ces peines.

La similarité n'est pas exacte, mais cet amendement avait pour objet de remédier au genre de situation qui s'est produit à la fin de 1999 quand InterCanadien a, en une journée ou deux, mis fin à ses activités, laissant un tas de passagers en rade.

Je pense que tout le monde reconnaît maintenant qu'Inter-Canadien éprouvait de graves difficultés financières. Nous avons des règles dans ce cas-là. Mais le problème, c'est quand un transporteur dit qu'il ne va pas respecter les règles qui sont en place, qu'il ne donne pas les préavis requis avant d'interrompre le service et cesse ses activités.

En résumé, il existe bien des règles qui disent que le transporteur ne devrait pas faire ça, mais il n'y a pas de pénalité pour signifier au transporteur qu'il n'a pas le droit de tout simplement interrompre le service et reprendre ses activités ailleurs. Il devrait y avoir une pénalité. Si un transporteur a les moyens de maintenir le service et de donner un préavis raisonnable, il devrait le faire. Cet amendement a pour effet de donner plus de poids à la loi.

De nombreux témoins ont dit au comité qu'ils voulaient connaître les règles dès le début. Ils ne voulaient pas attendre de se retrouver devant l'Office des transports du Canada pour savoir comment les choses se passaient. Ils voulaient connaître les règles avant. C'est ce qui a donné lieu au premier amendement.

Le deuxième amendement du groupe n° 1 concerne le fait que l'Office des transports du Canada doit attendre de recevoir une plainte avant d'étudier la situation. Lorsque nous disposons d'un organisme comme l'Office des transports du Canada et que nous voulons qu'il ait le pouvoir de résoudre des problèmes, nous devrions également accepter qu'il puisse examiner une situation et dire qu'elle est inacceptable. Il devrait pouvoir faire enquête à ce sujet. Il ne devrait pas être tenu d'attendre trois ou quatre mois, jusqu'à ce que des consommateurs peu méfiants commencent à protester et demandent à l'office de résoudre un problème, pour se rendre compte qu'ils doivent déposer une plainte en ce sens. Nous avons un groupe de gens qualifiés à l'Office des transports du Canada. Donnons-leur le pouvoir d'intervenir ou de faire enquête de leur propre initiative s'ils en voient la nécessité.

La motion n° 4 traite des circonstances dans lesquelles l'office peut examiner les prix. Tous les membres du comité se sont plaints abondamment des prix outranciers et de la conduite déjà répréhensible de la société Air Canada. Qu'a décidé le comité? Il voulait

Initiatives ministérielles

accorder un délai de six mois à Air Canada, après quoi s'il semblait y avoir un problème, le comité l'examinerait. Quel mordant on a donné à ce projet de loi: donnons-lui six mois et nous verrons comment les choses se passent.

• (1215)

À mon avis, il y a des règles en place. La motion n° 4 dit entre autres choses:

L'Office peut, s'il conclut en application du paragraphe (1) qu'une augmentation de prix est excessive, dans le cas où l'augmentation au cours de l'année est d'au moins 1,25 fois le taux d'inflation pour cette année, ordonner une enquête sur les circonstances entourant l'augmentation et rendre l'ordonnance qu'il estime indiquée dans les circonstances.

Je le répète, la motion reconnaît que l'Office est qualifié et devrait pouvoir procéder à une enquête. Il est au courant des différents tarifs appliqués dans l'industrie du transport aérien.

La plupart des passagers, eux, ne le sont pas. Ils ne savent pas quel prix s'applique dans tel cas particulier alors que l'office le sait. Je pense que nous devons donner à l'industrie cette possibilité afin qu'il ait un système de référence. Les témoins ont dit que l'industrie devait savoir exactement quelles étaient les règles avant de s'engager. Si les règles sont établies au départ, il saura que toute augmentation des tarifs excédant un certain pourcentage donnera lieu à une enquête et au moins cela l'empêchera de décider d'augmenter exagérément ses tarifs.

Ce sont là les trois motions du groupe n° 1. Je ne vais pas m'étendre là-dessus. Les députés savent très bien ce qui se passe; en tous cas, les membres du comité le savent. Cette fin de semaine, le gouvernement aurait dû se rendre compte que le projet de loi ne donne aucun pouvoir au Bureau de la concurrence ou à l'OTC pour ce qui est de s'attaquer aux problèmes qui vont se présenter. J'espère qu'il jugera bon d'établir des règles et de les inscrire dans le projet de loi de façon à ce que nous ne discussions pas dans le vague, sans savoir exactement ce qui arrivera à Air Canada ou à un autre transporteur qui a le monopole.

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux d'avoir l'occasion de parler des amendements proposés par le Nouveau Parti démocratique. Je comprends les raisons qui ont motivé ces amendements, mais nous sommes d'avis que ces trois amendements devraient être rejetés, malgré les bons sentiments sur lesquels ils sont basés et que je comprends d'ailleurs.

La motion n° 1 traite à la fois de permis et de peines relatives aux infractions. J'aimerais rappeler aux députés que l'article 174 de la Loi sur les transports au Canada prévoit déjà une peine dans le cas d'une contravention à l'article 64:

Quiconque contrevient à la présente loi ou à un texte d'application de celle-ci, autre qu'un décret prévu à l'article 47, commet une infraction et est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire:

a) dans le cas d'une personne physique, d'une amende maximale de 5 000 \$;

b) dans le cas d'une personne morale, d'une amende maximale de 25 000 \$.

En ce qui a trait aux peines, la motion fait double emploi et est incompatible avec l'article 174. Elle devrait à tout le moins prévoir que l'article 174 ne s'applique pas aux infractions prévues au paragraphe 2.1.

De même, l'article 65 prévoit qu'en cas de contravention à l'article 64, l'Office peut ordonner de rétablir le service, ce qui serait considéré comme le remède le plus approprié.

La motion n° 3 fait disparaître le délai pendant lequel l'Office peut agir de sa propre initiative pour revoir les tarifs appliqués sur les réseaux bénéficiant d'un monopole. Le gouvernement est d'avis que ces délais sont appropriés pour la période de transition. À mesure que notre secteur du transport aérien deviendra plus sain et plus stable, le gouvernement s'est donné la latitude voulue pour proroger cette période de deux ans si la concurrence ne s'est pas développée et s'il reste un nombre important de liaisons monopolistiques.

Le député pourra peut-être soutenir, lors de la période d'examen de la Loi sur les transports au Canada qui doit débiter le 1^{er} juillet, que cette période pourrait être prorogée encore davantage. Nous sommes ouverts à toute proposition en ce sens.

• (1220)

Quand il en a été question au ministère, j'ai beaucoup insisté sur l'inclusion de cette disposition, pour permettre à l'agence de revoir de son propre chef les prix monopolistiques et d'être habilitée à imposer une baisse des prix, plutôt que d'attendre que l'on porte plainte. L'Office des transports du Canada doit pouvoir prendre les devants. Nous avons pu observer au cours des dernières semaines quelques-uns des dangers inhérents. Bien qu'Air Canada ait les meilleures intentions du monde, il demeure que, quand on détient 80 p. 100 de part du marché, on a tendance à vouloir voir jusqu'où il est possible d'aller.

S'agissant de la question des prix monopolistiques, nous voulons nous assurer que les petites localités seront effectivement protégées. Même si je pense que nous aurons à soutenir une forte concurrence dans les mois à venir, nul doute que certaines des petites localités sont effectivement vulnérables car elles ne sont peut-être pas aussi attractives pour les concurrents. Par conséquent, la seule façon d'aider ces populations locales est de faire intervenir cette disposition particulière.

La durée d'application sera de deux ans. Si vers la fin de l'année suivante, nous pensons que c'est insuffisant, je serais très certainement disposé—si je suis encore ministre des Transports à ce moment-là—à envisager de modifier la Loi sur les transports au Canada de façon à conférer ce pouvoir à l'Office. L'argument de la députée me paraît fondé. Bien que je pense que la période de transition règlera le problème, nous ne pouvons pas laisser ce pouvoir déchoir s'il se révèle effectivement utile. J'espère que cette information sera utile à la députée, bien que je ne crois pas qu'elle accepte de retirer sa motion à ce stade.

Nous pensons également que la motion n° 4 devrait être rejetée. Selon le processus actuel, il incombe au transporteur d'établir un

Initiatives ministérielles

tarif équitable qui soit raisonnable aux yeux de l'office. Cette motion permettrait à l'office de fixer les prix lorsque certains indices ont été atteints. Cela va un peu trop loin dans le sens d'un retour à la réglementation excessive. Le gouvernement préfère que l'office conserve la discrétion qu'il aurait en vertu des dispositions actuelles du projet de loi C-26.

Lorsque cela a été débattu au ministère, il a fallu trouver un juste équilibre. Si nous acceptons l'amendement, nous allons plus loin que l'état d'esprit de 1987 concernant la Loi sur les transports au Canada qui a en fait réinstauré la réglementation de tout le marché.

Bien que je pense que nos collègues du NPD et d'autres ont présenté des arguments très valables quant au fait que les tarifs aériens de base ont augmenté de façon déraisonnable au cours des 10 dernières années, le fait est que les tarifs avec réservation anticipée ou avec escale sont raisonnables. On ne peut pas oublier qu'environ 90 p. 100 des voyageurs utilisent cette méthode. Le nombre de gens qui voyagent par avion aujourd'hui est beaucoup plus élevé, proportionnellement à la population qu'il ne l'était avant la déréglementation.

Le fait que nous ayons depuis dix ans un duopole avec les Lignes aériennes Canadien et Air Canada embrouille peut-être les gens, y compris les députés. Tout le monde disait que c'était un environnement compétitif, mais ça ne l'était pas. Les deux compagnies se faisaient mal en exploitant avec des excédents de capacité, mais les tarifs de base étaient les mêmes. Si Air Canada procédait à un solde de places, Canadien était prêt en l'espace de quelques jours à faire de même, et vice versa. Il s'agissait d'un duopole. Je ne dirais pas qu'il s'agissait d'un cartel, mais il s'agissait d'un duopole malsain.

Je me rends à Toronto deux ou trois fois par semaine. Avant la fusion, les billets de la classe économique et de la classe affaires étaient interchangeable entre les Lignes aériennes Canadien International et Air Canada. Il n'y avait pas d'écart de prix. Il n'existait aucune concurrence véritable pour le voyageur d'affaire. Nous devons prendre la concurrence très au sérieux. Certaines des mesures proposées dans le projet de loi, surtout celles qui concernent la fixation de prix excessifs et les pouvoirs du commissaire, s'attaqueront sérieusement à la concurrence.

J'ai été surpris d'entendre la députée affirmer que ce projet de loi devrait être plus rigoureux. C'est le projet de loi le plus sévère que j'aie vu depuis longtemps en matière de réglementation d'une entreprise du secteur privé. En fait, il est plus rigoureux grâce au travail de nos collègues au comité et c'est tant mieux.

• (1225)

Nous voulions que ce projet de loi soit adopté bien plus tôt, mais c'est un bien pour un mal qu'il ait mis un peu plus de temps à atteindre cette étape. Nous avons eu le temps de constater certains effets de la consolidation d'Air Canada et de voir certains aspects de cela qui ne nous plaisent pas. L'opération a eu de nombreux impacts favorables, mais aussi certains effets négatifs. C'est ce qui a amené les députés à me convaincre, et à convaincre mes collègues du gouvernement, d'ajouter un poste de commissaire, celui de l'OTC.

Cette seule mesure assure une protection accrue aux consommateurs.

Quant aux pouvoirs du Bureau de la concurrence, un autre amendement provenant du bureau a permis de resserrer les dispositions de la loi. Le régime est donc aussi sévère qu'on puisse le souhaiter sans retourner à l'ancienne époque de la réglementation.

Je soutiens, avec tout le respect que je porte à ma collègue, que ces trois motions, malgré leur mérite, devraient être rejetées.

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je vais probablement parler non seulement du premier groupe de motions, mais aussi des deuxième et troisième, pour ne pas prendre trop de temps à la Chambre par la suite.

Je ne suis pas étonnée que, à l'étape du rapport, le Nouveau Parti démocratique tente de rétablir une réglementation de l'industrie. Il a fait des tentatives semblables pendant les audiences du comité. Soit dit sans manquer de respect à qui que ce soit, le comité n'a pas appuyé ces tentatives.

Avant tout, je veux féliciter le comité dont j'ai fait partie. Il a fait une excellente étude du projet de loi dans des conditions parfois tendues. Il a accompli du bon travail et proposé des amendements qui, comme le ministre l'a dit, portent sur des problèmes qui se sont manifestés depuis l'amorce de la fusion, au printemps.

Permettez-moi d'aborder les modifications que le Nouveau Parti démocratique propose d'apporter à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

J'ai toujours beaucoup de mal à accepter que l'ingérence du gouvernement brime l'esprit d'entreprise de quiconque. Le gouvernement n'a pas le droit de limiter le nombre d'actions avec droit de vote qu'un Canadien peut posséder dans une société canadienne. Encore une fois, je ne suis pas étonnée que le Nouveau Parti démocratique propose un amendement pour revenir en arrière au lieu d'aller de l'avant en mettant fin à toute ingérence gouvernementale dans les activités d'une société canadienne. Il n'obtiendra certainement pas notre appui.

Je suis quelque peu déçue que le gouvernement ne soit pas prêt à franchir une étape décisive et à renoncer à toute ingérence dans une société canadienne et ses activités. Ce n'est pas le rôle du gouvernement de déterminer le niveau de participation d'un Canadien au capital d'une société canadienne.

Je n'ai pas été étonnée que le Nouveau Parti démocratique conteste la propriété étrangère et qu'il veuille écarter toute possibilité d'augmentation du pourcentage de participation étrangère dans Air Canada. Le parti voulait limiter ce pourcentage à 25 p. 100. Je trouve paradoxal et un peu hypocrite que le parti appuie totalement l'industrie automobile, qui appartient entièrement à des intérêts étrangers. Il ne semble pas que cette industrie lui pose les mêmes problèmes que l'industrie du transport aérien. C'est curieux que ce qu'il considère bon pour l'industrie automobile ne le soit pas aussi pour l'industrie du transport aérien.

Les amendements proposés me posent des problèmes en ce sens qu'on veut pénaliser les gens pour avoir éliminé un service qui

n'était pas rentable. Le NPD, selon moi, veut alourdir le fardeau d'une entreprise qui pourrait décider d'essayer une nouvelle route dans une plus petite collectivité. Mais cette entreprise pourrait faire face à de lourdes pénalités financières si elle décidait de ne pas continuer d'offrir ce service parce qu'il n'est pas rentable. Nous n'encouragerons pas la concurrence en faisant obstacle aux gens d'affaires qui veulent prendre un risque et essayer une nouvelle route. Nous ne pouvons pas appuyer ces amendements qu'a proposés la députée.

• (1230)

Le ministre a parlé des modifications à la loi tendant à pouvoir contrôler le monopole d'Air Canada. Nous croyons que le gouvernement a présenté une mesure législative avec suffisamment de mordant. Je ne pense pas que nous voulions nous ingérer davantage dans le fonctionnement du secteur des transports. Nous avons déjà donné au commissaire de la concurrence le pouvoir de prendre des ordonnances de cesser et de s'abstenir, pouvoir tout à fait extrême dans le secteur privé.

Le commissaire de la concurrence peut également compter sur une définition plus large des pratiques déloyales, ce qui lui donne une certaine souplesse. C'est une excellente initiative car, lorsque nous abordons une mesure législative, nous ne sommes pas toujours en mesure d'établir les pratiques déloyales qui pourraient être utilisées à l'avenir. Nous soutenons le gouvernement à ce chapitre.

Nous croyons que tout autre contrôle supplémentaire pour régler à nouveau l'industrie ne constitue pas un pas en avant dans le XXI^e siècle, mais un recul. Ainsi, l'Alliance canadienne ne va pas appuyer les amendements présentés à la Chambre par le Nouveau Parti démocratique. Cela ne surprend pas notre collègue, bien entendu. Nous croyons que le rôle du gouvernement consiste à simplement faire comprendre à une entreprise qui détient un monopole qu'elle a des responsabilités à l'égard des voyageurs. Nous croyons que les dispositions du projet de loi sont suffisamment strictes pour exiger des comptes à cette entreprise.

Nous sommes impatients de voir cette mesure législative adoptée pour qu'on puisse exercer des contrôles sur Air Canada afin de faciliter le passage de cette période de transition. On protège les voyageurs dans cette mesure législative. La capacité du nouveau commissaire à son poste au sein de l'Office des transports du Canada d'agir en tant qu'ombudsman chargé de s'occuper des plaintes constituera un facteur supplémentaire à ce chapitre. Nous sommes quelque peu déçus que cette personne n'ait pas les moyens de vraiment résoudre les problèmes. Elle peut au moins déterminer où des problèmes se posent et s'assurer qu'on parvient à des règlements grâce aux autres moyens à la disposition du gouvernement.

Je le répète, nous n'allons pas appuyer les amendements proposés à cette mesure législative. Nous comptons bien que l'étape du rapport se déroule rapidement afin de pouvoir passer à l'étape de la troisième lecture.

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Madame la Présidente, en fin de

Initiatives ministérielles

semaine, en préparant mon intervention de ce matin, je me posais la question suivante: que représente un projet de loi tel que celui qui est proposé ce matin?

Par définition, un projet de loi est ni plus ni moins qu'un outil ou un instrument de compromis. C'est à peu près comme une convention collective où il y a des parties avec des intérêts divergents et opposés.

J'ai oeuvré en matière de relations du travail pendant 16 ans avant d'être député et je faisais souvent la comparaison suivante: une partie patronale et une partie syndicale, c'est à peu près comme deux scorpions dans le même bocal qui doivent favoriser la propagation de la race. En fin de compte, il faut en arriver à un compromis et à une entente.

Le projet de loi devant nous aujourd'hui représente ce genre de compromis vis-à-vis des intérêts divergents. Certes, pour moi, à titre de représentant du Bloc québécois au Comité permanent des transports et pour mon parti dans son ensemble, il est vrai que certains éléments auraient eu avantage, ou auraient avantage subsequmment à être améliorés, parce que, par définition, un projet de loi est avant tout un instrument qui est perfectible, donc sujet à amélioration.

Mais quand on part d'une situation telle que celle qu'on a vécue depuis plus d'un an où un transporteur majeur éprouve des difficultés financières importantes, nous nous devons de redéfinir un nouveau cadre légal à la venue d'un transporteur dit dominant.

• (1235)

D'une part, il y avait la compagnie Air Canada qui s'est portée acquéreur de Canadien International et, d'autre part, il y avait une foule d'acteurs directement ou indirectement liés par cette restructuration du transport aérien.

Il y avait des transporteurs régionaux et locaux, des syndicats de travailleurs et de travailleuses, des agents de voyages, des groupes de consommateurs et d'usagers. Il y avait énormément de groupes qui, chacun, avaient leurs croyances et leurs convictions profondes que la situation se devait d'être encadrée et régularisée. Nous devons donc nous doter de règles du jeu.

Je ne veux pas faire uniquement le discours que je prononcerai lors de la troisième lecture, parce que j'aurai l'occasion d'y revenir. Ce matin, je veux simplement discuter des amendements du premier groupe déposés par ma collègue néo-démocrate de Churchill qui, soit dit en passant, est une collègue très professionnelle, qui a suivi les délibérations du comité avec sérieux et qui a toujours apporté des opinions raisonnables. Elle a fait part de préoccupations ou de sensibilités parfois différentes des nôtres. Je veux la remercier pour sa contribution.

Je ne veux pas m'engager dans une diatribe à son sujet, mais je veux lui dire que mon parti s'est livré à un exercice sérieux sur ses amendements proposés au projet de loi C-26. Je sou mets respectueusement à ma collègue de Churchill qu'ils imposent un cadre que nous considérons beaucoup trop rigide, trop paralysant ou contraignant.

Initiatives ministérielles

Comme je le disais tout à l'heure, il est vrai que nous devons fixer de nouvelles règles du jeu en fonction d'une compagnie, Air Canada, qui devenait un transporteur dominant. Nous nous devons aussi d'assurer des services de qualité, avec une fréquence et une ponctualité importantes, à des prix abordables, pour les citoyens et citoyennes qui résident dans toutes les régions, particulièrement dans toutes celles du Québec.

Ces citoyens, qui ont à transiter vers les grands centres, utilisent souvent les services de petits transporteurs locaux et régionaux. Une des plus grandes préoccupations des députés du Bloc québécois qui représentent toutes les régions du Québec était de s'assurer que ces transporteurs régionaux et locaux puissent discuter d'égal à égal avec le nouveau géant créé par Air Canada, qui dominera entre 80 et 85 p. 100 du marché canadien.

Avec respect, je suis d'avis que les amendements déposés par ma collègue de Churchill sont beaucoup trop contraignants, rigides et, je pourrais dire, quasi inapplicables. Donc, pour ces raisons, il y a trois motions sur quatre que le Bloc québécois rejettera.

Sa motion n^o 3, à laquelle nous souscrivons, modifierait l'article 4 du projet de loi qui dit:

(6) L'Office peut, de sa propre initiative, dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur du présent paragraphe [...]

La motion de ma collègue de Churchill vise à enlever cette restriction de deux ans en disant que l'Office peut le faire immédiatement. Nous sommes d'accord avec cela et aussi avec le reste de ce nouveau paragraphe 6 qui retire au gouverneur en conseil la capacité de proroger de deux ans ce pouvoir de l'Office.

Donc, sur le premier groupe d'amendements, le Bloc québécois votera contre les motions n^{os} 1, 2 et 4 du Nouveau Parti démocratique et votera pour la motion n^o 3.

• (1240)

[Traduction]

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole à ce sujet en cette dernière étape du grand débat sur le fusionnement de compagnies aériennes et les modifications à apporter à la Loi sur les transports au Canada et à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Je tiens à féliciter la députée de Churchill d'avoir proposé les amendements du Groupe n^o 1, qui comprend les motions n^{os} 1 à 4. La députée a certes été très attentive et très efficace en tant que porte-parole et que membre de notre comité.

Cela étant dit, nous vivons une période de transition très intéressante avec le fusionnement de ces deux compagnies aériennes et la création ou l'expansion d'autres compagnies aériennes. Nous sommes manifestement ici en pleine évolution. Toutes nos interventions en tant que gouvernement et toutes les mesures législatives que

nous adoptons doivent être assez souples pour favoriser celle-ci. Nous avons nous-mêmes été surpris et la société Air Canada a certes été surprise par certaines des propositions concernant les transporteurs aériens régionaux, les transporteurs à tarif réduit et les expansions. Il y a au sein de l'industrie aéronautique beaucoup d'intérêts commerciaux qui me surprennent certes.

Depuis le fusionnement d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien international, les consommateurs ont connu beaucoup d'ennuis, de confusion au sujet des réservations, de retards, de problèmes d'horaire et toutes sortes d'autres problèmes du genre qui ont étonné, je crois, les responsables d'Air Canada et qui ont certes étonné les consommateurs.

Même si la société Air Canada s'occupe de très nombreux problèmes d'horaire de vols, de négociations syndicales, de couloirs dans les aéroports et de toutes ces choses, je crois vraiment qu'elle a sous-estimé l'incidence sur les consommateurs. Je crois que c'est un problème de transition. Je crois qu'Air Canada va le résoudre. Je crois que la volonté est là et que la société saisit toute la gravité du problème à l'heure actuelle. Je le répète, je sens qu'elle veut le résoudre et je suis persuadé qu'elle va y arriver.

Comme il est possible que, un jour, un transporteur dominant ne soit pas conscient de l'incidence sur les consommateurs, il nous faut le projet de loi C-26 pour protéger les consommateurs contre un transporteur dominant ou un monopole qui ne se préoccuperait pas des consommateurs. C'est de cela qu'il est question aujourd'hui avec les amendements proposés par la députée de Churchill.

Je suis d'avis, comme l'est mon parti, que la position du gouvernement devrait consister à encourager la concurrence sous toutes ses formes, c'est-à-dire favoriser l'instinct d'entrepreneur qui est très présent au sein de l'industrie. S'il est un aspect qui m'a impressionné tout au long du débat, des discussions et des présentations faites par de nombreux organismes, c'est l'instinct d'entrepreneur qui existe dans le secteur de l'aviation.

Il existe au Canada des transporteurs aériens dont je n'avais jamais entendu parler et j'ai été vraiment impressionné par leur présentation. À mon avis, le gouvernement devrait encourager ces nouvelles sociétés. Il devrait favoriser l'établissement de nouveaux trajets ainsi que l'épanouissement de nouvelles entreprises. Cela devrait se refléter dans toutes ses initiatives, soit créer l'infrastructure et le cadre visant à encourager les entrepreneurs à concurrencer le transporteur dominant.

Entre-temps, nous devons protéger les consommateurs face à une situation de monopole. En effet, en l'absence de concurrence, ils sont sans protection. Il n'y a pas de choix. Si les gens sont insatisfaits du service du transporteur aérien, s'ils font continuellement des aller-retour à partir du Canada atlantique et qu'ils ne sont pas satisfaits des vols, du traitement qui leur est réservé, de la surréservation ou des retards, ils n'ont pas de porte de sortie. On ne peut désormais plus s'adresser au transporteur aérien B. Il n'y a pas de concurrence. Je crois qu'Air Canada agit le plus rapidement possible. La société a donné une bonne indication de sa volonté de régler les problèmes lorsqu'elle a annoncé récemment la nomination d'un ombudsman, alors qu'elle avait carrément rejeté une proposition en ce sens il y a à peine deux semaines. À son avis, cette mesure était

Initiatives ministérielles

inutile. Elle ne pensait pas qu'un ombudsman était nécessaire. Toutefois, la société a annoncé la semaine dernière qu'elle va en nommer un.

Le ministre a créé un poste de commissaire aux plaintes sous la responsabilité de l'OTC, ce qui constitue une excellente décision. J'avais proposé un amendement au projet de loi prévoyant la nomination d'un ombudsman. L'amendement du ministre, bien que je le reconnaisse à mon corps défendant, était supérieur au mien. Il avait plus de mordant que le mien. Je l'en félicite.

Nous discutons aujourd'hui des amendements présentés par la députée de Churchill, et je vais en faire un bref résumé.

- (1245)

La motion n° 1 établit des sanctions à l'égard des compagnies aériennes qui interrompent prématurément le service d'une ligne aérienne. Les amendes prévues vont de 25 000 \$ à un maximum de 50 000 \$, selon les circonstances. Je comprends l'idée sous-jacente à cette proposition, mais j'estime pour ma part que nous devons plutôt encourager les entrepreneurs et favoriser la concurrence. À mon avis, cette motion va un peu trop loin. Je ne crois pas que l'Office des transports du Canada ait besoin de ces pouvoirs, qui auraient pour effet de réduire la liberté d'action. Cette motion a une odeur de réglementation excessive. Mon parti veut se tenir le plus loin possible de cela tout en protégeant les consommateurs.

La motion n° 2 semble définir les conditions d'un monopole. Cette motion semble nier à un transporteur dominant ou exerçant un monopole le droit de se défendre lorsque l'Office des transports du Canada conclut qu'il exerce un monopole. Je ne crois pas que ce soit juste. Les transporteurs devraient avoir le droit de se défendre ou, du moins, d'exprimer leurs opinions ou leurs préoccupations à l'égard des décisions de l'OTC.

La motion n° 3 retire le délai de deux ans prévu dans le projet de loi en plus d'une prolongation facultative. Je ne pense pas que ce soit nécessaire. Le projet de loi accorde suffisamment de temps et de marge de manoeuvre à l'OTC dans ce cas. Un délai de quatre ans m'apparaît amplement suffisant.

Si j'ai bien compris, la motion n° 4 fixe les seuils à partir desquels l'OTC peut intervenir. Cette disposition aurait en quelque sorte pour effet de lier l'OTC. Il s'agit d'un processus en continu changement. Nous constatons des changements fondamentaux au profit du transporteur dominant. La Société Air Canada modifie actuellement ses règles et s'adapte le plus rapidement possible aux changements qui surviennent.

On constate un changement de position fondamental en ce qui a trait à l'ombudsman. Il y a deux semaines, on ne voulait pas d'ombudsman, on affirmait que ce n'était pas nécessaire. Il y a une semaine, on annonçait l'intention de l'industrie de se doter de son propre ombudsman.

Les choses changent continuellement. Aussi, il m'apparaît important de laisser la marge de manoeuvre nécessaire aux transpor-

teurs aériens, à l'Office des transports du Canada et au ministère des Transports.

Il y a certaines motions que nous pourrions appuyer, et je prends note des diverses opinions, mais de façon générale, compte tenu de la façon dont les motions sont groupées, nous n'entendons pas appuyer ce groupe d'amendements. Je reconnais toutefois le bon travail que la députée a accompli dans les motions qu'elle a présentées aujourd'hui.

Mme Louise Hardy (Yukon, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureuse de parler de ces amendements.

Comme ma collègue l'a déjà expliqué, le NPD n'est pas satisfait de l'absence de pouvoir du commissaire à l'égard des plaintes ni de la vague promesse concernant l'examen éventuel des prix fixés. C'est maintenant qu'il faut protéger nos acquis.

Je donne un exemple concernant les prix. Le prix régulier d'un billet d'avion pour un vol à partir du Yukon vers une destination au sud-est est de 4 000 \$. Le ministre a dit qu'il y a des billets en solde. Tout le monde que je connais fait ses arrangements à l'avance. Personnellement, je le fais pendant l'été pour profiter des vols les moins chers possible, mais c'était à l'époque où nous avions encore certains choix.

Les Lignes aériennes Canadien ont toujours bénéficié d'un monopole au Yukon, exception faite de certains autres transporteurs qui, par moments, ont desservi cette destination pendant la saison touristique estivale. Actuellement, les gens ont moins de choix, ils ont moins de chance de trouver un vol qui leur convienne, ils ont moins de place à bord des vols, et les vols sont moins nombreux.

Les Lignes aériennes Canadien n'offriront pas leur troisième vol pendant l'été. Bien des gens ont accumulé des points. Ils sont nombreux à faire cela dans le Nord, car c'est une façon pour eux et leur famille de sortir de la région pendant les vacances. Comme ils sont maintenant la dernière des priorités, il devient de plus en plus difficile de prendre un vol pour sortir du Yukon en utilisant ses points.

Bien des gens qui ont un décès ou de la maladie dans leur famille et qui doivent rapidement revenir dans l'Est viennent me voir. Ils doivent, d'entrée de jeu, payer 4 000 \$ pour un billet d'avion.

Il y a aussi les cas de Medivac, c'est-à-dire les nombreuses personnes qui doivent être évacuées en priorité pour aller se faire soigner à Vancouver ou à Edmonton. Elles sont généralement escortées, le tout dépendant de la gravité de leur état. Si la présence d'une infirmière est nécessaire et que celle-ci doit accompagner le malade, aucun membre de la famille ne peut être du voyage. Des allocations sont parfois versées, et si le problème n'est pas trop grave, un membre de la famille peut accompagner le malade et rester avec lui à l'hôpital. Cet accompagnement est vraiment indispensable pour les personnes âgées qui perdent tout sens d'orientation. Pensons aux patients atteints de cancer qui doivent rester quelque temps et faire l'aller-retour de l'hôtel à l'établissement où ils reçoivent des traitements, en dépit de tous les inconvénients de la maladie. La plupart du temps, les leurs n'ont pas les moyens de

Initiatives ministérielles

prendre l'avion pour les accompagner. Même un billet d'occasion coûte entre 600 et 1000 \$. Le prix d'un billet ordinaire de Whitehorse à Vancouver est de 1 600 \$.

• (1250)

Je pense à une jeune femme qui doit recevoir des traitements de dialyse tous les deux ou trois jours. Elle vit à Vancouver, totalement isolée de sa collectivité de Haines Junction. Personne n'a les moyens de prendre l'avion pour aller la visiter. Il n'y a pas de traitement de dialyse au Yukon. La liste des cas est interminable. Depuis mon élection, le prix des vols a augmenté d'au moins 800 \$. Les gens ne peuvent pas compter sur le réseau des transports en cas d'urgence ou de crise dans la famille.

Les choses s'arrangent parfois, quand on a la chance de pouvoir planifier des mois à l'avance. Tout dernièrement, j'ai parlé à une dame âgée qui essayait de réserver un vol trois ou quatre mois à l'avance. Comme certains vols n'existent plus, elle devra attendre trois ou quatre jours pour pouvoir rentrer au Yukon. Les vols à destination de collectivités isolées sont limités par le temps.

Les députés de l'Alliance canadienne ont soutenu que le gouvernement ne devrait pas intervenir du tout dans les activités commerciales. Il est question de transports dans un pays d'une vaste superficie. Il est absolument essentiel que le gouvernement s'engage et que la population canadienne ait son mot à dire dans l'élaboration de la politique de transport par le truchement de son gouvernement et de ses élus.

Si nous ne pouvons pas nous déplacer d'un bout du pays l'autre, l'appartenance à ce pays n'a pas de sens. Il faut trois jours de voiture pour sortir du Yukon. Si on est malade, s'il y a urgence ou si l'on souhaite aller en vacances à Vancouver ou à Edmonton, il faut au moins trois jours de voiture. Pour aller visiter la famille sur la côte est, il faut compter au moins de sept à dix jours de voiture pour traverser le pays. Les transports sont essentiels dans tous les domaines de notre vie.

Le ministre a dit que l'existence d'un duopole était malsain pour notre pays. Je suis d'accord avec lui, mais au moins nous avons le choix. En tant que député, j'ai le choix des vols pour retourner chez moi ou me rendre là-bas. Il me faut une journée dans n'importe quelle direction pour me rendre à mon travail. Si un duopole est malsain, dans quelle mesure un monopole est-il sain? Quelle sera la situation quand il y aura des changements de prix? Je n'en ai pas la moindre idée. C'est une situation que j'appréhende.

Je crois certes que l'Office national des transports devrait disposer du pouvoir d'examiner les augmentations de tarifs de son propre chef sans attendre l'intervention d'autres intéressés. Il devrait avoir la capacité permanente d'agir sur les prix. Le ministre a bien laissé entendre que s'il était toujours ministre, il accorderait ce pouvoir à l'office. Je ne pense pas que le gouvernement et la population devraient se contenter de vagues promesses. Avant d'aller plus loin, nous devrions adopter des lignes directrices et des règles concrètes sur lesquelles les gens puissent compter afin qu'ils sachent le plus possible à quoi s'en tenir à l'aube du nouveau millénaire.

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

Des voix: Le vote.

Le vice-président: Le vote porte sur la motion n° 1. 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.

Une voix: Avec dissidence.

(La motion n° 1 est rejetée.)

Le vice-président: Le vote suivant porte sur la motion n° 3. 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.

Une voix: Avec dissidence.

(La motion n° 3 est rejetée.)

Le vice-président: Le vote suivant porte sur la motion n° 4. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

• (1255)

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.

Initiatives ministérielles

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.

Une voix: Avec dissidence.

(La motion n° 4 est rejetée.)

Le vice-président: La Chambre passe maintenant aux motions du deuxième groupe.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD) propose:

Motion n° 5

Que le projet de loi C-26, à l'article 17, soit modifié par substitution, à la ligne 32, page 21, de ce qui suit:

«de dix pour cent des droits de vote qui»

Motion n° 6

Que le projet de loi C-26, à l'article 17, soit modifié

a) par substitution, aux lignes 5 à 7, page 22, de ce qui suit:

«cent des droits de vote qui peuvent»

b) par substitution, aux lignes 20 à 22, page 22, de ce qui suit:

«à vingt-cinq pour cent du nombre total des votes exercés»

c) par suppression des lignes 24 à 30, page 22.

—Monsieur le Président, les motions nos 5 et 6, du groupe n° 2, ont suscité beaucoup de discussion dans le cadre de tout ce débat sur la fusion des lignes aériennes. Elles portent plus précisément sur la propriété des actions.

La motion n° 5 parle de la limite de 10 p. 100 des actions d'Air Canada pouvant être détenues par une personne. Nous savons tous pourquoi cette a été inscrite dans la toute première Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Nous voulions bien régir la propriété des actions d'Air Canada et veiller à ce que les Canadiens de toutes les régions aient l'occasion de participer pleinement au capital de cette entreprise.

La motion n° 6 a trait à la règle limitant la propriété étrangère à 25 p. 100 des actions. Je propose de maintenir à 10 p. 100 les actions d'Air Canada pouvant être détenues par une personne. Le projet de loi tend à porter cette limite à 15 p. 100. Je veux également maintenir à 25 p. 100, comme le prévoit la loi actuelle, les actions pouvant être détenues par des étrangers. La députée de l'Alliance canadienne a bien dit que son parti ne voyait rien de mal à ce que des intérêts étrangers mettent la main sur tout ce qui existe au Canada. Il ne s'en cache pas.

Moi, la question me préoccupe. Je tiens à ce que les Canadiens gardent le contrôle sur des éléments cruciaux de leur société, notamment sur les services de transport qui doivent être offerts partout au Canada et non seulement à Vancouver, à Toronto, à Calgary, à Edmonton et à Halifax. C'est de l'ensemble du Canada qu'il est question ici. Nous voulons veiller à ce que les Canadiens gardent le contrôle sur des entreprises qui profitent du fait de pouvoir fournir un service sur le territoire canadien. Par conséquent,

nous croyons qu'il faut imposer des limites dans une industrie aussi cruciale que notre secteur de transport aérien.

À l'heure actuelle, le ministre des Transports et le Cabinet ont le pouvoir de porter jusqu'à 49 p. 100 le pourcentage des actions pouvant être détenues par des étrangers. Le Nouveau Parti démocratique ne s'oppose pas à un accroissement des investissements étrangers au Canada. Nous pensons toutefois que la décision devrait être prise en consultation avec le Parlement.

Il est intéressant de voir que l'Alliance canadienne dit toujours que tout devrait être soumis au Parlement et que le gouvernement ne devrait pas faire ceci ou cela. Dans ce cas particulier, parce qu'il est question de prise de contrôle par des intérêts étrangers, ce parti ne tient même pas à ce que le Parlement ait son mot à dire. Il est prêt à laisser le gouverneur en conseil augmenter jusqu'à 49 p. 100, par règlement, les limites en ce qui a trait à la propriété étrangère.

En imposant la limite de 25 p. 100 dans la loi, il faudrait une autre loi du Parlement à l'avenir pour changer cela, garantissant ainsi que tout changement ferait l'objet d'un vote au Parlement et que les Canadiens auraient voix au chapitre pour dire s'ils veulent voir cette proportion augmenter à 49 p. 100 ou encore à 100 p. 100. Au moins, les Canadiens auraient voix au chapitre par l'intermédiaire de leurs députés.

Le projet de loi C-26 fera passer à 15 p. 100, au lieu de 10 p. 100, la limite quant aux actions d'Air Canada qu'une personne peut détenir. Nous proposons de laisser cette proportion à 10 p. 100, comme c'était le cas à l'origine. Cette hausse à 15 p. 100 ouvre la porte à des tentatives de prise de contrôle non hostile. De nombreux intervenants de l'industrie ont exprimé des inquiétudes à l'égard de la possibilité qu'Air Canada tombe sous l'emprise d'un actionnaire dominant. Nous sommes d'accord avec les intervenants qui disent que l'intérêt public sera mieux servi si Air Canada demeure sous le contrôle d'un vaste éventail d'actionnaires canadiens, et non d'un seul actionnaire dominant. Cet amendement fermerait la porte au scénario de l'actionnaire dominant.

De plus, il est vraiment important de reconnaître que, au cours des années, les Lignes aériennes Canadien International et Air Canada ont pu compter sur l'appui des contribuables canadiens. Par conséquent, je ne crois pas que nous devrions voir Air Canada ou les Lignes aériennes Canadien International ou toute autre société ayant bénéficié d'un tel appui de la part des contribuables canadiens de la même façon que n'importe quelle autre société que nous serions prêts à vendre bon gré mal gré à n'importe qui. Les Canadiens ont des intérêts réels dans cette société et devraient avoir leur mot à dire sur ce qui se passe.

● (1300)

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais parler du deuxième groupe de motions.

La motion n° 5 annulerait, en fait, la disposition du projet de loi tendant à faire passer de 10 p. 100 à 15 p. 100 la limite permise par actionnaire aux termes de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. C'était sans aucun doute l'une des deux

Initiatives ministérielles

principales questions qui sont venues à l'avant-plan durant toute cette restructuration, l'autre étant le recours par le gouvernement à l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada.

Comme les députés le savent, la Cour supérieure du Québec a rendu une décision au sujet d'une proposition du secteur privé venant de la société Onex. La cour a déclaré que, techniquement, cette proposition était contraire à la loi et elle a laissé entendre qu'elle ne devrait pas aller de l'avant. Onex a décidé de ne pas en appeler de la décision et ainsi, l'autre solution proposée par le secteur privé, c'est-à-dire l'offre d'Air Canada, qui s'est concrétisée au cours des derniers mois, a été celle qui a été retenue.

On se demande s'il est bon d'avoir des limites sur la participation maximale des actionnaires dans ces entreprises. Lorsque les Lignes aériennes Canadien et Air Canada ainsi que d'autres sociétés d'État ont été privatisées, on a jugé qu'en imposant une limite de 10 ou 15 p. 100 quant à la participation maximale possible d'un seul actionnaire, comme dans le cas du Canadien National, on empêcherait dans une certaine mesure une prise de contrôle étrangère. On pouvait le comprendre dans le cas du Canadien National, car 65 p. 100 des actions de l'entreprise appartiennent à des intérêts étrangers. Cependant, il y a une participation étrangère maximale de 25 p. 100 dans le cas d'Air Canada et des lignes aériennes en général au Canada. Ainsi, il n'y a pas lieu de craindre une prise de contrôle étrangère.

La participation d'un actionnaire pourrait passer à 20 p. 100 ou 25 p. 100 et, même si des intérêts étrangers détiennent des actions ordinaires et des actions avec droit de vote, l'entreprise pourrait demeurer quand même sous contrôle canadien. Cela s'est produit dans le cas d'American Airlines lorsqu'elle a injecté de l'argent dans les Lignes aériennes Canadien il y a quelques années. Elle possédait 33 p. 100 des actions ordinaires et 25 p. 100 des actions avec droit de vote. La nécessité de maintenir cette participation à 10 p. 100 pour empêcher une prise de contrôle étrangère a soulevé les passions durant le débat.

Cependant, ne nous y trompons pas. Du fait de ce type de règles, il est extrêmement difficile pour des groupes de l'extérieur de se livrer à des activités commerciales normales et de tenter de prendre le contrôle d'entreprises. Cela protège la direction et le conseil d'administration déjà en place.

Air Canada a défendu énergiquement la position selon laquelle elle ne voulait pas que cette participation dépasse 15 p. 100 et le gouvernement a réfléchi à cela. Les deux comités du Sénat et de la Chambre voulaient que cette participation monte à 20 p. 100, mais le gouvernement a décidé qu'étant donné tout le tollé soulevé par le processus entourant l'article 47, et je pense que c'était tout à fait valide, car on a pu trouver alors des solutions venant du secteur privé, Air Canada devrait pouvoir absorber cette acquisition sans craindre qu'une tierce partie ne se livre à une OPA.

Le gouvernement a donc accepté de porter la limite à 15 p. 100. Air Canada est d'accord là-dessus, tant et si bien que je suis d'avis que la question ne devrait pas être débattue pour l'instant. Il sera aux politiques de demain de déterminer si les arguments étaient fondés ou pas. Au cours des 18 mois ou des deux ans que durera ce processus de restructuration, il ne devrait pas en être question. Ça

été un sujet de discussion fort délicat et émotif, d'où ma recommandation de voter contre cette motion.

• (1305)

De même, la motion n° 6 devrait être rejetée parce qu'elle vise à empêcher le gouvernement de rendre les dispositions de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada compatibles avec la Loi sur les transports au Canada.

Refuser de mettre en oeuvre la proposition énoncée dans le projet de loi C-26, c'est faire en sorte qu'il soit possible d'augmenter par règlement la limite quant aux droits de propriété étrangers pour tous les intervenants de l'industrie à l'exception d'Air Canada. Avec l'adoption de cette motion, il serait encore possible en modifiant la loi d'augmenter la limite d'Air Canada quant aux droits de propriété étrangers, ce qui représente un fardeau indu pour un transporteur national.

Je crois qu'il y a lieu de rejeter cette motion. J'espérais que mes collègues du Nouveau Parti démocratique comprendraient que cela faisait partie intégrante de l'entente conclue avec Air Canada. Je sais que la limite de 10 p. 100 suscite de vifs sentiments chez eux, mais avant qu'ils insistent pour la tenue d'un vote par appel nominal, je leur demanderais d'y réfléchir parce que ces 10 p. 100 ont été portés à 15 p. 100 avec le consentement d'Air Canada.

J'estime que les parlementaires ne devraient s'opposer à l'entente conclue entre l'Office de la concurrence et Air Canada pour que le dossier soit remis à plus tard. Ce n'est pas comme si Air Canada demandait à l'un ou l'autre des partis à la Chambre de se faire le champion de sa cause. En réalité, lorsque le président d'Air Canada s'est présenté devant le comité, il a dit très clairement qu'il acceptait une limite de 15 p. 100 et qu'il s'en accommoderait.

À mon avis, ces deux motions devraient être rejetées. En ce qui concerne la motion n° 6, si mes collègues du Nouveau Parti démocratique craignent qu'elle recèle un cheval de Troie, je leur rappelle que j'ai toujours dit que nous n'avons pas l'intention de porter à plus de 25 p. 100 la propriété étrangère des entreprises de transport aérien. La loi nous autorise déjà à aller jusqu'à 49 p. 100. Nous n'avons pas l'intention de le faire parce que nous croyons, tout comme les Canadiens le pensent, et je crois aussi que c'est le cas du Nouveau Parti démocratique, qu'un des principaux problèmes auxquels nous devons faire face, c'est celui de la domination étrangère croissante sur notre économie. Nous ne voulons pas que cela se produise dans le cas des transporteurs aériens. Nous partageons le point de vue du NPD sur ce point. Toutefois, comme je viens tout juste de le mentionner, si nous n'apportons pas ce changement à l'article 17, nous priverons Air Canada de la possibilité d'avoir une participation étrangère de 25 p. 100, ce à quoi d'autres ont droit. À mon avis, nous devons faire preuve d'une certaine équité à l'endroit d'Air Canada.

Ce n'est pas une question de perte de contrôle. Aucun de ces amendements ne ferait quoi que ce soit sous ce rapport. Ils ne changeraient rien au fait le régime d'Air Canada bénéficierait d'une certaine stabilité tout au long du processus de réorganisation. En ce qui concerne la question des 25 p. 100, les membres du comité et, de fait, des députés de mon propre parti ont dit que l'on devrait relever cette limite. J'en ai discuté avec les membres du cabinet, et nous

estimons qu'elle devrait demeurer à 25 p. 100. Ce n'est pas un jeu. Nous ne la porterons pas à 49 p. 100 la semaine prochaine. Je prie mes collègues du Nouveau Parti démocratique de maintenir de nouveau leur grande collaboration dans ce dossier et d'accepter que ce vote se fasse avec dissidence afin que nous ne retardions pas plus indûment le projet de loi.

Chaque jour qui passe sans que l'on concrétise le projet de loi permet à Air Canada de chercher à profiter de ses tendances monopolistes. Quoi qu'elle puisse en dire, lorsqu'une société a autant d'autorité, il est naturel qu'elle on veuille voir ce qu'elle donnera sur le marché.

Nous devons transmettre ce projet de loi à l'autre endroit afin qu'il puisse l'examiner. Juste après le congé, il devrait être en place. Le commissaire de la concurrence pourrait alors commencer à se servir de ses pouvoirs d'interdiction, ce qui devrait tout à fait rassurer tous les nouveaux venus sur le marché. Je veux aborder cette question à l'étape de la troisième lecture.

• (1310)

Je prie mes collègues du Nouveau Parti démocratique de faire preuve de bon sens et de permettre que le vote se fasse avec dissidence.

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir sur le deuxième groupe de motions présentées par ma collègue du Nouveau Parti démocratique, la députée de Churchill, au Comité permanent des transports.

Je désire rapidement rappeler au ministre, ainsi qu'à tout le monde—j'espère que personne ne pense que nous souffrons d'amnésie collective—que la position du Bloc québécois vis-à-vis de cette règle de 10 p. 100 en ce qui concerne la propriété individuelle de l'actionnariat à Air Canada était un point majeur dans le but d'éviter une prise de contrôle par un individu ou un groupe d'individus de la compagnie Air Canada.

Si cette règle de 10 p. 100 avait été introduite lors de la privatisation d'Air Canada, en 1988, nous étions d'avis et demeurons convaincus que cette règle a encore un sens.

Pour le bénéfice de ceux et celles qui nous écoutent, j'aimerais qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. Le Bloc québécois favorisait la prise de contrôle de Canadien International par Air Canada, à l'encontre de la proposition faite par M. Schwartz, représentant de la société Onex, ami des libéraux, collecteur de fonds du Parti libéral. On avait découvert que M. Schwartz avait contribué passablement à la caisse électorale des libéraux en 1997.

Je veux rappeler à tous que le Bloc québécois n'était pas en guerre contre M. Schwartz ou contre Onex. La position du Bloc était claire à ce moment-là. Nous étions d'avis et le demeurons, ce qui fut confirmé par un jugement de la Cour supérieure du Québec, que la proposition d'Onex d'acquiescer Air Canada était illégale. Bien que le paquet ait été emballé préalablement lors de rencontres avec le

Initiatives ministérielles

ministre des Transports, nous demeurions convaincus que cette proposition d'Onex était illégale. Nous n'avions rien contre M. Schwartz ou contre Onex.

Le Bloc québécois a même présenté une motion, lors d'une journée d'opposition, demandant au gouvernement de ne pas augmenter la règle de 10 p. 100.

Comme je l'ai mentionné plus tôt dans mon exposé au sujet du premier groupe, un projet de loi est un ensemble de compromis. Nous sommes d'avis que l'amendement de ma collègue du Nouveau Parti démocratique est raisonnable, voulant maintenir la règle à 10 p. 100. Nous sommes favorables à sa proposition.

Je veux dire également au gouvernement que le compromis dans le projet de loi C-26, à l'effet d'avoir 15 p. 100 de propriété individuelle, nous satisfait aussi. Si le gouvernement était allé dans le même sens que la majorité libérale au Comité permanent des transports qui voulait l'augmenter à 20 p. 100, la question serait différente. Vingt pour cent des actions individuelles d'Air Canada donnait un contrôle effectif à la compagnie, tandis que 15 p. 100 ne le donne pas encore et assure suffisamment de protection.

Quant à la seconde motion de ce deuxième groupe, j'informe ma collègue du NPD que nous y serons favorables. Contrairement à nos collègues de l'Alliance canadienne, nous étions contre le fait de relever au-delà de 25 p. 100 la participation étrangère dans le contrôle des actions d'Air Canada.

C'est drôle de voir des souverainistes du Québec comme nous défendre la souveraineté du Canada vis-à-vis des Américains. C'est pour cela que, bien que la majorité libérale au comité lui enjoignait d'aller jusqu'à 49 p. 100, nous sommes heureux de constater que le projet de loi ait plafonné le tout à 25 p. 100. Par contre, le ministre se garde, dans les pouvoirs résiduels, la possibilité de l'augmenter par arrêté en conseil, avec l'appui de trois ministres de la Couronne, je crois.

• (1315)

Nous sommes d'avis que 25 p. 100 de contrôle étranger d'Air Canada est entièrement suffisant pour maintenir les capitaux du Canada et du Québec dans le nouvel Air Canada. Pour toutes ces raisons, nous serons favorables aux deux amendements déposés par notre collègue du NPD.

[Traduction]

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, sauf le respect que je dois au député bloquiste, je crois que son amendement n'est absolument pas nécessaire. Le projet de loi prévoit déjà le respect obligatoire de la Loi sur les langues officielles. Cela me paraît suffisant. La motion est donc superflue.

M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je ne veux pas retarder indûment les travaux de la Chambre, mais je rappelle que j'ai eu l'honneur d'être nommé au Comité permanent des transports en 1988, après ma première élection, et que j'ai également présidé ce comité. J'ai siégé cinq ans dans l'opposition et lorsque nous avons formé le gouvernement en 1993, j'ai été nommé

Initiatives ministérielles

président du comité. J'ai également eu l'honneur d'être secrétaire parlementaire auprès de trois ministres des Transports, puis président du comité des transports.

Je comprends les efforts que déploie l'opposition, dans l'espoir que sa motion soit adoptée à l'étape du rapport du projet de loi. Je dois cependant faire appel à la compréhension des députés néo-démocrates. S'ils avaient parlé aux employés des compagnies aériennes, ceux d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien international, ils comprendraient que leur proposition fait qu'il est de plus en plus difficile pour Air Canada de tenir ses engagements, non seulement envers ses propres employés mais également envers ceux de Canadien i, soit 16 000 employés en tout. Un recul de 15 p. 100, prévus dans l'accord du 21 décembre, à 10 p. 100 limiterait la capacité d'Air Canada de réaliser des recettes suffisantes pour soutenir ses employés et les garder à son emploi. Il s'agit ici de sauver 16 000 emplois.

Tout retard déclencherait une série d'événements en chaîne. En demandant à la Chambre de reporter le vote à demain, nous serions obligés de revenir demain soir pour voter sur cet amendement et nos leaders à la Chambre devront ensuite trouver un autre jour pour le débat en troisième lecture. Nous perdriions ainsi une semaine. Le Nouveau Parti démocratique ne veut sûrement pas que nous perdions une semaine.

Je crains que tout retard ne porte atteinte au pouvoir de surveillance prévu dans le projet de loi. C'est la chose importante, notamment pour les voyageurs. Elle est aussi importante pour les employés des transporteurs aériens et pour les régions du pays à desservir. Nous ne voulons donc pas créer de retard. J'espère que le Nouveau Parti démocratique est conscient qu'il est préférable d'aller de l'avant et que, par conséquent, il ne demandera donc pas la tenue d'un vote qui devrait être reporté à demain soir et qu'il vaut mieux passer à la prochaine motion et, au besoin, l'adopter avec dissidence.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, je suis heureux de parler de ces amendements. Comme je l'ai dit plus tôt, le débat a été très intéressant tout au long des mois pendant lesquels nous y avons participé. Nous avons été témoins de nombreux changements, d'une grande transition. Nous voyons une transition tous les jours. Je le répète, nous sommes ici en pleine évolution.

• (1320)

Dans notre parti, nous estimons qu'il faut assurer la souplesse du système, afin de changer de cap au gré des circonstances. Nous avons connu des changements spectaculaires et des surprises tout au long du débat, notamment depuis la fusion des lignes aériennes. Certains d'entre nous pensaient que cette fusion mettrait fin à bien des problèmes. Au lieu de cela, elle a donné lieu à toutes sortes de nouveaux bouleversements, de nouvelles difficultés, de nouvelles lignes aériennes, de nouvelles propositions, de nouveaux entrepreneurs, de nouvelles routes.

Encore une fois, nous préconisons la souplesse dans ce projet de loi. Cette souplesse s'impose pour que le ministère des Transports puisse apporter des modifications au gré des circonstances.

En ce qui concerne la motion n° 5, qui vise à modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, si je me souviens bien, le comité avait adopté une motion visant à porter à 20 p. 100 la limite imposée sur la propriété. Le gouvernement l'a ensuite ramenée à 15 p. 100. La motion du NPD entend maintenant la réduire encore plus, soit à 10 p. 100. Par un coup de chance, lors du débat en comité au sujet du pourcentage qui serait le plus pratique et le plus approprié, j'avais proposé une limite de 15 p. 100, et le ministre des Transports, qui a suivi mon conseil, a opté pour ce pourcentage, exactement celui que j'avais recommandé. Il convient de le féliciter de son bon jugement et des consultations qu'il a faites en tenant compte de l'avis d'autres personnes.

J'aurais eu du mal à appuyer cet amendement si je l'avais proposé, du moins au début. Même s'il a été rejeté au comité, le ministre, dans sa sagesse, a jugé bon de le rétablir. Je crains donc devoir accepter la limite de 15 p. 100.

Pour ce qui est de la limite de 25 p. 100 imposée sur la propriété étrangère et proposée dans la motion n° 6, je suis également d'accord pour dire que le pouvoir à cet égard devrait être laissé entre les mains du gouverneur en conseil. Encore là, c'est pour assurer la souplesse du système. Le gouvernement aurait le pouvoir de modifier cette limite s'il le jugeait nécessaire à l'avenir. Il ne serait pas obligé de revenir devant l'Assemblée législative. Il pourrait la modifier après avoir consulté l'industrie et au gré des circonstances. Comme les choses évoluent, le gouvernement doit disposer de la souplesse voulue pour faire des modifications, car cette fusion nous réserve à tous des surprises.

Nous allons appuyer le projet de loi présenté initialement. Nous ne voterons pas en faveur de l'amendement.

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, le NPD n'a certes pas l'intention de bloquer cette mesure législative, bien qu'on puisse rire un peu en voyant le député de Hamilton prêt à verser tant de larmes de crocodile à ce sujet. Après tout cela, imaginez un peu, les députés néo-démocrates voudraient bloquer les choses pour une journée pour pouvoir voter sur leurs amendements. Cela entraînera toutes sortes de réactions en chaîne. Dieu nous préserve de vouloir être tenus responsable de la catastrophe que le député de Hamilton prévoit si nous ne voulons pas collaborer.

Toutefois, nous avons dit ce que nous avions à dire, à la fois en ce qui a trait aux amendements et aux arguments qui ont été présentés en faveur de ces amendements par la députée de Churchill.

J'ai écouté ce que le ministre avait à dire. C'était un appel à la souplesse. Toutefois, je dois dire tout d'abord que je ne sais pas pourquoi nous devrions faire confiance au gouvernement libéral pour mettre ce régime sur pied, pour en faire une mesure législative qui assurerait qu'il fonctionne convenablement et pour voir si nous devons adopter les mesures que nous avons prévues pour certaines des choses qui nous préoccupent. Peut-être devons-nous faire confiance au ministre des Transports, mais pourquoi devrions-nous faire confiance au gouvernement libéral en ce qui touche la propriété étrangère?

À mon avis, les libéraux sont les responsables de l'un des actes de sabotage économique les plus sauvages, de l'une des pires trahisons

jamais vues dans l'histoire du Canada, c'est-à-dire la vente de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Ce sont les mêmes gens qui veulent que nous ayons confiance en eux pour ce qui est de la propriété étrangère, ces gens qui ont pris des mesures qui ont eu pour conséquence que la compagnie nationale de chemin de fer qui appartenait autrefois aux Canadiens appartient à l'heure actuelle à 60 p. 100 à des intérêts américains. Et le gouvernement libéral a le toupet de nous dire: «Faites-nous confiance en matière de propriété étrangère.»

• (1325)

Une voix: Parlez-vous de Doug Young?

M. Bill Blaikie: Je ne veux pas parler de Doug Young, je ne veux pas gâcher ma journée, ni celle des autres députés.

Le ministre dit que le gouvernement a compris. Je l'espère car, sinon, il ne resterait plus rien à vendre aux Américains. En fait, beaucoup de gens dans ce pays, pas seulement dans les milieux de la gauche mais aussi dans les milieux d'affaires, constatent que les choses n'ont pas été comme ils l'avaient espéré. Les compagnies transfèrent leurs sièges. Nous n'avons plus le même type d'infrastructure. Le libre-échange et l'absence de protection contre les investissements étrangers, rien ne va de la façon dont nous espérons que ça irait.

Le spectre de Walter Gordon, pas celui de Tom Kent parce qu'il est encore en vie, mais les spectres d'autres personnes doivent se demander ce qui est arrivé au Parti libéral. Si l'on doit prendre au sérieux ce qu'a dit aujourd'hui le ministre à la Chambre, il y a lieu d'espérer qu'il y aura un renversement des choses, même si c'est un peu tard.

Qu'est-ce que le premier ministre a déclaré l'autre jour? Ce n'était pas le ministre des Transports qui parlait; peut-être a-t-il dit de telles choses, mais j'espère que non. Le premier ministre dit des choses qui nous font craindre que le pire scénario se produira et que le monopole sera instauré pour créer un contexte où, dans deux, trois ou quatre ans, un gouvernement libéral ou autre—pas un gouvernement néo-démocrate—interviendra en affirmant qu'il faut laisser American Airlines s'implanter plus solidement au Canada pour briser le monopole dont les gens se plaignent. Beaucoup de gens se plaignent déjà, notamment des services régionaux.

Je ne pouvais tout simplement pas laisser passer l'occasion de souligner que le ministre des Transports et d'autres ministres nous demandent de leur faire confiance sur la question de la propriété étrangère. Pourtant, ce sont eux qui ont fait le sale boulot que même les conservateurs n'avaient pas osé faire en neuf ans de gouvernement.

Je me souviens d'avoir entendu Harvie Andre déclarer en 1979 qu'il voulait privatiser le CN, mais les conservateurs ne l'ont jamais fait. Qui a critiqué leurs décisions pendant leurs neuf années au pouvoir? J'ai tout entendu. Les libéraux. Mais qu'est-ce que les libéraux ont fait une fois au pouvoir? Ils ont poussé le programme conservateur plus loin que les conservateurs eux-mêmes, et pas

Initiatives ministérielles

uniquement en privatisant le CN, mais en se faisant les apologistes inconditionnels de tous les accords de libre-échange à leur portée. On a constaté qu'il n'est pas nécessaire de parler avec un libéral trop longtemps avant qu'il nous offre un accord de libre-échange, même si nous n'avons rien à vendre ou à acheter.

Si c'était le début d'une ère nouvelle, j'en serais ravi, mais je ne parierais pas beaucoup là-dessus. Je m'arrête ici pour que la mesure soit transmise à l'autre endroit et entre en vigueur afin que nous puissions déterminer ce qu'il faut faire et pour que la nouvelle ère dans le transport aérien au Canada puisse commencer. Je suis convaincu que le projet de loi ne sera pas le dernier projet de loi des libéraux sur le sujet.

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

Des voix: Le vote.

Le vice-président: Le vote porte sur la motion n° 5. 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.

Des voix: Avec dissidence.

Le vice-président: Je déclare la motion n° 5 rejetée.

(La motion n° 5 est rejetée.)

Le vice-président: Le prochain vote porte sur la motion n° 6. 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.

Des voix: Avec dissidence.

Le vice-président: Je déclare la motion n° 6 rejetée.

(La motion n° 6 est rejetée.)

Initiatives ministérielles

• (1330)

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ) propose:

Motion n° 7

Que le projet de loi C-26, à l'article 18, soit modifié par adjonction, après la ligne 44, page 22, de ce qui suit:

(2.1)a) Toute personne morale visée au paragraphe (3) doit se conformer à la partie V de la Loi sur les langues officielles dans un délai de quatre ans et à la partie VI de la Loi sur les langues officielles dans un délai de sept ans.

b) Air Canada, ainsi que toute personne morale visée au paragraphe (3), doit soumettre annuellement un rapport auprès du Secrétariat du Conseil du Trésor contenant les données suivantes, lesquelles sont accessibles à tout citoyen canadien:

(i) le nombre total d'employés anglophones et le nombre total d'employés francophones que chacune d'elles compte;

(ii) le nombre d'employés anglophones et le nombre d'employés francophones que chacune d'elles compte parmi les cadres, les pilotes, les agents de bord, les mécaniciens et les autres employés;

(iii) le nombre d'employés appartenant au groupe «langue inconnue», lequel ne peut être supérieur à 5 % du nombre total d'employés que compte la personne morale.

c) Le Commissaire aux langues officielles peut faire enquête sur toute plainte visant le manquement à l'obligation de se conformer à la partie VI de la Loi sur les langues officielles dans le délai prévu à l'alinéa a), et les résultats de son enquête, lorsqu'ils visent les renseignements prévus à l'alinéa b), ont préséance sur ceux-ci.

d) En cas de manquement à l'obligation de se conformer à la partie VI de la Loi sur les langues officielles dans le délai prévu à l'alinéa a), le gouverneur en conseil consulte les intervenants du groupe de langue officielle lésé par le manquement avant de prendre sa décision sur les mesures de redressement qui s'imposent.

e) Dans un délai d'un an suivant l'entrée en vigueur de la présente loi, les documents suivants sont produits par Air Canada en anglais et français, les deux versions ayant force de loi:

(i) le manuel d'exploitation;

(ii) le manuel d'utilisation normalisée;

(iii) le manuel des agents de bord;

(iv) les notes de services;

(v) les politiques administratives;

(vi) les contrats de travail.»

—Monsieur le Président, pour débiter sur cette motion, j'aime-rais présenter mes sincères félicitations à un groupe de travailleurs et de travailleuses de l'industrie de l'aviation qui se battent depuis 1976 pour que les francophones puissent avoir des chances égales au Canada dans ce domaine.

On l'aura bien compris, j'ai parlé d'un groupe appelé l'Association des gens de l'air du Québec. Cette association est née en 1976, suite à une bataille qui a débuté en 1975, afin qu'un pilote francophone ait, dans son cockpit, le droit de s'exprimer en français avec un contrôleur aérien d'une tour de contrôle d'un aéroport ou d'un centre de contrôle de navigation aérienne.

On se rappellera que cette bataille a été gagnée parce qu'il avait été prouvé que cette situation, où deux francophones se parlent, ne mettait pas en cause la sécurité aérienne.

On se rappellera aussi qu'il y a eu une bataille de tous les instants, entre autres de la part de deux syndicats anglophones, la CALPA et la CATCA. Je me souviens que ces deux associations syndicales avaient livré une forte bataille. Malgré cela, le gouvernement de l'époque a accepté de modifier la loi pour faire en sorte que deux francophones aient le droit de se parler dans leur langue.

• (1335)

Nous, députés du Bloc québécois, on s'entend souvent dire ici, à la Chambre, que ce pays, le Canada, c'est le nôtre, que nous, francophones, avons la possibilité de nous exprimer, que nous avons des droits équivalents aux anglophones. On se fait rebatte les oreilles avec cela à tour de bras.

Je me rappelle, trois jours avant le dernier référendum, celui de 1995, que de nombreux Canadiens de l'Ouest sont venus nous dire, à Place du Canada, après avoir voyagé à bord d'avions nolisés par les Lignes aériennes Canadien international au coût de 99 \$ aller-retour entre Vancouver-Montréal: «On vous aime; on aime le Québec, ne partez-pas.»

L'hon. David M. Collenette: Je vous aime.

M. Michel Guimond: Le ministre des Transports est en train de me faire une déclaration d'amour. Il est en train de me crier de l'autre côté de la Chambre qu'il m'aime. Cela adonne bien; s'il veut prouver qu'il m'aime ou qu'il aime les francophones, il devrait souscrire favorablement à l'amendement que je propose. Je lui tends la main, je sais que c'est quelqu'un de raisonnable. Il a un nom à consonance francophone. On sait que le nom du ministre des Transports, que je ne peux nommer à la Chambre, est d'origine huguenote, il y a des Français parmi ses ancêtres.

Bref, je crois que la bataille que les Gens de l'air ont faite en 1976 mérite encore une fois d'être appuyée. Je sais que le ministre, quand il va s'adresser à la Chambre tout à l'heure, ainsi que ma collègue de l'Alliance canadienne, vont faire une courte déclaration pour mentionner qu'ils ne sont pas d'accord avec les amendements. De toute façon, j'ai entendu les commentaires de ma collègue de l'Alliance au sujet du deuxième groupe d'amendements; cela concernait les amendements du NPD au deuxième groupe. Je connais ces amendements et je sais que le ministre des Transports va démontrer une ouverture et une sensibilité à ces amendements; cela fera peut-être en sorte qu'il acceptera nos amendements.

Je demande à la Chambre d'aller un peu plus loin. Je reconnais que dans le projet de loi C-26, on a fait un effort. Mais je pense qu'on devrait donner une chance égale aux francophones, les chiffres n'étant pas très éloquentes. Je ne sais pas si la Chambre est au courant, mais je l'informe qu'aujourd'hui—c'est-à-dire à la fin de 1999, début de l'an 2000—les Lignes aériennes Canadien international emploient 1 258 pilotes. De ce nombre, il n'y a que 71 pilotes francophones, représentant 5,8 p. 100 de la population des pilotes. Si on reconnaît que les francophones représentent 24,8 p. 100 de la

Initiatives ministérielles

population canadienne, on devrait tendre à avoir 24,8 p. 100 de pilotes francophones dans nos compagnies aériennes.

Je vais citer un éditorial paru dans le journal *Le Soleil* du 31 janvier 1985—même si c'est en 1985, c'est encore d'actualité—sous la plume de Roger Bellefeuille:

Les francophones ont droit à leur juste et raisonnable part dans ce qui fut déjà la Trans-Canada Airlines. Les Québécois veulent bien «partir ensemble» avec les autres, mais non en occupant, seuls, les sièges de deuxième classe.

Dans ce discours au sujet d'un amendement que je propose concernant les langues officielles, j'en appelle au bon sens du président d'Air Canada, M. Robert Milton. C'est un Américain qui travaille à Montréal et qui a le respect de la dualité linguistique du Canada. Je sais qu'il fait des efforts pour apprendre le français et qu'il a une grande sensibilité vis-à-vis de la place des francophones au Canada et dans sa compagnie aérienne.

J'en appelle à M. Milton en lui disant: «Lorsque vous, monsieur Milton, comme président d'une compagnie majeure comme Air Canada l'est devenue, vous mettez votre poing sur la table et que vous prenez l'engagement de favoriser l'embauche de francophones, je veux vous dire que cela a un certain poids. Pour vous renouveler la mémoire, je vais citer deux de vos prédécesseurs.»

• (1340)

Dans un premier temps, je vais citer M. Claude Taylor et, dans un deuxième temps, M. Pierre Jeannot. Regardons ce que M. Jeannot disait, dans le cadre du cinquième congrès de l'Association des Gens de l'air, en avril 1980:

Pour être une compagnie aérienne vraiment canadienne, nous croyons que les employés d'Air Canada des deux groupes de langues officielles devraient refléter la communauté, la province et le pays, tant par leur nombre que par leur représentativité à l'intérieur d'Air Canada.

C'est M. Jeannot, ancien président d'Air Canada, qui s'exprimait ainsi.

Maintenant, voici ce que déclarait M. Claude Taylor, président d'Air Canada, en 1981:

Air Canada reconnaît son rôle vital dans le maintien de l'unité nationale. Dans son expression la plus simple, ce rôle est de rapprocher les Canadiens, de leur permettre de se rencontrer, de communiquer, de se connaître les uns les autres et de comprendre ce que c'est que d'être Canadiens. C'est à ce niveau que, selon moi, nous avons remporté nos plus grands succès, ceux dont nous sommes les plus fiers.

Ces présidents d'une compagnie majeure, Air Canada, reconnaissent la dualité linguistique. Avec ce projet de loi, je pense que nous avons l'occasion, dans les faits, de le confirmer.

La situation n'est pas très rose. J'ai dépeint tout à l'heure la situation aux Lignes aériennes Canadien international. Regardons maintenant quel est le taux de francophones dans l'ensemble d'Air Canada. En 1998, le taux de francophones est revenu au même niveau qu'en 1978, alors qu'en 1978, il n'y avait que 17 p. 100 du total des effectifs d'Air Canada parlant français. En 1998, chez les

pilotes, le taux est de 15,8 p. 100. On n'a donc pas atteint le nombre de pilotes francophones requis à Air Canada.

C'est pour cela que je demande que le gouvernement y pense sérieusement au niveau des amendements législatifs que nous proposons pour faire en sorte de donner un peu plus de dent à notre projet de loi pour favoriser la place du français dans l'embauche, dans les manuels d'entretien, la place pour vivre et travailler en français chez Air Canada.

Je ne veux pas dire par là qu'il y a de la mauvaise volonté, je veux dire qu'il y aurait avantage à ce qu'un président—M. Milton en l'occurrence—mette son poing sur la table et dise: «Il y a 24,8 p. 100 de francophones au Canada, il faut donner une chance à nos diplômés francophones.» Le cégep de Chicoutimi forme d'excellents pilotes. À titre d'information, au cégep de Chicoutimi, cela coûte 100 000 \$ par année pour former un jeune francophone, garçon ou fille. Je pense qu'ils ont le droit d'avoir l'espoir de joindre un jour les rangs d'Air Canada. J'espère que le gouvernement va y penser en adoptant notre amendement qui a trait à la Loi sur les langues officielles.

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec un grand plaisir que je participe au débat sur l'amendement de mon collègue de Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans au projet de loi C-26. J'apprécie les arguments soulevés par mon collègue et, pour répondre à ses craintes, je dois lui dire que je l'aime bien.

Mais d'entrée de jeu, ce gouvernement a établi sans ambiguïté que les Canadiens doivent pouvoir compter sur leur transporteur national pour être servis dans la langue officielle de leur choix.

En plus de la sécurité, cet aspect a en effet été indiqué comme l'une des deux préoccupations fondamentales qui doivent être respectées au moment où nous nous apprêtons à restructurer l'industrie du transport aérien. Compte tenu de notre dualité linguistique, qui fait partie intégrante de l'identité du Canada, cette position ne devrait être une surprise pour personne.

• (1345)

Le gouvernement a répondu aux préoccupations cernées par la commissaire aux langues officielles en précisant les obligations d'Air Canada en ce qui concerne ses filiales.

En fait, cette proposition répond à toutes les préoccupations de fond que la commissaire aux langues officielles a soulevées lorsqu'elle s'est adressée aux deux Comités permanents des transports. La commissaire a exprimé publiquement son appui à l'égard des mesures du gouvernement fédéral sur ce plan, et je cite:

C'est avec une grande satisfaction que la commissaire aux langues officielles, M^{me} Dyane Adam, accueille la décision du gouvernement fédéral de clarifier les obligations linguistiques des transporteurs aériens affiliés à Air Canada.

Les modifications proposées par le député d'en face peuvent se résumer ainsi: imposer directement aux filiales d'Air Canada les dispositions de la Loi sur les langues officielles portant sur la langue de travail, partie V, et la représentation de la minorité linguistique, partie VI; créer, pour Air Canada et les filiales qu'elle contrôle, des obligations en matière de rapports au Conseil du Trésor en ce qui

Initiatives ministérielles

concerne la composition de leurs effectifs; permettre à la commissaire aux langues officielles de faire enquête sur les plaintes ayant trait au retard à se conformer à la partie VI dans le cas des filiales contrôlées par Air Canada; imposer au gouverneur en conseil l'obligation de consulter le groupe linguistique qui subit des répercussions défavorables avant de prendre une décision concernant les correctifs à apporter si une filiale contrôlée par Air Canada manque de se conformer à la partie VI; forcer Air Canada à rendre disponibles, un an après l'entrée en vigueur de la loi, certains outils de travail dans les deux langues officielles.

En bref, la position du gouvernement en ce qui concerne ces modifications est qu'elles ne sont pas nécessaires ou qu'elles représentent un prolongement déraisonnable des principes contenus dans la Loi sur les langues officielles.

Qu'on me permette maintenant d'élaborer sur les raisons de ce qui précède. Un des principaux buts de la Loi sur les langues officielles est de veiller à ce que les Canadiens puissent recevoir des services dans la langue officielle de leur choix de la part des institutions fédérales et être représentés au sein de celles-ci.

Air Canada n'est plus une institution fédérale en soi mais, dans le but de préserver les droits linguistiques établis, la Loi constituant Air Canada a prévu que Air Canada continuerait d'être entièrement assujettie à la Loi sur les langues officielles.

Le projet de loi C-26 établit un précédent en étendant les obligations d'une entité assujettie à la Loi sur les langues officielles à ses filiales. Mais ce précédent a été créé dans le cadre d'une entité qui n'est plus en soi une institution fédérale. Ce n'est que par voie d'une assimilation juridique qu'Air Canada demeure assujettie à la Loi sur les langues officielles. Les autres transporteurs aériens privés ne sont pas assujettis à la Loi sur les langues officielles et, par conséquent, n'ont pas les mêmes obligations linguistiques qu'Air Canada.

L'application des parties V et VI pourrait imposer des obligations considérables aux entités du secteur privé qui ne sont pas, à l'heure actuelle, et n'ont jamais été, assujetties à la Loi sur les langues officielles.

Comme je l'ai dit précédemment, le projet de loi C-26 établit déjà un précédent important en étendant les obligations linguistiques d'Air Canada en ce qui concerne ses filiales et, plus précisément, en assurant qu'elles se conforment à la partie IV, l'élément critique de la Loi sur les langues officielles.

• (1350)

Air Canada est déjà entièrement assujettie à la Loi sur les langues officielles et, par conséquent, il n'y a aucune nécessité d'inclure dans le projet de loi C-26 des dispositions pour obliger Air Canada à traduire ses outils de travail ou à faire rapport sur la composition de son effectif. S'il y a des problèmes ayant trait à l'application des obligations actuelles d'Air Canada, ces problèmes devraient être réglés par d'autres moyens.

Contrairement au projet de loi C-26 qui précise et étend les obligations d'Air Canada—une entité déjà assujettie à la Loi sur les langues officielles—les modifications proposées auraient pour effet de créer des obligations linguistiques pour des entités qui n'ont jamais été explicitement assujetties à cette loi. Cela établirait un précédent de taille.

En conclusion, si nous nous concentrons sur la question essentielle des services au public, et que nous exigeons qu'Air Canada veille à ce que ses filiales fournissent les services que les Canadiens s'attendent à recevoir, nous croyons que c'est là la façon responsable d'agir de la part du gouvernement.

La motion présentée par mon collègue d'en face doit être rejetée, et j'espère avoir donné les raisons profondes pour lesquelles il faut le faire. Comme il reste encore quelques minutes avant la fin du débat, je me dois de souligner que les députés de ce côté-ci de la Chambre appuient sincèrement et fortement toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles.

Je suis député à la Chambre depuis 17 ans, et j'ai eu l'honneur d'être présent en même temps que les grands parlementaires de l'époque, pas simplement le premier ministre actuel, le député de Saint-Maurice, mais aussi MM. Trudeau, Marchand, Pelletier, Lalonde et tous les autres, et aussi des députés de l'autre côté de la Chambre.

Quand je suis arrivé ici, en 1974, le chef créditiste était M. Réal Caouette, un grand homme politique canadien. Il y avait aussi le chef du Parti progressiste-conservateur de l'époque, M. John Diefenbaker, de même que M. Stanfield et Tommy Douglas, M. Ed Broadbent et tous les autres.

Même si certains députés n'acceptent pas la réalité des deux langues officielles au Canada, tous les partis appuient fortement l'esprit de la Loi sur les langues officielles.

Au cours des années 1980, j'étais secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre, et j'ai eu l'honneur de participer au débat constitutionnel. Une des choses remarquables a été que tous les députés et tous les partis de la Chambre appuyaient l'enchâssement des droits fondamentaux dans la Constitution canadienne, mais également l'enchâssement de la Loi sur les langues officielles. Cette loi fait vraiment partie de notre Constitution.

Malgré la motion de mon collègue d'en face, je dois l'assurer et assurer tous les autres députés de la Chambre que le rejet de cette motion ne doit pas être perçu comme le rejet de l'esprit de la Loi sur les langues officielles, parce que nous appuyons fortement cet esprit.

[Traduction]

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

Des voix: Le vote.

Le vice-président: Le vote porte sur la motion n° 7. 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.

• (1355)

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

Des voix: Avec dissidence.

(La motion n° 7 est rejetée.)

L'hon. David M. Collette propose: Que le projet de loi, tel qu'amendé, soit agréé à l'étape du rapport.

(La motion est adoptée.)

Le vice-président: Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? Avec votre permission, maintenant?

Des voix: D'accord.

L'hon. David M. Collette propose: Que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

Le vice-président: Convenons-nous de dire qu'il est 14 heures et d'amorcer le débat à la reprise des initiatives ministérielles après la période des questions?

Des voix: D'accord.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LA SEMAINE NATIONALE DE LA POLICE

M. Janko Perić (Cambridge, Lib.): Monsieur le Président, alors que nous célébrons la Semaine nationale de la police, nous célébrons aussi la mémoire des policiers qui ont donné leur vie pour nous.

Dans ma circonscription, celle de Cambridge, une enquête sur la mort de l'agent Dave Nicholson, qui a perdu la vie le 12 août 1998 en tentant de sauver le jeune Mark Gage des rapides de la rivière Grand, nous rappelle à tous les sacrifices que font les policiers.

La veuve de l'agent Nicholson, Wendy, a décrit son époux comme étant son héros dans la vie et non dans la mort. Ces paroles touchantes constituent un hommage approprié à tous les policiers décédés et ont été inscrites sur le nouveau monument commémoratif érigé par la police ontarienne à Toronto.

Article 31 du Règlement

J'encourage tous les Canadiens à se rappeler ces héros dans la vie, non dans la mort, cette semaine et tous les autres jours de l'année.

* * *

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

M. Reed Elley (Nanaimo—Cowichan, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'habite la magnifique île de Vancouver, mais je suis fier d'habiter un merveilleux pays qui s'étend d'un océan à l'autre. Je suis Canadien, mais je vis aussi dans le pays le plus taxé du monde. Comme un grand nombre de mes concitoyens, je suis dégoûté par la façon dont le gouvernement dépense mon argent.

Je crois fermement que la famille est ce qui fait la force d'une nation, mais je suis consterné de voir que le gouvernement libéral semble s'acharner à la détruire.

J'apprécie d'avoir la liberté de pratiquer ma religion tous les dimanches, mais je me préoccupe sérieusement de l'intolérance croissante du gouvernement envers les croyances judéo-chrétiennes.

J'ai huit enfants et je m'inquiète pour leur avenir dans un pays dont le premier ministre ne reconnaît même pas qu'il y a exode des cerveaux et ne fait pratiquement rien pour favoriser un climat propice à l'entreprise, le meilleur créateur d'emplois.

Après cette fin de semaine, je suis heureux d'être un fier membre de l'Alliance canadienne, qui représente le seul espoir pour le pays au XXI^e siècle. Je suis Canadien.

* * *

LE CRTC

M. Inky Mark (Dauphin—Swan River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, nous apprenons aujourd'hui que le CRTC a été saisi d'une demande d'autorisation d'exploiter trois chaînes pour adultes, qui diffuseront de la pornographie intégrale sur le réseau canadien de câblodistribution. S'il est donné suite à cette demande, la télévision canadienne par câble et par satellite diffusera de la pornographie 24 heures sur 24.

Il est à espérer que le CRTC pourra s'acquitter de sa mission à cet égard. La Loi sur la radiodiffusion habilite cet organisme à régler et à surveiller tous les aspects de la diffusion au Canada.

Le gouvernement libéral est responsable de cette loi et doit rendre compte de son application. Dans des situations comme celle qui nous occupe aujourd'hui, le bon sens doit l'emporter. Comment se fait-il que le CRTC ait, dans le passé, accordé une licence de diffusion à la chaîne pornographique Playboy et refusé d'en accorder une à des diffuseurs religieux?

• (1400)

Le gouvernement a laissé cet organisme de réglementation intervenir dans certains cas et fermer les yeux dans d'autres. Le moment est venu de revoir le mandat du CRTC. Le moment est venu de demander au gouvernement de remanier la Loi sur la radiodiffusion.

*Article 31 du Règlement***LA SOCIÉTÉ RADIO-CANADA**

M. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, je ne suis pas du tout d'accord pour que la Société Radio-Canada réduise sa présence sur le petit écran de l'Île-du-Prince-Édouard.

Les habitants de l'Île parlent d'une seule voix en réclamant le maintien de l'émission intitulée *Compass*, la seule émission d'information qui soit produite par la télévision de l'Île-du-Prince-Édouard.

La loi sur la radiodiffusion précise que la SRC doit refléter la globalité canadienne et rendre compte de la diversité régionale du pays, tant au plan national qu'au niveau régional, tout en répondant aux besoins particuliers des régions.

Il est temps que le conseil d'administration de la SRC comprenne que le gouvernement ne peut absolument plus laisser cet organisme national saper sa propre existence dans les régions. Nous devons maintenir en poste le personnel régional de Radio-Canada pour qu'il puisse poursuivre l'excellent travail de journalisme local et national accompli jusqu'ici. Il s'agit d'une institution importante au Canada.

* * *

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DES FAMILLES

Mme Judy Sgro (York-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole à la Chambre en cette journée internationale des familles.

Comme le savent la plupart d'entre nous, nombreux sont les parents canadiens à faire de grands efforts pour équilibrer le travail et la vie familiale. Aujourd'hui, environ 70 p. 100 des mères canadiennes mariées travaillent à l'extérieur du foyer familial. Environ 60 p. 100 d'entre elles retournent travailler six mois après la naissance de leurs enfants.

Les études ainsi que les universitaires émérites ont constaté que, durant la première année de leur vie, les enfants profitent énormément d'un plus grand contact avec leurs parents et d'une stimulation plus importante de la part de ces derniers. Une relation étroite des enfants avec leurs parents donne des individus plus créatifs, plus sûrs d'eux, plus sociables et plus curieux.

Le gouvernement reconnaît les responsabilités fondamentales qu'ont les parents dans l'éducation de leurs enfants et il comprend la nécessité d'équilibrer le travail et la vie familiale en l'an 2000.

C'est pourquoi le gouvernement a proposé d'étendre les prestations parentales afin de laisser aux parents le choix de rester chez eux pendant une année entière. Cela apportera une certaine flexibilité aux mères et aux pères qui travaillent.

Aider les familles à créer un environnement favorable pour leurs enfants est non seulement un objectif social louable, mais, de plus en plus, un impératif économique.

* * *

LE PROGRAMME DES PARTENARIATS DU MILLÉNAIRE

Mme Karen Redman (Kitchener-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureuse de pouvoir féliciter deux organisations de ma circonscription, Kitchener-Centre, qui ont obtenu un finance-

ment dans le cadre du Programme des partenariats du millénaire du Canada.

J. M. Drama a reçu 93 812 \$ pour la construction d'un centre d'arts communautaire. Le Registry Theatre sera installé dans l'édifice historique du bureau d'enregistrement de Waterloo. Cette installation sera un centre d'accueil pour des événements spéciaux et des festivals à Kitchener. Il encouragera sans aucun doute le développement des arts au XXI^e siècle.

Le Service féminin de l'Armée canadienne a reçu 9 922 \$ pour ériger une statue commémorative grandeur nature en face du nouveau manège militaire de Kitchener. Le monument en bronze sera érigé à la mémoire des milliers de femmes qui ont été formées dans les années 40 pour le CWAC.

Les habitants de Kitchener ont saisi l'occasion de créer un héritage durable du millénaire. Dans le cadre de la phase quatre, le bureau du millénaire a reçu 16 propositions d'organisations de Kitchener. Chaque projet était unique et aurait apporté quelque chose de différent et de spécial à notre collectivité.

* * *

[Français]

L'OCÉANIC DE RIMOUSKI

Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Mitis, BQ): Monsieur le Président, je tiens à féliciter chaleureusement les joueurs de l'Océanic de Rimouski pour leur magistrale victoire lors de la finale de la Ligue de hockey junior majeure du Québec.

L'équipe a mérité avec brio sa participation au tournoi de la Coupe Memorial, grâce à la discipline de ses joueurs et à la compétence de l'entraîneur, Doris Labonté. Il faut souligner également la ferveur constante avec laquelle la population soutient son équipe depuis cinq ans. Les joueurs lui rendent bien cette fidélité par un jeu passionné et des réussites progressives à la hauteur de leur talent.

Je félicite également le directeur général, Éric Forest, et le copropriétaire, Maurice Tanguay, pour leur talent d'organiseurs et la conviction qu'ils mettent à faire de l'Océanic une équipe cohérente dont le rendement fait l'orgueil de toute la population du Bas-Saint-Laurent.

Bravo à l'Océanic de Rimouski et bonne chance dans la poursuite du prochain objectif, la Coupe Memorial.

* * *

[Traduction]

LES ÉTUDES NORDIQUES

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, l'Association universitaire canadienne d'études nordiques réclame une politique cohérente sur les affaires polaires, notamment sur la recherche.

L'association demande une loi semblable à celle des États-Unis qui prévoirait un institut polaire capable de faire de la recherche et soutenu par le gouvernement fédéral et d'autres gouvernements du Nord. Elle estime que cet institut jouerait un rôle important dans l'expansion de la recherche et de l'éducation dans le Nord.

Le Canada est un grand pays polaire. Nous devrions être vraiment les maîtres d'oeuvre dans notre Nord et un chef de file dans les affaires polaires à l'étranger.

• (1405)

J'exhorte le gouvernement à étudier avec le plus grand sérieux le document de l'association. Il est temps d'insuffler une nouvelle vitalité, une nouvelle jeunesse aux études nordiques au Canada.

* * *

LE TRANSPORT DU GRAIN

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les agriculteurs des Prairies ont accueilli avec des sentiments mêlés la nouvelle que le gouvernement entendait réformer le transport du grain. Bien sûr, ils sont heureux, comme je le suis, de la réduction des taux, mais des questions restent sans réponse.

Pourquoi cette annonce a-t-elle tant tardé? Pourquoi la Chambre n'est-elle pas déjà saisie d'un projet de loi? Pourquoi le projet de loi sera-t-il si différent des recommandations des rapports Estey et Kroeger, qui ont demandé que le secteur du transport du grain fonctionne sur une base entièrement commerciale? Pourquoi le gouvernement retarde-t-il cette commercialisation du transport du grain?

Les agriculteurs, les sociétés céréalières et les sociétés ferroviaires conviennent tous qu'un système reposant sur une base commerciale se traduirait par une baisse des taux. Pourquoi le gouvernement veut-il retarder la baisse des taux en se contentant de beaux discours sur la commercialisation du transport du grain dans l'Ouest?

* * *

VINA WADDELL

M. David Pratt (Nepean—Carleton, Lib.): Monsieur le Président, c'est quand les gens partent que nous nous apercevons à quel point ils nous sont précieux. C'est le constat que j'ai pu faire encore une fois la semaine dernière quand ma collaboratrice de longue date, M^{me} Vina Waddell, a pris sa retraite.

Vina s'est jointe à mon personnel lorsque j'ai été élu pour la première fois au conseil municipal de Nepean, en 1988. Elle a travaillé à mes côtés pendant deux autres mandats et la qualité de son travail était telle que, lorsque j'ai remis ma démission en 1997 pour faire de la politique au niveau fédéral, elle a été nommée conseillère régionale pour le reste du mandat. Elle a continué son bon travail dans mon bureau de circonscription.

Tout en se dévouant à moi et à mes électeurs, Vina trouvait le temps d'appuyer sa collectivité en faisant du bénévolat pour la Société canadienne du cancer et la Société d'histoire de Pinhey's Point.

Je remercie Vina Waddell du fond du coeur pour son remarquable travail. À elle et à Eldon, je souhaite la santé et une longue et belle retraite.

Article 31 du Règlement

LE DÉCÈS DE M. KEIZO OBUCHI

M. Bryon Wilfert (Oak Ridges, Lib.): Monsieur le Président, en tant que président du Groupe interparlementaire Canada-Japon, je tiens à dire, au nom des membres du groupe, que c'est avec énormément de regret que nous avons appris le décès de l'ex-premier ministre du Japon, Keizo Obuchi.

M. Obuchi était un ardent défenseur des relations entre le Canada et le Japon. Ses conseils étaient toujours bien accueillis. En novembre 1999, une délégation de parlementaires canadiens a eu l'honneur de rencontrer M. Obuchi à sa résidence privée, dans le cadre des dixièmes consultations bilatérales auprès des membres de la diète. Les Canadiens ont été frappés par la gentillesse et l'amabilité de M. Obuchi et l'intérêt réel qu'il prêtait au Canada. Ils ont découvert dans ce personnage un véritable ami.

[Français]

Nous offrons nos plus sincères condoléances à la famille de M. Obuchi et au peuple japonais. Il nous manquera.

* * *

[Traduction]

LE TRAITÉ NISGA'A

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, le vendredi 12 mai, j'ai eu l'honneur d'assister à la signature du traité historique avec les Nisga'as, en territoire nisga'a, dans la belle vallée de la rivière Nass. Dans un paysage de montagnes aux sommets enneigés et de glaciers, de champs de lave pétrifiée noire et verte qu'un volcan avait crachée sur une distance de plusieurs milles il y a 250 ans, les habitants de la vallée de la Nass ont célébré selon leur grande tradition communautaire plus de 130 années de lutte pour la justice et l'égalité.

Le président, Joe Gosnell, a déclaré solennellement à son auditoire, incluant le premier ministre de la Colombie-Britannique et le ministre fédéral des Affaires indiennes et du Nord canadien, que ce traité représentait un message d'espoir pour tous les peuples autochtones du monde entier.

Aujourd'hui, le NPD fédéral rend hommage au peuple nisga'a pour sa persévérance, sa force et sa vision, laquelle, comme l'a dit M. Gosnell, crée une nouvelle société.

Nous félicitons le gouvernement du Canada, le gouvernement de la Colombie-Britannique et les Nisga'as à l'occasion de cet événement vraiment historique. Le premier ministre Dosanjh a dit que ce traité était un affaire de justice, et il a raison.

* * *

[Français]

LA FUSION NUCLÉAIRE

M. Stéphane Bergeron (Verchères—Les-Patriotes, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement fédéral vient une fois de plus de nous faire la preuve de la mauvaise foi qui anime ses actions au Québec. Il a acculé à la fermeture, sous des prétextes fallacieux,

Article 31 du Règlement

le plus important projet de recherche et développement en matière énergétique au Québec: le Tokamak de Varennes.

Les véritables raisons de la fermeture du Tokamak de Varennes sont finalement connues: on invite les membres du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis à faire pression auprès des Américains afin de mousser la candidature du Canada, plus précisément de l'Ontario, comme site d'accueil éventuel du réacteur ITER.

Voilà donc qu'on a retiré au Québec son projet de recherche en fusion nucléaire pour relancer un nouveau programme de fusion, infiniment plus important encore, mais cette fois en Ontario, une province qui jouit déjà de plus de 50 p. 100 des fonds fédéraux affectés à la recherche et développement. Avec l'obtention d'ITER, ce serait des milliards de dollars de retombées économiques dont bénéficierait encore une fois l'Ontario.

* * *

• (1410)

LA GASPÉSIE

M. Mark Assad (Gatineau, Lib.): Monsieur le Président, devant la situation économique difficile qui secoue la Gaspésie, le gouvernement canadien a annoncé une participation financière de l'ordre d'un million de dollars à un projet d'investissement du lien ferroviaire entre Matapédia et Chandler. On pourra ainsi procéder à la mise en état d'une bonne partie de la voie ferrée et des ponts ferroviaires.

Cette nouvelle, attendue depuis longtemps, a été bien reçue de la part des Gaspésiens, comme celle d'ailleurs d'il y a deux semaines au sujet de la division des régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie en ce qui a trait au calcul des prestations d'assurance-emploi.

Le gouvernement canadien est également présent pour cette région du Québec qu'est la Gaspésie.

* * *

[Traduction]

LE PARTIPROGRESSISTE-CONSERVATEUR

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Monsieur le Président, les membres du Parti progressiste conservateur du Canada ont démontré aux Canadiens le week-end dernier à Québec que nous représentons la seule solution de rechange véritablement nationale au gouvernement libéral actuel. Plus de 1 000 ardents conservateurs venus de toutes les régions de notre grand pays ont débattu et approuvé ce qui constituera notre vision de l'avenir du Canada pour la prochaine campagne électorale fédérale.

Le congrès du week-end dernier a également démontré aux cyniques d'autres affiliations politiques que le Parti conservateur est bien vivant et fringant après plus de 130 ans. Notre parti continuera de proposer des idées neuves, audacieuses et progressistes qui sauront plaire à tous les Canadiens d'un océan à l'autre.

Je voudrais également féliciter Kris Paulson, de ma circonscription, qui a remporté un prix en communications de la FJPC.

Au nom du caucus progressiste conservateur, je tiens à remercier tous les ardents progressistes conservateurs, jeunes et vieux, venus de partout au Canada, qui ont affiché leur loyauté conservatrice au cours du week-end à Québec.

[Français]

Je suis Canadien, et mon pays inclut le Québec aussi.

* * *

[Traduction]

L'HYGIÈNE ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Mme Judi Longfield (Whitby—Ajax, Lib.): Monsieur le Président, pendant la semaine du 15 au 21 mai, nous célébrons la quatrième édition annuelle de la Semaine nord-américaine pour la santé et la sécurité au travail. Chaque année, cette semaine spéciale nous donne une occasion de plus de sensibiliser d'avantage nos concitoyens à l'importance de prévenir les blessures et les maladies au travail.

Les accidents de travail ont pour les travailleurs et leur famille d'énormes répercussions sur les plans financier, physique et affectif. En moyenne, les accidents de travail tuent trois Canadiens par jour. Toutes les neuf secondes, quelqu'un est blessé au travail. Investir dans la santé et la sécurité au travail est investir dans le bien-être des travailleurs et dans la santé économique des entreprises canadiennes.

Il est idéal que cette année, le centième anniversaire du Programme du travail, le thème de la semaine soit «Travailler en sécurité pour un avenir en santé». On veut par là encourager les jeunes travailleurs à prendre conscience de l'importance critique de travailler selon des méthodes saines et sûres.

De nombreuses manifestations auront lieu cette semaine au Canada, au Mexique et aux États-Unis pour attirer l'attention sur les questions de sécurité au travail. J'espère que les députés se joindront à moi pour offrir nos vœux de succès aux participants.

* * *

[Français]

LA FAMILLE

M. Bernard Bigras (Rosemont, BQ): Monsieur le Président, j'aimerais souligner qu'aujourd'hui est la Journée internationale de la famille et le début de la Semaine québécoise de la famille.

La famille est le noyau de notre univers personnel. Les membres d'une famille réussissent souvent à créer un lien de confiance, de sécurité et de respect durable qui leur servira toute leur vie. La famille est aussi une source d'appui et de frustrations, de bonheur et d'obstacles, de quotidien et d'étonnement, de tristesse et de joies qui apportent énormément à la vie de tous les jours de chacun et chacune d'entre nous.

Fonder une famille est aujourd'hui un geste de courage et, trop souvent, on oublie le mérite et l'apport à la richesse de la vie des mères et des pères, des enfants, des grands-parents et des aînés, des oncles et des tantes, des frères et des sœurs.

En cette Journée internationale et en cette Semaine québécoise de la famille, je veux leur rappeler notre reconnaissance.

* * *

[Traduction]

L'ALLIANCE CANADIENNE

M. Werner Schmidt (Kelowna, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il y a quelque chose de nouveau dans l'air. Il y a un dynamisme et un enthousiasme que je n'ai pas ressentis depuis longtemps. Les Canadiens sortent de leur hibernation politique et prennent un intérêt nouveau à la politique. Pourquoi? L'Alliance canadienne comble un vide en matière de leadership dans notre pays. Depuis trop longtemps, le gouvernement est dénué de tout véritable leadership. Les Canadiens ont été délibérément endormis par un gouvernement libéral satisfait du statu quo et distrait par un chef sans siège qui ne sait pas quel combat mener.

Ces jours sont révolus. Le véritable leadership ne se mesure pas aux prises de position en temps d'aisance et de facilité, mais aux prises de position en temps de défis et de controverse. Nous en sommes arrivés là.

La course à la direction de l'Alliance force les Canadiens à réfléchir et à discuter, mais qui plus est, elle leur donne l'occasion de déterminer le cours de leur avenir. C'est un changement bienvenu qui va certainement permettre aux Canadiens de réaliser leur plein potentiel.

QUESTIONS ORALES

• (1415)

[Traduction]

LA SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS

Mme Deborah Grey (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, nous ne pouvons pas nous empêcher d'être intrigués par la façon dont le gouvernement perçoit les règles d'éthique. Patrick Lavelle est un vieil ami et confident du premier ministre, et l'amitié a ses privilèges.

M. Lavelle a été choisi pour diriger la Société pour l'expansion des exportations. Non seulement c'est très intéressant comme poste, c'est encore mieux pour Patrick parce qu'il a des intérêts personnels dans des sociétés qui reçoivent de l'aide de la SEE.

Pourquoi les conflits d'intérêts n'ont pas d'importance lorsqu'il s'agit des amis du premier ministre?

L'hon. Herb Gray (vice-premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, ma collègue oublie que M. Lavelle a été nommé pour siéger à temps partiel au conseil d'administration, où il occupe le poste de président. Il était président au moment où la SEE a adopté son code d'éthique. À ce que je sache, M. Lavelle a respecté ce code d'éthique.

Questions orales

De plus, à ce que je sache, le conseil d'administration de la SEE n'a jamais eu à examiner une question liée à une organisation dans laquelle M. Lavelle a des intérêts. Les membres à temps partiel du conseil d'administration ne sont pas assujettis aux mesures d'observation du code régissant les conflits d'intérêts, mais ils sont pleinement assujettis à ses principes.

Je crois que cela règle la question, contrairement aux affirmations injustifiées de ma collègue.

Mme Deborah Grey (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, pas exactement. Je ne pense pas que les Canadiens, qui paient la note, sont vraiment satisfaits de cette réponse. Le ministre parle d'un président à temps partiel; dommage qu'on ne se limite pas à donner des fonds à temps partiel.

Il est absolument étonnant de voir que, lorsque Patrick Lavelle n'est pas en train de présider les réunions du conseil d'administration de la SEE, ce qu'il fait comme le ministre vient de le dire, il siège au conseil d'administration de la Canadian Bank Note Company et de Slater Steel, deux sociétés dans lesquelles il a des options d'achat d'actions. Évidemment, ces deux sociétés ont toutes deux reçu des millions de dollars d'aide de la SEE.

Pourquoi se sert-on des deniers publics pour financer des transactions commerciales privées d'amis du premier ministre?

L'hon. Herb Gray (vice-premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, les affirmations de ma collègue sont totalement injustifiées. Comme je l'ai déjà dit, le conseil d'administration de la SEE n'a jamais eu à examiner une question liée à une organisation dans laquelle M. Lavelle a des intérêts. Pourquoi ne s'en tient-elle pas aux faits?

Mme Deborah Grey (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, peut-être qu'il n'assiste pas à ces réunions en particulier, mais tout cela sent mauvais et fait bien mal paraître le gouvernement, et le ministre le sait.

Patrick Lavelle supervise la gestion de millions de dollars de deniers publics, un point, c'est tout. Il siège aussi au conseil d'administration de deux sociétés privées qui reçoivent des deniers publics. Il est en situation flagrante de conflit d'intérêts, et le gouvernement est son complice. Pourquoi?

L'hon. Herb Gray (vice-premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, ma collègue a tort d'alléguer qu'il y a un conflit d'intérêts. On me dit que M. Lavelle respectait le code d'éthique de la SEE. On me dit que M. Lavelle respecte le code régissant les conflits d'intérêts pour les personnes nommées par le gouvernement. Je répète, le conseil d'administration n'examine pas de questions touchant des organisations dans lesquelles M. Lavelle a des intérêts.

Ma collègue se trompe. S'il y a quelque chose qui sent mauvais, c'est la question de la députée.

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il n'a pas à siéger au conseil d'administration. Il lui suffit d'inclure son nom dans l'en-tête et il semble que tout se rend au bon endroit.

Questions orales

La semaine dernière, la SEE a fait les manchettes parce qu'elle avait octroyé des contrats à des amis du premier ministre sans procéder par appels d'offres. Cette semaine, nous découvrons qu'une entente entre la Compagnie canadienne des billets de banque limitée et l'Inde a tourné au vinaigre. Qui donc a payé la facture de 3,5 millions de dollars? La SEE, bien entendu.

Pourquoi ce détail est-il pertinent? C'est parce que Patrick Lavelle, président de la SEE, est aussi administrateur de la Compagnie canadienne des billets de banque limitée. M. Lavelle a déclaré que la somme était minime. Il n'intervient que si la somme en cause est égale ou supérieure à 20 millions de dollars. Apparemment, quelqu'un d'autre s'occupe de la petite caisse.

Pourquoi les amis du premier ministre reçoivent-ils sans cesse de l'aide à même l'argent des contribuables?

L'hon. Herb Gray (vice-premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je défie le député de présenter, à l'intérieur ou à l'extérieur de la Chambre, des faits démontrant que M. Lavelle a joué un rôle personnel dans l'affaire en question. Je défie le député de le faire; autrement, on saura qu'il ne pratique pas le degré d'éthique qu'il exige des autres.

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, voici les faits. Il se passe quelque chose de pourri à la SEE.

Lorsque la plus importante pétrolière du Brésil a eu besoin d'une garantie de prêt, René Fugère, un bon ami du premier ministre qui fait présentement l'objet d'une enquête de la GRC, a contribué à lui procurer. L'homme nommé au poste de président de la SEE a un intérêt financier personnel dans certaines entreprises qui reçoivent des millions de dollars de la SEE. Certains des principaux donateurs commerciaux du Parti libéral sont les principaux bénéficiaires de l'aide financière de la SEE.

Pourquoi, comme par hasard, un si grand nombre de ceux qui profitent de l'appui de la SEE entretiennent-ils des liens personnels et politiques très étroits avec le Parti libéral et le premier ministre du Canada?

• (1420)

L'hon. Herb Gray (vice-premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le député devrait sans doute expliquer pourquoi un si grand nombre des entreprises dont il parle sont aussi des donateurs pour le Parti conservateur et même le parti de l'alliance réformiste?

Que mijote donc le parti de l'alliance réformiste? Les réformistes de l'Alliance devraient faire preuve de franchise. Que sont-ils en train de préparer?

* * *

[Français]

LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, la ministre du Développement des ressources humaines affirme depuis le début qu'elle a des factures en main pour justifier le paiement de la subvention de 1,2 million de dollars à Placeteco.

Ma question est simple, très simple: où sont les factures?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, le député dit à la Chambre avoir fait une demande d'accès à l'information à l'égard de ces factures. J'ai dit plusieurs fois convenir que la façon responsable de procéder à l'égard de sociétés qui détiennent des renseignements personnels est de faire une demande d'accès à l'information.

Je suis persuadée que lorsque le ministère examinera la demande, il diffusera toute l'information qu'il peut diffuser.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, si elles existent, elle pourrait les déposer. Dans le dossier de l'accès à l'information, les factures n'étaient pas là. On a fait une demande, les délais sont dépassés.

Elle a déclaré solennellement à la Chambre, qu'effectivement, il y avait eu des factures à Placeteco. Comme elle ne les dépose pas, est-ce qu'elle peut nous réaffirmer, dans cette Chambre, que la subvention payée à Placeteco l'aurait été suite à des factures de Placeteco, et uniquement de Placeteco?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit ici, le ministère a procédé à un examen administratif de ce dossier. Il a reconnu que des factures confirmaient les conditions du programme.

Le député dit avoir demandé à voir les factures par l'intermédiaire d'une demande d'accès à l'information. Je répète que la ministre n'a rien à voir là-dedans. L'information qui peut être divulguée sera divulguée.

[Français]

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, on veut bien donner une chance à la ministre du Développement des ressources humaines, mais il y a tout de même des limites.

Elle vient de nous rappeler qu'on n'a qu'à faire une demande en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. On a déjà obtenu un premier dossier et il ne contenait pas de facture. On a présenté une deuxième demande le 23 mars dernier. Cela fait sept semaines qu'on a procédé par l'accès à l'information pour avoir les factures. On ne les a toujours pas.

Les factures, est-ce qu'elles existent?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, le député n'ignore pas que le ministère a reçu des centaines de demandes d'accès à l'information par suite des engagements de ces derniers mois.

Le ministère fait preuve de beaucoup de diligence lorsqu'il s'agit de répondre aux demandes de renseignements le concernant de la part de députés et d'autres personnes. Je répète que je suis persuadée que toute information qui peut-être divulguée dans le cadre du programme d'accès à l'information sera divulguée en temps opportun.

Questions orales

[Français]

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, je rappelle à la ministre que dans les autres dossiers, curieusement, quand on demande, on reçoit, et les factures sont toujours incluses.

Dans le cas de Placeteco, la ministre repose toute sa défense sur l'existence des factures. Elles n'étaient pas dans le premier dossier. Cela fait sept semaines qu'on a fait cette demande. Une nouvelle fois, on ne les a pas eues. On lui a demandé de les déposer, elle ne les a pas déposées. Personne ne les a jamais vues, ces factures.

Est-ce que ce n'est pas tout simplement parce que les factures dont elle nous parlait sont des factures qui concernent d'autres compagnies que Placeteco, et que jamais aucune n'a concerné Placeteco comme telle?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, je me permets de répéter à la Chambre que le ministère s'assure avec diligence que l'information demandée est fournie. Des milliers de pages de renseignements ont été diffusées par suite de l'accès à l'information.

Dans ce cas-ci, le député confirme qu'il a présenté une demande. Il a demandé à voir les factures. Je répète que c'est un processus indépendant. La demande sera examinée et toute information qui peut être divulguée sera divulguée.

* * *

● (1425)

LA SOCIÉTÉ RADIO-CANADA

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre du Patrimoine canadien, qui est responsable de la SRC. À la suite de l'annonce ou de la non-annonce de vendredi dernier, il semble maintenant certain que la SRC projette d'enfreindre, voire de refuser d'honorer le mandat que le gouvernement lui a conféré et qu'elle s'est elle-même engagée à respecter devant le CRTC.

La ministre du Patrimoine canadien peut-elle nous dire, à titre de ministre responsable de la SRC et chargée de veiller à ce que ce mandat soit bel et bien respecté, ce que le gouvernement entend maintenant faire pour s'assurer que la SRC ne mette pas à exécution ses projets?

L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, le paragraphe 3(1) de la Loi sur la radiodiffusion établit clairement que la programmation de la Société Radio-Canada devrait à la fois refléter la globalité canadienne et rendre compte de la diversité régionale du pays, tant au plan national qu'au niveau régional, tout en répondant aux besoins particuliers des régions. Je m'attends à ce que ce mandat soit respecté.

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. J'aimerais que l'échange de plaisanteries entre la ministre et les leaders cesse afin que nous puissions entendre la question. Je pense que c'est tout à fait légitime.

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, la ministre a déjà dit à la Chambre qu'elle s'attend à ce que le mandat soit respecté, mais ce qu'elle ne dit pas, c'est ce qu'elle fera compte tenu du fait que le vice-président du réseau anglais de la SRC s'est bien gardé de dire que son réseau ne respectera pas le mandat en question.

Aurait-elle l'obligeance de dire au réseau anglais de la SRC que Toronto n'est pas le centre de l'univers et que des émissions d'actualités régionales comme *24 Hours* à Winnipeg, comme *Here and Now* à Terre-Neuve et comme d'autres émissions produites dans d'autres localités canadiennes doivent être maintenues, sinon la SRC n'aura bientôt guère de raison d'être?

L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, je suis certaine que tous les députés, y compris ceux de l'Alliance canadienne, partagent les opinions et les vues du député. Je m'attends à ce que la SRC continue de respecter le mandat que lui impose la Loi sur la radiodiffusion.

* * *

LA SANTÉ

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC): Monsieur le Président, les Canadiens, où qu'ils vivent au Canada, y compris les bonnes gens de St. John's Ouest, sont fatigués d'attendre que le ministre de la Santé prenne de vraies mesures relativement au principal problème du pays: la santé.

Au cours du congrès du Parti conservateur qui s'est tenu ce week-end, nous avons, à une écrasante majorité, adopté un sixième principe à ajouter à la Loi canadienne sur la santé, principe qui procurerait au régime une stabilité et un caractère prévisible dont on a grand besoin.

Le ministre de la Santé s'engagera-t-il aujourd'hui à fournir un financement à long terme significatif aux provinces pour qu'elles puissent dénouer cette crise?

L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, il est regrettable que le Parti progressiste conservateur n'ait pas profité du congrès tenu ce week-end pour modifier sa politique concernant le financement dans le cadre de la Loi canadienne sur la santé.

Le Parti progressiste conservateur ne prévoit de financement que sous forme de points d'impôt sans versement en espèces, privant ainsi le gouvernement du Canada de la capacité de faire respecter les principes de la Loi canadienne sur la santé. Cela serait désastreux pour le régime de santé du pays.

Je demande aux progressistes conservateurs d'entendre raison, de changer de politique et de faire comme le propose le gouvernement libéral.

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC): Monsieur le Président, encore une fois, le ministre de la Santé régresse. Les Canadiens veulent que le ministre joigne le geste à la parole.

Questions orales

Les libéraux ont eu sept ans pour présenter un plan crédible afin de résoudre la crise de la santé. D'abord, ils ont amputé les transferts sociaux de milliards de dollars, et l'immobilisme du ministre est inacceptable. Les provinces ont été forcées de trouver leurs propres solutions.

Quand le ministre de la Santé alliera-t-il l'acte à la parole et s'engagera-t-il aujourd'hui même à présenter un plan concret pour garantir l'existence à long terme d'un régime d'assurance-maladie prévisible et stable au Canada?

L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, le député n'a pas écouté. Nous disons depuis des mois que nous ne sommes pas en faveur du statu quo. Nous savons ce que signifie ce terme. Statu quo est une expression latine qui veut dire gâchis laissé par les conservateurs. Nous ne sommes pas en faveur du statu quo. Nous ne pouvons pas continuer comme cela. Nous devons améliorer la qualité des soins fournis aux Canadiens.

Si le député veut bien s'adresser au premier ministre conservateur de l'Ontario, il pourrait peut-être obtenir des progrès quant à l'élaboration d'un plan constructif au lieu de messages télévisés s'attaquant au financement.

* * *

L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le ministre des Transports prétend être en faveur de la concurrence dans l'industrie du transport aérien au Canada, mais il a une bien bizarre de façon de le démontrer.

• (1430)

Le ministère des Transports a fait savoir récemment à la société WestJet de Calgary qu'elle ne pourra plus faire faire l'inspection de ses opérations aériennes à Edmonton et qu'elle devra dorénavant faire venir ses appareils et ses pilotes à Ottawa.

Le ministre peut-il nous expliquer comment le fait de forcer la société WestJet à effectuer les inspections de ses opérations aériennes à Ottawa pourra accroître la concurrence?

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, si la députée m'avait prévenu de sa question, j'aurais pu préparer une réponse détaillée à ce sujet. Je vais étudier la question et j'aurai une réponse pour elle demain.

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le directeur général de l'aviation civile de Transports Canada a souligné que c'était Air Canada qui avait proposé que l'on demande à WestJet de faire effectuer ses inspections à Ottawa plutôt qu'à Edmonton.

Le ministre pourrait-il faire savoir à la Chambre à quel moment il a transféré à Robert Milton l'autorité sur le contrôle de l'industrie du transport aérien au Canada?

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, la députée pose sa question d'une manière tellement pompeuse après avoir différé ce dossier pendant des mois.

En fait, nous en sommes aujourd'hui à l'étape du rapport et de la troisième lecture du projet de loi C-26. La députée sait très bien que c'est la loi qui sera adoptée par le Parlement et qui verra à ce qu'il existe un certain niveau de concurrence dans l'industrie du transport aérien. C'est la loi qui sera adoptée par le Parlement et qui assurera la protection des consommateurs. Elle devrait savoir que Transports Canada dispose du régime d'inspection le plus efficace au monde. Je suis étonné qu'elle pose une telle question.

* * *

[Français]

LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, dans l'affaire Modes Conili, la ministre du Développement des ressources humaines a qualifié de faits nouveaux les lettres envoyées aux employés par les présidents de Conili Star et de Paris Star.

La ministre peut-elle garantir que les vérificateurs de son ministère n'avaient pas en main les lettres envoyées aux employés au moment où ils ont remis leur rapport qui a donné lieu au versement d'une subvention de 700 000 \$?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, on me fait savoir que le ministère a reçu de nouveaux renseignements sur ce dossier mardi dernier. Mercredi, ces renseignements ont été vérifiés et jeudi, ces données ont été transférées à la GRC à qui il appartiendra de déterminer quelles mesures devront être prises.

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, c'est extraordinaire. En qualifiant de faits nouveaux les lettres envoyées aux employés par les présidents des deux compagnies, la ministre réalise-t-elle qu'elle nous demande de croire que seuls ses propres vérificateurs n'avaient pas les lettres que tout le monde avait, soit les employeurs, les employés et même le Comité paritaire du Québec?

Est-ce que c'est possible? Est-ce que c'est plausible de croire que seuls les vérificateurs n'avaient pas les lettres en main?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, tout ce que je peux dire, c'est que nous avons reçu ces renseignements mardi dernier au ministère. Après vérification, il a été établi qu'il était sage et opportun d'en saisir la GRC. C'est là où nous en sommes pour l'instant.

*Questions orales***LA SANTÉ**

M. Reed Elley (Nanaïmo—Cowichan, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les habitudes du gouvernement en matière de dépenses semblent échapper à tout contrôle. Nous avons observé un problème de reddition de comptes à DRHC, à la SEE, à Affaires indiennes et Nord canadien et maintenant à Santé Canada.

D'après la plus récente vérification effectuée par Santé Canada à propos des contributions versées au titre de la santé des Indiens et des Inuit, il semble que 22 millions de dollars aient disparu.

Alors que l'état de santé des habitants des réserves est l'un des pires au Canada, le ministre de la Santé pourrait-il nous dire simplement où est passé cet argent?

L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, il est évident que le député a mal interprété le rapport, mal compris la conclusion et rapporte incorrectement ce qui s'est vraiment passé.

Les faits sont très clairs. La vérification a révélé certains problèmes, et les gestionnaires ont pris des mesures correctrices pour y remédier. On a correctement rendu compte de chaque dollar dépensé et nous veillerons à ce que l'argent soit dépensé dans l'intérêt public.

M. Reed Elley (Nanaïmo—Cowichan, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je vais être un peu plus précis. Il y a des problèmes très graves.

Dans un cas signalé tout près de ma circonscription, la bande Tsartlip ne pouvait rendre compte de 63 p. 100 des contributions totales, au montant de 177 000 \$, qui lui ont été versées au titre de la santé. Les conditions de rapport financier n'ont pas été respectées. Aucun rapport mensuel n'a été présenté. Le 28 mars, des fonctionnaires devaient rencontrer la bande Tsartlip pour discuter des possibilités de récupération de ces fonds manquants.

Les membres de la bande Tsartlip, de même que tous les Canadiens, veulent simplement savoir comment le ministre de la Santé récupérera cet argent.

L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, à propos de chacune des vérifications en question, y compris celle dont parle le député, les gestionnaires ont pris des mesures correctrices. Nous allons veiller à ce qu'on rende compte de chaque dollar dépensé, et à ce que cet argent soit dépensé dans l'intérêt de la santé des gens qui sont censés en bénéficier.

* * *

• (1435)

[Français]

LE SYSTÈME BANCAIRE

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Monsieur le Président, la législation que se propose de mettre de l'avant le ministre des Finances dans le système bancaire aurait pour effet de faciliter une prise de contrôle, même par des étrangers, des banques

à petite et moyenne capitalisation, comme la Banque Nationale et la Banque Laurentienne.

Le ministre des Finances pourrait-il nous expliquer pourquoi il a fait ce choix de protéger les grandes banques canadiennes et pas les petites banques québécoises?

L'hon. Jim Peterson (secrétaire d'État (Institutions financières internationales), Lib.): Monsieur le Président, la question du régime de propriété des banques, surtout les banques du Québec, est une question qui relève du ministre. Comme il l'a dit pour la fusion de toutes les autres banques, l'acquisition est une question relative à la politique et au bien-être de tous les Canadiens. Quand il s'agit d'une banque d'une province comme le Québec, c'est une question relative à l'intérêt des Québécois et des Québécoises.

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Monsieur le Président, comment le secrétaire d'État peut-il nous expliquer le fait qu'on renforce le système bancaire, notamment au profit des Québécois, en permettant l'acquisition, même par des étrangers, de petites et moyennes banques québécoises, tout en protégeant les grandes banques canadiennes?

L'hon. Jim Peterson (secrétaire d'État (Institutions financières internationales), Lib.): Monsieur le Président, comme je viens de le dire, c'est une question qui relève du ministre. En prenant cette décision, il va considérer les intérêts de tous les Québécois et Québécoises, soit les consommateurs, les PME ou les actionnaires qui se trouvent au Québec.

* * *

[Traduction]

LE SERVICE CORRECTIONNEL DU CANADA

M. Chuck Cadman (Surrey-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les Canadiens n'en sont pas revenus la semaine dernière lorsque Rose Cece et Mary Taylor, coupables du meurtre de l'agent de police William Hancox, ont été incarcérées ensemble à Joliette. Nous savons que, depuis, la décision a été renversée.

Je veux demander au solliciteur général à quoi pensaient ses agents de correction. Croyaient-ils vraiment que les deux tueuses auraient une influence positive l'une sur l'autre? A-t-on pris en considération la famille de la victime?

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, je ne peux même pas imaginer la douleur qu'a ressentie la famille.

Vendredi, alors que j'étais à Washington, j'ai appelé le directeur de Service correctionnel Canada. J'ai également donné l'ordre à Service correctionnel Canada d'élaborer une politique sur la manière de traiter les contrevenants qui, ensemble, ont commis un crime grave et violent.

M. Chuck Cadman (Surrey-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, ces deux tueuses ont privé une femme de la relation intime qu'elle entretenait avec son époux. Elles ont à tout jamais coupé les liens qui unissaient un père à ses jeunes enfants. En

Questions orales

récompense, elles ont failli pouvoir poursuivre leur propre relation intime, leur crime odieux n'étant qu'un petit accident de parcours.

Pourquoi a-t-il fallu attendre l'indignation de la veuve de la victime pour qu'on se rende à l'évidence?

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit, cette affaire est très grave. C'est pourquoi j'ai ordonné aux responsables de Service correctionnel Canada de s'assurer que des situations similaires ne se reproduiraient pas à l'avenir.

Le Président: Afin que tous les députés puissent comprendre, la députée de Longueuil va poser sa question en langage gestuel.

* * *

[Français]

LES PERSONNES SOURDES ET MALENTENDANTES

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil, BQ):

[Note de la rédaction: La députée s'est exprimée en langage des signes, ainsi qu'il suit:]

Monsieur le Président, le 5 mai 1999, la Chambre des communes adoptait à l'unanimité une motion du Bloc québécois qui reconnaissait l'importance pour les secteurs public et privé de donner aux personnes sourdes et malentendantes les outils nécessaires à leur intégration dans un monde davantage axé sur les communications.

Ma question s'adresse à la ministre du Patrimoine. Peut-elle nous dire ce que son gouvernement a fait depuis l'adoption de cette motion, c'est-à-dire depuis un an?

L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, un des outils très importants pour la communication des Canadiens, c'est justement Radio-Canada.

J'ai moi-même soulevé cette question avec le président de Radio-Canada pour que le sous-titrage puisse être un fait dans tous les programmes en français et en anglais de Radio-Canada.

* * *

• (1440)

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

M. Joe Jordan (Leeds—Grenville, Lib.): Monsieur le Président, grâce aux efforts sans relâche de la députée de York-Nord, l'édition de l'an 2000 du sommet écologique démarre aujourd'hui. Cette année, le sommet mettra l'accent sur l'eau.

Les Canadiens accordant de l'importance à la qualité de l'eau, le ministre de l'Environnement peut-il faire part à la Chambre de la stratégie retenue pour répondre aux préoccupations exprimées par la population à cet égard?

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, je suis encore une fois ravi de me joindre au

député pour féliciter notre collègue de York-Nord, qui a organisé le sommet écologique. Je rappelle aux députés que cette manifestation se déroule ce soir et demain. Elle accueille d'excellents conférenciers et experts qui animeront une série d'ateliers. Le gouvernement du Canada, et tous les députés certainement, partagent le voeu de la députée de s'assurer que la politique relative aux eaux en vigueur au Canada soit conforme aux normes les plus strictes.

* * *

LE SERVICE CORRECTIONNEL DU CANADA

M. Myron Thompson (Wild Rose, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai en ma possession un rapport rédigé par un consultant indépendant sur les problèmes de morale qu'il y a à la prison Grierson à Edmonton. Il est recommandé, en premier lieu, que l'on mette fin à la surveillance audio et vidéo du personnel parce qu'elle est jugée inappropriée.

Le solliciteur général a-t-il mis fin à l'écoute électronique du personnel de cette institution, comme le recommande le rapport en question?

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, la priorité n° 1 du Service correctionnel du Canada est la sécurité de son personnel.

M. Myron Thompson (Wild Rose, Alliance canadienne): Monsieur le Président, cela n'a rien à voir avec la sécurité du personnel. C'est une intrusion dans la vie privée de ces gens. Ce rapport vaut sûrement pour toutes les institutions canadiennes. L'auteur du rapport critique le style de leadership de l'institution et remarque qu'il en va de même de la façon dont le commissaire gère le SCC.

Le solliciteur général approuve-t-il ce type de gestion fondée sur l'intimidation et les tactiques brutales pour imposer ses quatre volontés au personnel?

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue sait bien que ce n'est pas ce qui se passe au Service correctionnel du Canada. Tout ce que souhaite le Service correctionnel du Canada, c'est que le personnel jouisse de la meilleure protection possible. La sécurité du personnel, telle est la priorité n° 1.

* * *

LA SANTÉ

Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Centre-Nord, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de la Santé, spécialiste du hâtez-vous, puis attendez.

Au sujet du projet de loi 11, le ministre nous a demandé d'attendre la loi, d'attendre les amendements, d'attendre la troisième lecture et d'attendre les règlements. Il nous demande maintenant d'attendre sa mise en oeuvre. L'avenir de l'assurance-maladie est trop important pour qu'on ait ce type de tergiversations. Le ministre a encore une chance d'agir. Il peut le faire avant que la loi 11 ne soit promulguée.

Questions orales

Le ministre de la Santé va-t-il le faire? Va-t-il se presser et prendre une mesure concrète pour une fois?

L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, je suppose que l'idéologie du NPD, c'est hâtez-vous d'agir. Les néo-démocrates ne nous disent pas exactement ce qu'ils feront avant la promulgation de la loi.

Les Canadiens n'ont pas à attendre un engagement du gouvernement à l'égard des cinq principes de la Loi canadienne sur la santé. Ils n'ont pas à attendre pour savoir que nous prendrons les mesures nécessaires pour veiller à ce que ces principes soient respectés en Alberta et dans tout le pays.

Comme je l'ai précisé clairement la semaine dernière, dans ma déclaration à la Chambre, nous allons veiller à ce que les principes de la Loi canadienne sur la santé soient respectés dans toutes les régions du pays.

Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Centre-Nord, NPD): Monsieur le Président, ce n'est pas ce que le ministre de la Santé a dit le 7 avril lorsqu'il a écrit à son homologue albertain. À l'époque, il a déclaré que le projet de loi soulevait des craintes sérieuses au sujet du principe de l'accessibilité.

Que s'est-il passé depuis le 7 avril? Qui a pu influencer le ministre? Si le ministre n'est pas disposé à appliquer l'actuelle Loi canadienne sur la santé, peut-il au moins apporter des modifications à la loi pour préciser clairement que le Canada n'acceptera pas des hôpitaux privés ou un système de soins de santé à deux vitesses?

L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, je vais dire au député ce qui s'est produit depuis l'envoi de cette lettre. Nous avons demandé au gouvernement de l'Alberta d'amender le projet de loi 11. Le fait de permettre la tarification pour de meilleurs services dans des établissements privés à but lucratif crée, selon nous, une situation qui met en péril le principe de l'accessibilité.

L'Alberta n'a pas modifié la loi. Le danger existe toujours. Pour cette raison même, j'ai dit à la Chambre la semaine dernière que nous allons surveiller sur place et nous assurer que le danger qui nous préoccupe ne se matérialise pas. Si cela se produit, nous interviendrons et utiliserons nos pouvoirs aux termes de la loi pour protéger les principes de la Loi canadienne sur la santé.

* * *

• (1445)

[Français]

LES NOUVELLES RÉGIONALES À RADIO-CANADA

M. Mark Muise (Ouest Nova, PC): Monsieur le Président, la ministre du Patrimoine canadien peut-elle nous dire si elle a effectivement eu des discussions avec le président de Radio-Canada au sujet de l'élimination des nouvelles régionales?

Si tel est le cas, peut-elle nous rassurer en disant à cette Chambre qu'elle n'acceptera jamais pareille proposition?

L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais remercier le député de Ouest Nova de son appui au respect de la Loi sur la radiodiffusion.

Pour que la Loi sur la radiodiffusion soit respectée, il est certain que les régions doivent bel et bien être représentées à la télévision. J'espère que c'est une des questions qu'il va poser demain matin quand le président de Radio-Canada comparaitra devant le Comité permanent du patrimoine canadien.

[Traduction]

M. Mark Muise (Ouest Nova, PC): Monsieur le Président, *Compass*, dans l'Île-du-Prince-Édouard, et *Here and Now*, à Terre-Neuve, sont les émissions de la CBC les plus regardées dans leur province respective. Avec un auditoire de 68 p. 100 et de 59 p. 100 respectivement, ces deux émissions semblent contredire l'affirmation du président de la CBC selon laquelle personne ne regarde les bulletins d'informations régionales de la CBC.

La ministre du Patrimoine canadien interviendra-t-elle au nom de tous les Canadiens pour protéger ces émissions et d'autres émissions télévisées populaires?

L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de son appui. Dans leur domaine, ces deux émissions sont en fait les plus populaires du pays, non seulement de la région.

Le député ne voudrait sûrement pas que je commence personnellement à choisir les émissions de la CBC. Cependant, je suis sûre que lui et moi, et la Chambre des communes, allons collaborer pour que les lois canadiennes sur la radiodiffusion soient respectées et que les émissions reflètent la réalité régionale d'une manière qui fera honneur à la CBC et à notre pays.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

Mme Sophia Leung (Vancouver Kingsway, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Environnement.

Les Canadiens veulent respirer de l'air pur, mais certaines pétrolières canadiennes se plaignent des nouveaux règlements qui limitent la teneur en soufre dans l'essence, même si des règlements semblables sont en vigueur depuis 10 ans aux États-Unis. Le ministre aurait-il l'obligeance d'expliquer aux Canadiens combien ces règlements sont importants?

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, la députée a certainement raison. Les règlements concernant la teneur en soufre dans l'essence sont en vigueur en Californie depuis quatre ou cinq ans. Les coûts sont minimes. Ils sont en vigueur depuis le début de l'année dans la Nouvelle-Angleterre. Encore une fois, dans une région où le marché de l'essence est plus vaste que celui du Canada, dans l'ensemble, les coûts se situent à environ un demi-cent le litre.

Questions orales

Le fait est qu'une trentaine de décès surviennent prématurément à cause de la teneur en soufre dans l'essence et des émissions et de la détérioration de la qualité de l'air qui en découlent. Nous voulons renverser cette tendance. Nous voulons réduire le nombre de ces décès, et nous continuerons de mettre en place les règlements auxquels l'industrie s'attend depuis six ans.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Derrek Konrad (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, nous savons que 84 p. 100 des ménages autochtones vivent au-dessous du seuil de la pauvreté et que le taux de chômage sur les réserves indiennes est de l'ordre de 80 à 90 p. 100. Nous savons aussi que durant l'exercice 1998-1999, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien a versé une subvention de 10 000 \$ pour le Festival canadien des tulipes.

Le ministre pourrait-il nous dire en quoi cette subvention a satisfait à l'article 66 de la Loi sur les Indiens? Comment a-t-elle amélioré le sort et le bien-être de ces gens qui vivent dans la misère?

L'hon. Robert D. Nault (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.): Monsieur le Président, chaque ministère, y compris le nôtre, comporte un volet éducation qui a pour but de familiariser les Canadiens avec la culture autochtone. C'est ce que nous faisons grâce à cette subvention. Quelque 600 000 personnes assistent à ce festival dans le cadre duquel nous leur montrons l'importance de la culture et des peuples autochtones pour la grande famille canadienne.

J'espère que les députés auront la possibilité d'assister à ce festival car s'instruire un peu ne leur ferait pas de mal.

* * *

[Français]

LES ENQUÊTES DE LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

Mme Pierrette Venne (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, deux de mes collègues ont demandé au solliciteur général de faire enquête dans les dossiers de Placeteco et Option Canada.

Le solliciteur général peut-il faire rapport à cette Chambre sur l'état des dossiers en nous disant où en sont les enquêtes et nous confirmer qu'il entend obtenir des résultats avant les prochaines élections générales?

[Traduction]

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, en tant que solliciteur général, je suis responsable de la GRC. Cependant, je ne me mêle pas des activités quotidiennes de la GRC. Je ne me mêle pas des enquêtes de la GRC et, du reste, aucun de mes collègues à la Chambre ne voudrait que je le fasse.

• (1450)

LA DEVCO

M. Peter Mancini (Sydney—Victoria, NPD): Monsieur le Président, la semaine dernière, le gouvernement a eu recours à la clôture pour étouffer le débat sur son projet de loi C-11, qui vise la dissolution de la Devco. Cette semaine, il compte faire adopter le projet de loi au comité envers et contre tous.

La Devco et les syndicats sont en arbitrage, ce qui pourrait compromettre les témoignages devant le comité. Le ministre fera-t-il preuve de bonne foi en écrivant au comité pour lui demander de reporter les audiences jusqu'à ce que l'arbitrage soit terminé? Sinon, demandera-t-il au moins au comité de se rendre au Cap-Breton pour entendre le point de vue de ses habitants?

L'hon. Ralph E. Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.): Monsieur le Président, ce que le député demande en fait, c'est d'interrompre jusqu'à l'automne le processus législatif concernant le projet de loi C-11. Très honnêtement, cela n'est pas dans l'intérêt du public, et surtout pas dans celui de la Devco. La tentative de trouver des propriétaires privés pour préserver à long terme l'entreprise et les emplois serait reléguée aux oubliettes, ce qui laissera planer un nuage d'incertitude sur plus de 500 emplois au Cap-Breton.

* * *

LESTRANSPORTS

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, au cours de leur toute première rencontre aujourd'hui, les premiers ministres des provinces de l'Atlantique ont demandé la mise en oeuvre d'un programme fédéral de financement des routes.

La semaine dernière, le ministre a annoncé l'affectation de 175 millions de dollars pour les routes rurales de l'ouest du Canada, qui n'aurait rien à voir avec un programme concernant les infrastructures. Le ministre se prépare-t-il à annoncer une autre affectation de 175 millions de dollars pour les routes du Canada atlantique, qui n'aurait rien à voir avec un programme concernant les infrastructures, comme il l'a fait pour les provinces de l'Ouest?

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, le montant de 175 millions de dollars est destiné aux routes servant au transport du grain et il est spécifiquement lié aux réformes qui sont effectuées dans le système de transport du grain, afin d'aider les producteurs de l'ouest du Canada à surmonter les problèmes que soulève notre passage à des activités plus concurrentielles.

Dans son budget, le ministre des Finances a annoncé une affectation de plus de deux milliards de dollars aux infrastructures et de 600 millions de dollars au réseau routier. Certains disent que ce n'est pas suffisant. Si la perfection était de ce monde, nous aurions beaucoup plus d'argent, mais c'est un commencement. Cela veut dire que nous pouvons maintenant commencer à réinvestir dans les

routes nationales. Je pense que c'est un excellent début et, qui sait, nous aurons peut-être plus d'argent à consacrer à ce chapitre un jour.

* * *

[Français]

LE PROGRAMME D'INFRASTRUCTURES

M. Marcel Proulx (Hull—Aylmer, Lib.): Monsieur le Président, les municipalités s'impatientent d'avoir de bonnes nouvelles au sujet du superbe Programme d'infrastructures.

Ma question s'adresse à la présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure. Est-ce qu'elle peut informer la Chambre du progrès des négociations entre le gouvernement du Canada, les gouvernements des provinces et des territoires au sujet des infrastructures?

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.): Monsieur le Président, de fait, concernant le Programme d'infrastructures municipales, les consultations préliminaires ont commencé avec les provinces.

Je peux affirmer aux députés de cette Chambre que l'ensemble des provinces et des territoires sont intéressés à participer au programme. Ils sont d'accord pour que la priorité soit accordée aux infrastructures vertes qui ont un impact sur l'environnement de nos citoyens. Ils sont d'accord aussi pour que le programme soit basé sur les besoins de chacune des communautés.

J'ai tout lieu de croire que nous allons respecter notre échéancier. Les négociations officielles vont commencer sous peu. On pense être en mesure de signer des ententes formelles d'ici la fin de l'année et plus tôt si on le peut.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Derrek Konrad (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il est temps que le ministre se réveille et regarde les tulipes.

Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien n'a même pas répondu aux besoins les plus fondamentaux de ceux dont il est le premier responsable. La Société canadienne d'hypothèques et de logement signale que 65 p. 100 des logements situés dans les réserves ne sont pas conformes aux normes et 23 p. 100 n'ont pas l'eau courante. Pourtant, le ministère a pu trouver 10 000 \$ pour subventionner le festival national des tulipes.

Le ministre pense-t-il que ceux qui doivent porter l'eau jusqu'à leurs logements insalubres seraient d'accord avec cette subvention?

Questions orales

L'hon. Robert D. Nault (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.): Monsieur le Président, oui, parce que ce sont eux qui ont demandé la subvention.

* * *

[Français]

LES ORGANISMES GÉNÉTIQUEMENT MODIFIÉS

Mme Hélène Alarie (Louis-Hébert, BQ): Monsieur le Président, en congrès au Québec durant la fin de semaine, l'Ordre des diététistes du Québec s'est penché sur le dossier des OGM. Il demande l'étiquetage obligatoire des aliments et des études plus poussées sur les éventuels impacts des aliments transgéniques sur la santé.

Qu'attend le ministre de la Santé pour bouger? Que tous les ordres professionnels lui en fassent la demande?

L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, tous les aliments génétiquement modifiés doivent être soumis à Santé Canada, afin qu'on puisse évaluer et déterminer s'ils sont aussi sûrs que les autres aliments déjà sur le marché canadien.

Nous avons récemment constitué un comité d'experts pour étudier la réglementation à Santé Canada et pour nous assurer que nous agissons de façon appropriée. Pour nous, l'objectif le plus important est la santé des Canadiens et des Canadiennes.

* * *

• (1455)

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

M. Dennis Gruending (Saskatoon—Rosetown—Biggar, NPD): Monsieur le Président, lorsque le Canada négociait l'Accord de libre-échange avec les États-Unis et le Mexique, les Canadiens ont craint que cet accord n'aboutisse à un affaiblissement des lois de protection de l'environnement et au laxisme dans l'application de ces lois. De hauts fonctionnaires américains confirment maintenant que le gouvernement canadien tente de miner l'application des lignes directrices qui permettent aux dénonciateurs de porter plainte auprès du centre pour la coopération environnementale.

Les collaborateurs du ministre doivent rencontrer des représentants des deux autres pays cette semaine et le ministre doit rencontrer ses homologues en juin. Le ministre peut-il déclarer qu'il n'appuie pas et n'autorisera pas des changements aux lignes directrices qui régissent les plaintes de citoyens auprès du centre pour la coopération environnementale?

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, le préambule de la question du député est carrément inepte. En fait, nous disposons d'un bon système. Nous aurons évidemment des occasions de l'améliorer. Ce nouveau système, pratiquement unique au monde, compte une commission tripartite qui possède des pouvoirs supranationaux en matière d'appel.

Questions orales

Des améliorations et des changements seront inévitablement apportés aux approches et aux mécanismes dans l'avenir, mais c'est une ineptie pure et simple que de soutenir que tout changement sera mauvais.

* * *

LE SERVICE CORRECTIONNEL DU CANADA

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le solliciteur général a répondu de façon plutôt curieuse aux questions qui lui ont été posées aujourd'hui. En réponse au Bloc québécois, le ministre a dit qu'il ne pouvait pas intervenir dans les affaires de ce ministère. Puis, il a répondu au député de Surrey qu'il était intervenu auprès de ce ministère. Mon collègue, le député de Wild Rose, a posé une question au sujet d'un rapport. Le solliciteur général doit savoir qu'au cours des cinq dernières minutes le Service correctionnel du Canada a demandé à mon collègue une copie de ce rapport.

Qui est responsable? Quand le ministre assure-t-il effectivement la direction de son ministère? Que se passe-t-il?

L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, lorsque j'ai été informé de la situation vendredi, j'ai déclaré à la Chambre que j'avais immédiatement communiqué avec le Service correctionnel du Canada et que des mesures avaient été prises.

Le député estime-t-il que je devrais, en ma qualité de solliciteur général, et que d'autres ministres et politiciens devraient intervenir dans des enquêtes policières? Cela n'a jamais donné de très bons résultats dans d'autres pays et nous n'avons pas l'intention de le faire au Canada.

* * *

LA SANTÉ

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, je sais que le ministre de la Santé est conscient de la situation désespérée qui règne dans l'est du centre-ville de Vancouver, où le taux de décès attribuables à une overdose continue d'augmenter. Je sais également que le ministre est conscient du nombre croissant de rapports d'experts médicaux et scientifiques qui lui demandent de faire preuve de leadership et de faire ce qui a été fait en Europe, à savoir adopter une approche globale de réduction des préjudices.

Quand le ministre de la Santé va-t-il se décider à agir? Combien de gens vont encore devoir mourir avant qu'il ne prenne des mesures destinées à s'attaquer à ce problème critique?

L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, la députée sait que Santé Canada a déjà pris des mesures, en ce sens que des fonds ont été alloués à des services communautaires importants, y compris un centre de ressources. Nous avons travaillé avec les groupes communautaires pour déterminer la meilleure façon d'utiliser ces fonds supplémentaires. Fait plus impor-

tant, nous avons mis en place un partenariat fédéral, provincial et municipal afin de nous attaquer à ces problèmes très complexes et tragiques. Nos efforts se poursuivent. Nous travaillons en étroite collaboration avec les autres niveaux de gouvernement. Si la députée a des propositions spécifiques à faire, nous serions très heureux de les entendre.

* * *

LE TRANSPORT DU GRAIN

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Monsieur le Président, la semaine dernière, trois ministres ont tenu une conférence de presse au cours de laquelle ils nous ont fait part de leurs vagues intentions concernant le transport des céréales dans l'ouest du Canada. L'un d'entre eux, le ministre responsable de la Commission canadienne du blé, a même laissé entendre qu'un protocole d'entente interviendrait entre la Commission canadienne du blé et le gouvernement en vue de déterminer la participation de celle-ci aux changements.

● (1500)

Le ministre est-il disposé à présenter le protocole d'entente avant le dépôt de la mesure législative, et d'autres intervenants auront-ils l'occasion de participer à la négociation de ce protocole d'entente?

L'hon. Ralph E. Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.): Monsieur le Président, il va de soi que le travail d'élaboration du protocole d'entente se poursuit. En réalité, ce sera un document public.

Permettez-moi de rappeler au député la réaction de certains des organismes importants de l'ouest du Canada à l'annonce que nous avons faite la semaine dernière. Les Keystone Agricultural Producers, l'association des municipalités rurales de la Saskatchewan, les Wild Rose Agricultural Producers, la Fédération canadienne de l'agriculture, le gouvernement de la Saskatchewan, le gouvernement de l'Alberta et le gouvernement du Manitoba ont tous réagi favorablement.

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Monsieur le Président, le ministre a de toute évidence fait valoir ici bon nombre de témoignages en faveur de cette suggestion. Il n'a cependant pas évoqué les témoignages défavorables.

Le ministre aura-t-il l'obligance de présenter le protocole d'entente avant le dépôt de la mesure législative afin que nous puissions comprendre l'influence qu'exercera la Commission canadienne du blé sur le transport des céréales dans l'ouest du Canada?

L'hon. Ralph E. Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.): Monsieur le Président, le protocole n'a manifestement pas encore été négocié. Il y aura d'amples discussions au sujet de son contenu. De plus, il sera rendu public avant l'entrée en vigueur de la mesure législative.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

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

* * *

[Français]

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suggère que toutes les questions soient réservées.

Le Président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1505)

[Traduction]

LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence, soit lu une troisième fois et adopté.

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole aujourd'hui sur ce très important projet de loi. Ce projet de loi se veut une réponse du gouvernement fédéral à la restructuration de nos principaux transporteurs aériens et s'intéresse à ses effets sur le reste de l'industrie aérienne canadienne, les voyageurs et les expéditeurs.

Je voudrais remercier les membres du Comité permanent des transports. Je dois dire que ce furent les efforts les plus fructueux auxquels j'ai été associé à la Chambre, car il y a eu une remarquable coopération de tous les partis. Il y a eu un débat sain, pertinent et intense. Ont été proposés des amendements qui ont été appuyés par les députés du côté adverse, ce qui a contribué à améliorer le projet de loi et à clarifier certains points. Je suis très heureux de cette

Initiatives ministérielles

collaboration de la part des membres du comité, et je les en remercie publiquement.

[Français]

Je veux faire consigner au dossier que j'adresse des remerciements à tous. Je sais quelles longues heures et quelles heures tardives ils ont consacrées pour faire avancer ce projet de loi aussi rapidement qu'ils l'ont fait.

La deuxième raison que j'ai de me réjouir, c'est que les perspectives d'adopter ce projet de loi plus tôt semblent plus prometteuses.

Les députés de cette Chambre comprennent, j'en suis persuadé, l'importance de mettre ce projet de loi en vigueur, et je ne doute pas que l'autre Chambre sera du même avis.

[Traduction]

Je voudrais aborder quelques-uns des points importants du projet de loi.

La loi confère actuellement le pouvoir relatif au processus d'amélioration de l'entente conclue entre Air Canada, une société à numéros de l'Alberta, et les Lignes aériennes Canadien. Le projet de loi prévoit les mécanismes et modalités d'application voulus pour garantir le respect des conditions de l'entente, qui traduisent les engagements pris envers moi par Air Canada et les engagements négociés entre Air Canada et le commissaire à la concurrence.

Ce projet de loi élargit les pouvoirs conférés par la Loi sur la concurrence pour assurer une nouvelle protection contre tout agissement non concurrentiel de la part de l'exploitant d'un service aérien intérieur qui réduirait ou empêcherait le lancement de nouveaux services par d'autres transporteurs canadiens. Cela est extrêmement important.

On a beaucoup parlé du besoin de concurrence ces dernières semaines. J'ai rencontré des porte-parole des affrêteurs et d'autres transporteurs aériens du Canada. Je puis donner l'assurance à la Chambre qu'il y a dans l'industrie une volonté d'intervenir et de fournir la concurrence nécessaire. Mais les gens veulent aussi avoir l'assurance qu'Air Canada ne profitera pas de sa position dominante et de sa capacité pour évincer les autres transporteurs du marché. D'où l'importance du projet de loi.

Nous avons non seulement prévu des dispositions sur l'établissement de prix abusifs dans un article conçu par le Bureau de la concurrence lui-même, mais encore renforcé cet aspect du projet de loi.

[Français]

Ce projet de loi offre une protection accrue aux consommateurs et de nouvelles obligations visant à assurer que les collectivités puissent plaider pour conserver les services lorsque les transporteurs envisagent de réduire le service ou de se retirer d'un marché.

Ce projet de loi assure que les voyageurs et les expéditeurs pourront traiter avec Air Canada et toutes ses filiales, actuelles et

Initiatives ministérielles

futures, dans la langue officielle de leur choix, là où il existe une demande importante.

J'ai fait un petit commentaire sur l'importance de ces amendements vis-à-vis de la Loi sur les langues officielles et l'application aux filiales des Lignes aériennes Canadien International. C'est un changement remarquable dans notre politique, parce qu'on doit apprécier qu'Air Canada était une ancienne société de la Couronne qui est actuellement une société privée.

• (1510)

[Traduction]

Avant d'expliquer ce qu'il y a de neuf et d'amélioré dans le projet de loi amendé, je voudrais dire quelques mots de ce qui ne s'y trouve pas. Rien ne modifierait la politique du Canada sur la propriété et le contrôle canadiens de nos lignes aériennes.

Même si cette politique ne recueille pas l'appui de certains éditorialistes et chroniqueurs, le gouvernement la maintiendra. Certains membres de mon propre parti ont cherché à faire passer de 25 à 49 p. 100 le taux de propriété étrangère autorisé. La loi nous autorise déjà à relever le taux, mais nous l'avons fixé à 25 p. 100 parce que nous croyons que le contrôle des transports aériens doit rester entre les mains de Canadiens. Ce point de vue a été clair pendant tout le débat et s'est exprimé dans les lettres adressées à la direction des journaux, dans les messages électroniques que nous avons reçus et dans les sondages. Un sondage commandé par MacLean's et Radio-Canada en décembre a montré que 83 p. 100 des Canadiens étaient d'avis que nous devons maintenir une solide identité canadienne en ce nouveau millénaire et que le taux de propriété canadienne des entreprises devait être encore plus élevé.

Pourquoi relèverions-nous arbitrairement la limite de 25 p. 100 alors que bien d'autres pays du monde entier maintiennent cette limite? Les Américains n'autorisent aucun étranger à détenir plus de 25 p. 100 des transporteurs publics aux États-Unis. Les députés se rappelleront que, il y a quelques années, Air Canada a pris une participation de 25 p. 100 dans Continental Airlines. C'est un excellent investissement que l'ancien président d'Air Canada a fait là, et il a été très lucratif. Mais Air Canada ne pouvait pas acquérir une plus grande part. Elle ne pouvait pas prendre le contrôle de Continental Airlines. Pourquoi affaiblirions-nous notre contrôle tandis que les Américains peuvent maintenir leur plafond de 25 p. 100? Il n'y a pas que les États-Unis. D'autres pays font la même chose. Nous devons maintenir un contrôle canadien solide et efficace sur nos lignes aériennes.

En ce qui concerne d'autres aspects de la concurrence, certains éditorialistes nous ont reproché de ne pas donner aux transporteurs étrangers accès au marché canadien. J'ai discuté avec les porte-parole des transporteurs canadiens, de WestJet, des compagnies de nolisés et autres, qui m'ont dit être convaincus de pouvoir combler le vide.

Dans les coupures de presse concernant les transports, j'ai remarqué aujourd'hui certaines déclarations faites par M. Kinneer, président de Canada 3000, qui affirme ouvertement ce qu'il m'a dit en privé lorsque je l'ai rencontré la semaine dernière, c'est-à-dire que son entreprise va tenter d'acquérir plus d'appareils maintenant qu'elle connaît le régime qui sera en vigueur. Bien d'autres compagnies de nolisés feront de même.

Les parties défavorables dont les vues sont étalées dans les médias et certains grands spécialistes qui nous viennent du milieu universitaire devraient peut-être attendre 18 mois et voir ce que les entreprises comme Canada 3000, Air Transat, Royal et Sky Services peuvent faire. Nous savons que CanJet, la compagnie aérienne que propose de mettre sur pied un important homme d'affaires de Halifax, verra le jour. L'annonce a été faite au cours des dernières semaines et il s'agit d'un projet très intéressant. M. Rowe attendait de voir le genre de projet de loi que nous allions présenter. Il attendait de voir le régime avec lequel il allait devoir composer. Il voulait savoir si le commissaire de la concurrence posséderait le pouvoir nécessaire pour traiter avec Air Canada qui, malgré ses protestations au sujet de la concurrence, détient 80 p. 100 du marché et voudrait naturellement accroître encore plus sa part. Nous en avons d'ailleurs eu la preuve ces dernières semaines. C'était devenu tellement évident que les membres du comité, mécontents du président d'Air Canada, l'ont réprimandé lorsque celui-ci a comparu devant eux. Résultat: les dispositions du projet de loi ont été resserrées.

Maintenant que la Chambre a terminé l'étude du projet de loi, il sera transmis au Sénat, qui, je l'espère, l'adoptera rapidement après un débat complet, afin que des sociétés comme CanJet et WestJet ainsi que des sociétés aériennes offrant des vols nolisés connaissent les règles du jeu et puissent planifier leur expansion. Je suis très enthousiaste devant la nouvelle société aérienne économique que M. Rowe veut baser à Halifax et à Toronto, parce qu'elle créera une concurrence sur la plaque tournante qu'est Toronto. WestJet est aussi une société économique concurrente qui dessert l'est du Canada à partir de Hamilton.

• (1515)

L'ouest du Canada bénéficie des bons services de WestJet. Il y a aussi Conair et d'autres sociétés plus petites non affiliées à Air Canada qui fournissent un bon service et offrent des tarifs concurrentiels. Les sociétés aériennes offrant des vols nolisés sont aussi des concurrentes. Même avant la fusion d'Air Canada et de Canadien, Air Transat, Canada 3000 et Royal Airlines comptaient pour 25 p. 100 des sièges offerts entre Toronto et Vancouver pendant l'été. Les clients ont donc plusieurs choix.

L'un des problèmes, c'est que la clientèle d'affaires n'a pas ce choix. Il est à espérer qu'une nouvelle société aérienne émergera. J'ai entendu certaines choses qui me font croire qu'il y aura une véritable concurrence sur le marché avec l'arrivée de nouveaux transporteurs offrant un service complet, et pas uniquement des vols nolisés pour les voyageurs qui veulent payer leurs billets le moins cher possible. Les entreprises qui veulent avoir plusieurs choix pour leurs dirigeants qui ont à se déplacer au Canada seront servies. Il y aura certainement du nouveau.

Ce qui m'ennuie dans tout le débat, c'est que certaines personnes croient que la concurrence devait surgir du jour au lendemain, comme par magie, tout de suite après l'annonce, le 21 décembre, d'un accord historique permettant la fusion des deux sociétés aériennes et après la présentation d'un projet de loi en février. Comme M. Kinneer, de Canada 3000, l'a déclaré dans le journal en fin de semaine, il a commandé quatre A319 en location, mais ces appareils ne pourront pas être mis en service avant l'été prochain. En ce moment, les demandes d'appareils excèdent l'offre dans le monde.

Initiatives ministérielles

Il ne suffit pas de faire claquer ses doigts pour faire certifier des appareils, former des équipages et avoir un transporteur pour faire concurrence à Air Canada du jour au lendemain. C'est pourquoi je dis toujours qu'il faudra attendre de 18 mois à deux ans pour donner au marché le temps de se rajuster. S'il ne se rajuste pas, je peux dire à la Chambre que le gouvernement n'hésitera absolument pas à permettre à des transporteurs étrangers de faire concurrence à Air Canada parce que, en bout de ligne, nous devons voir à ce que les voyageurs aient accès à des tarifs abordables.

Je ne suis pas heureux des genres de tarifs que nous avons vus au cours des dix dernières années. Comme je l'ai dit plus tôt à l'étape du rapport, le duopole des Lignes aériennes Canadien International et d'Air Canada n'était pas de la concurrence. Les gens disent que la disparition des Lignes aériennes Canadien International a marqué la fin de la concurrence. Le fait est qu'il n'y avait que très peu de concurrence sur le plan des tarifs. Les deux transporteurs ne faisaient que s'assommer à cause de la capacité excédentaire d'un bout à l'autre du pays avec des vols qui partaient en même temps.

Je me souviens de m'être rendu dans la circonscription du vice-premier ministre il y a environ un an. J'avais un siège réservé sur un vol d'Air Ontario à destination de Toronto. J'ai découvert par la suite qu'il y avait un vol des Lignes aériennes Canadien régional qui partait une demi-heure plus tôt. J'avais environ trois minutes pour acheter un billet et monter à bord de l'appareil, ce que j'ai fait. J'ai couru pour ne pas rater l'avion. C'était un appareil Beachcraft d'une capacité de 19 passagers, et les députés savent-ils combien de passagers il y avait à bord? Il n'y avait que moi. J'étais seul à bord. Les députés savent-ils combien de passagers il y avait à bord du vol d'Air Ontario? Il y avait six passagers sur un appareil Dash-8 d'une capacité de 50 passagers. C'est le genre de concurrence ridicule que nous avons. Ce n'était pas vraiment de la concurrence.

De toute façon, ne parlons plus du passé. Nous perdons notre temps à parler du passé. Parlons plutôt de l'avenir. Nous avons renforcé Air Canada. La société a de nouvelles racines. Elle est maintenant le dixième transporteur aérien en importance au monde. Elle fera concurrence aux meilleurs transporteurs aériens du monde, British Airways et Cathay Pacific. Les transporteurs américains ne sont même pas du même calibre qu'Air Canada. Ils ne sont pas du même calibre que les Lignes aériennes Canadien. Nous avons deux des meilleurs transporteurs du monde. Ils ont remporté des prix pour le service offert. Nous allons maintenant leur laisser les coupées franches comme une seule entreprise sous la bannière d'Air Canada pour livrer concurrence sur le marché mondial.

De nouveaux services ont été annoncés. J'étais présent à Toronto il y a quelques semaines lorsqu'on a annoncé le nouveau service sans escale offert par Air Canada vers Tokyo. Il y a d'autres nouveaux marchés en Asie, en Australie et dans d'autres régions de l'Europe. C'est merveilleux pour le Canada, car non seulement nous avons un bon produit, mais nous avons également un avantage stratégique.

Avec l'accord «Ciels ouverts» conclu avec les États-Unis, nous allons pouvoir faire passer par nos plaques tournantes de Vancouver, Calgary, Toronto, Montréal et Halifax la clientèle américaine qui constitue le plus grand marché du monde. Nous allons nous emparer d'une bonne partie de ce trafic, car ces gens savent qu'ils

obtiennent un moins bon produit de la part des transporteurs américains. Ils vont donc utiliser Air Canada.

Air Canada sera heureuse. Elle fera beaucoup d'argent. Il y aura de la concurrence sur les routes internationales, car si les gens n'aiment pas les prix d'Air Canada, alors toutes ces entreprises étrangères qui sont encore établies au Canada lui feront concurrence sur ce marché.

Ce qui nous inquiète vraiment, ce sont les gens qui ne peuvent pas compter sur la concurrence au Canada. C'est pourquoi le projet de loi met particulièrement l'accent sur les prix de monopole sur les routes où il n'y a aucune concurrence. Est-il probable que nous ayons de la concurrence dans les plus petites collectivités du pays? Non, pas du tout. Nous devons nous assurer qu'Air Canada n'escroque pas les voyageurs.

● (1520)

C'est la raison pour laquelle nous avons modifié la Loi sur les transports au Canada pour veiller à ce que l'Office des transports du Canada ait ce pouvoir. Il pourra demander à Air Canada de justifier son prix et de le ramener au niveau précédent au besoin. Nous n'allons tout simplement pas attendre qu'un député ou un passager dise qu'il a une plainte et demande s'il est possible de s'en occuper au cours des prochains mois.

L'Office des transports du Canada va surveiller ces prix quotidiennement. Avec les ordinateurs modernes, il pourra contrôler tous les prix, pas simplement les pleins prix, les tarifs de classe économique et de classe affaires, mais aussi les divers tarifs excursions, afin de veiller à ce que les Canadiens profitent des meilleurs prix possible.

[Français]

Nous partageons sans réserve l'avis qu'il devrait y avoir un fonctionnaire fédéral chargé de régler les plaintes des consommateurs. Je crois que nous avons trouvé une formule qui ne créera pas une nouvelle bureaucratie, mais se chargera de la médiation des plaintes lorsqu'il n'existe pas d'autres recours.

En faisant du commissaire aux plaintes sur le transport aérien un membre de l'Office des transports du Canada, nous complétons les autres mécanismes de règlement des différends que l'Office a dit vouloir mettre en place pour recueillir les plaintes, y compris celles des personnes qui veulent s'exprimer.

[Traduction]

Je sais que les membres du comité étaient quelque peu mécontents lorsqu'ils ont présenté leur rapport et que j'ai présenté la réponse du gouvernement, parce qu'ils souhaitaient la création d'un poste d'ombudsman. Nous étions très réticents, car nous ne voulions pas créer un autre organisme bureaucratique pour traiter les plaintes relatives au service et à la tarification. En ce qui concerne la tarification, des mécanismes existent déjà au sein de l'Office des transports du Canada. Pour ce qui est des pratiques déloyales et de la tarification abusive, nous avons donné de nouveaux pouvoirs au commissaire.

Après un effort de réflexion collectif au ministère, nous nous sommes demandé pourquoi nous n'aurions pas cette personne que le comité voulait voir surveiller la fusion et s'assurer que les

Initiatives ministérielles

plaintes soient traitées. Nous nous sommes demandé pourquoi on ne lui donnerait pas de véritables pouvoirs contraignants. C'est ce qui explique que nous faisons maintenant une chose extraordinaire. Nous nommons un nouveau commissaire de l'Office des transports du Canada. Une fois encore, la chose ne semble pas avoir été comprise au sein de la population.

L'Office des transports du Canada est l'organisme quasi-judiciaire chargé de réglementer les transports au Canada. Le nouveau commissaire, qui aura pour mandat de s'occuper de la restructuration des lignes aériennes, aura des pouvoirs extrêmement étendus. Il pourra exiger la production de documents et citer les administrateurs d'Air Canada à comparaître pour leur poser des questions. Il pourra exiger la médiation et utiliser les pleins pouvoirs du bureau. Si cela ne suffit pas, le commissaire pourra soumettre des affaires à la décision de la commission plénière, du Bureau de la concurrence ou, en dernier recours, à l'arbitrage des tribunaux.

Je ne puis concevoir qu'Air Canada veuille passer outre à l'autorité réglementaire du Bureau des transports du Canada. Je suis convaincu que le transporteur aérien collaborera sans tarder. Il faut dire, à la décharge d'Air Canada, que cette compagnie a nommé son propre ombudsman. C'est dire que la compagnie a reconnu que la fusion n'a pas donné que de bons résultats. Dans l'ensemble, les questions de grande envergure ont été très bien gérées, mais une bonne partie de ce qu'on pourrait appeler des questions de moindre importance, notamment les plaintes des consommateurs, n'ont pas bien été gérées.

La semaine dernière, j'ai dû me déplacer en avion avec des députés réformistes qui retournaient en Colombie-Britannique et certains de mes collègues de Winnipeg et de Windsor, et nous avons pu observer directement certains problèmes. On ne saurait écarter la plainte d'un consommateur lorsque, par suite d'un problème mécanique à bord d'un avion capable de transporter 135 passagers, la compagnie a fait venir un avion de 180 places et a tenté d'y entasser 230 passagers. Il n'est pas étonnant que de nombreux passagers aient été en colère. De plus, l'avion en provenance de Winnipeg est arrivé trois heures en retard à cause de difficultés mécaniques. Enfin, il n'y avait pas suffisamment de billettistes parce que certains d'entre eux étaient en congé de maladie.

• (1525)

Cela peut sembler des détails anodins aux yeux de certains. J'ai remarqué que les gens de Bay Street nous accusent de ne pas voir les grands aspects du dossier qui se sont bien déroulés. Le service de transport aérien existe pour une seule raison: pour servir les voyageurs canadiens. Il n'existe pas pour le marché des valeurs mobilières. Il n'existe pas uniquement pour les actionnaires d'Air Canada. Il existe pour les passagers. Voilà pourquoi nous ne nous sommes pas excusés, et les membres du comité non plus, peu importe le parti auquel ils appartiennent à la Chambre, d'avoir défendu les droits du consommateur canadien et non pas les droits du transporteur.

Les modifications proposées dans ce projet de loi sont puissantes et elles vont régler bon nombre des problèmes qui se présenteront à mesure que le processus de fusion se poursuivra.

Prenons les dispositions sur la sortie par exemple. On a dû apporter des modifications car certains transporteurs, comme les affrétiers aériens, WestJet et même Air Canada, sont intervenus en

nous demandant s'il était juste de hausser ainsi de 60 jours à 120 jours le délai préalable à la sortie. Alors, nous avons apporté certaines modifications à cet aspect du dossier. Nous avons facilité la tâche à tous les WestJet de ce monde qui peuvent maintenant entrer dans un nouveau marché et n'ont pas à y rester pendant 120 jours et à y perdre tous leurs biens s'ils sont incapables de réaliser des profits.

Les gens à la Chambre me pardonneront d'encenser un peu le gouvernement. Si nous ne le faisons pas nous-mêmes, personne d'autre ne le fera, surtout si l'on se fie à certains éditoriaux parus au pays. Nous avons—et lorsque je dis nous, je parle du gouvernement qui a agi en vertu de l'article 47 l'automne dernier—nous avons trouvé une solution dans le secteur privé. L'opération fut un peu difficile et ennuyeuse pour certaines personnes. Cependant, tous ceux qui s'intéressent au monde des affaires savent bien que les fusions et les acquisitions comportent toujours des difficultés, même dans le meilleur des cas. La différence, ici, c'est que le gouvernement a lancé tout le processus en invoquant l'article 47. Nous avons dû intervenir finalement et proposer une réglementation au Parlement, ce que nous avons fait avec le présent projet de loi.

Il était inévitable que, ce faisant, nous perdions quelques plumes. Mais personne ne me convaincra que nous n'avons pas eu raison de mettre un terme à toute cette affaire. Si nous ne l'avions pas fait, une seconde compagnie aérienne aurait fait faillite au Canada. Nous avons présenté un régime qui a proposé une solution du secteur privé.

Certains disent qu'on aurait dû laisser les Lignes aériennes Canadien international faire faillite. Des chroniqueurs de journaux canadiens ont dit cela! Assis devant leur machine à écrire ou devant leur ordinateur, ces gens-là ne pensent pas aux 16 000 personnes qui travaillent pour les Lignes aériennes Canadien international ni aux milliers de voyageurs de tout le Canada qui auraient fait les frais d'une telle décision. Je le dis à la Chambre: le gouvernement n'allait pas abandonner le public voyageur. Nous n'allions pas laisser tomber les travailleurs des Lignes aériennes Canadien international.

Lorsque nous avons conclu le marché sur la route de Tokyo, le 20 décembre, il restait aux Lignes aériennes Canadien international de quoi tenir encore deux jours. Je ne savais pas si la compagnie allait pouvoir payer ses employés pour Noël. Tous ces grands observateurs disaient qu'il fallait laisser agir les forces du marché, laisser ces gens-là perdre leur travail. C'est le gouvernement, c'est le Parlement, ce sont les députés de tous les partis représentés à la Chambre qui allaient devoir payer les pots cassés. C'est bien beau de faire de grandes déclarations, mais cela aurait été une tragédie de laisser des hommes, des femmes et des enfants pâtir de cette situation.

Personne au Canada ne pouvait s'en occuper. La société Air Canada n'aurait pas pu s'en charger. Des transporteurs des États-Unis n'auraient pas pu, même en se prévalant de permis temporaires, venir chez nous pour absorber le flot de voyageurs. Les vols nolisés n'auraient pas pu accueillir le surplus de voyageurs à Noël. Tout le monde était coincé.

C'était la seule solution. L'accord qui a été négocié entre le commissaire à la concurrence et Air Canada ne plaît pas à tout le monde, mais comme le commissaire devait composer avec une entreprise au bord du gouffre, c'est le mieux qu'il a pu faire. Je

Initiatives ministérielles

voudrais le remercier publiquement ainsi que son personnel de nous avoir aidés à mettre en place ce nouveau régime.

Cet accord nous a permis de sauver les deux premiers transporteurs aériens de notre pays, leurs 41 000 employés et leurs 350 appareils desservant des centaines de destinations au Canada et dans le monde entier, cela, sans investir un cent de fonds publics pour renflouer les Lignes aériennes Canadien. Le contribuable n'a pas eu à verser un cent, et il n'y a pas eu de faillite. Il n'y a pas eu de tragédie ni de déchirement.

Il y a eu quelques perturbations, certains jours. Nous n'en minimisons pas l'importance. Je n'ai pas trouvé qu'il s'agissait de légères perturbations, l'autre jour, à l'aéroport d'Ottawa. Cependant, lorsque j'y suis retourné le lendemain, tout était rentré dans l'ordre, et les choses se sont améliorées cette semaine. Voilà pourquoi j'ai demandé qu'on laisse au transporteur aérien le temps de se ressaisir. J'ai demandé qu'on laisse le temps à la concurrence de s'établir parce que la concurrence, une concurrence au Canada et entre des intervenants canadiens, jouera. Elle procurera aux Canadiens les prix et la souplesse qu'ils souhaitent.

• (1530)

Je pense que le commissaire fera aujourd'hui ou demain une annonce concernant ses négociations visant la vente des Lignes aériennes Canadien régional. Il a obtenu une énorme concession d'Air Canada dans le cadre de l'accord. Les Lignes aériennes Canadien régional ne sont pas un intervenant sans importance. Cette société possède 53 appareils, dont 28 jets, même s'il s'agit de jets anciens. Elle desservait de très nombreuses localités canadiennes et même quelques-unes aux États-Unis. Aux termes de l'entente négociée par le commissaire, les Lignes aériennes Canadien régional doivent être mises en vente et cela devrait être fait sous peu.

Mon collègue réformiste me reprochait la semaine dernière au cours de la période des questions le retard à mettre la société en vente. Toutefois, comme je l'ai dit à ce moment-là, il a été difficile d'établir la valeur des Lignes aériennes Canadien régional qui faisait partie de la grande famille des Lignes aériennes Canadien International. Il nous fallait déterminer quel montant devait être prévu pour la mise en marché, l'entretien, la vente et tout le reste. Cela a maintenant été fait. Nous avons retenu les services d'un tiers pour effectuer la vente de cette compagnie aérienne. S'il ne sera pas possible de vendre cette société, elle passera sous le contrôle d'Air Canada. Je ne peux pas croire qu'il n'y ait aucun entrepreneur qui soit intéressé à faire une offre pour l'achat des Lignes aériennes Canadien International. Toutefois, si c'était le cas, il y aurait plus de concurrence au niveau du service complet pour Air Canada dans les mois à venir.

Si je regarde ce qui s'est produit au cours des neuf derniers mois, je dois reconnaître que cela n'a pas été facile. Il semble que rien de ce que j'ai fait au cours de ma carrière de politicien n'a jamais été facile. Toutefois, ce sont les résultats qui comptent. Et dans le cas présent, je crois que cela se termine bien pour Air Canada et pour ses actionnaires.

Il ne faut pas oublier que dans le cas des actionnaires d'Air Canada qui ont acheté des actions à 8 \$ au moment où le gouverne-

ment Mulroney a privatisé l'entreprise en 1988 et qui ont le marché monter en flèche au cours des quelques dernières années alors que leurs actions étaient à 6 \$ l'an dernier, ils ont perdu de l'argent. Aujourd'hui, ces actionnaires ont de quoi rire. Le prix de leurs actions se situe à 16 ou 17 \$ et, selon les rumeurs, peut-être même plus. Nous avons rendu un service aux actionnaires d'Air Canada, malgré tout ce qui a pu être avancé à l'automne dernier sur les pauvres actionnaires et la façon dont on les traitait. Les actionnaires d'Air Canada sont heureux.

Nous, les Canadiens, sommes heureux. Nous aurons une compagnie aérienne qui sera la dixième en importance dans le monde et qui sera complètement bilingue quant aux services assurés aux voyageurs; ce sera une compagnie aérienne d'excellente qualité, dotée d'employés dévoués et d'appareils neufs; elle constituera une des flottes aériennes les plus modernes au monde, et elle sera canadienne, ce dont nous devrions tous être fiers.

Nous sommes également venus en aide à tous ces employés qui auraient été mis à pied. En effet, les employés des Lignes aériennes Canadien International seront protégés durant deux ans. Les employés excédentaires bénéficieront d'un régime complet d'indemnité de départ. Les localités desservies par les Lignes aériennes Canadien Régional au moment où l'entente a été conclue le 21 décembre continueront d'être desservies par Canadien Régional. On aura besoin de ces employés. Ils ne devraient pas craindre la venue d'un nouveau propriétaire. La solution de rechange aurait mis des employés à pied et imposé des contraintes à des familles à un moment pénible de l'année. Nous y voyons un élément positif.

Le projet de loi a pour effet de protéger les collectivités, car Air Canada doit leur assurer un service durant trois ans. La même chose vaut pour Canadien Régional si la compagnie aérienne est vendue. Il n'y a pas de problème pour les gens comme moi qui viennent de Toronto, car nous sommes très bien servis. C'est la même chose pour le député du Parti réformiste qui vient de Vancouver. Nous avons la chance de bénéficier d'un service abondant.

Mon collègue néo-démocrate, le député de Churchill, vient d'une petite localité. Il n'y a pas beaucoup de service dans cette région ou dans les régions comme celle-là. Mon secrétaire parlementaire, qui a accompli un excellent travail en la matière, vient de Thunder Bay, un autre petit centre. Les localités de ce genre seront toutes protégées en vertu de ce régime.

• (1535)

M. Stan Keyes: Quel soulagement pour Hamilton.

L'hon. David M. Collenette: Monsieur le Président, j'entends mon collègue de Hamilton-Ouest, le président du comité et l'ancien secrétaire parlementaire, qui parle avec éloquence de Hamilton. Je suis Torontois et, à ce titre, je suis heureux que nous puissions enfin réduire les gens de Hamilton au silence au sujet de leur aéroport parce qu'ils bénéficient d'un service aérien. Ils auront un service régulier et accueilleront un plus grand nombre d'avions. Cet aéroport est désormais le plus important centre de fret au Canada. Je dis à mon collègue de Hamilton-Ouest qu'il n'y a plus lieu de verser des larmes de crocodile au sujet de Hamilton.

Initiatives ministérielles

Nous avons tous ces avantages: les collectivités sont protégées, les employés sont protégés et une société internationale de transport aérien est en croissance. La seule chose que nous n'avons pas encore réussi à faire, bien que je crois sincèrement, que l'on va y arriver, c'est susciter le genre de concurrence qui poussera Air Canada à vraiment se tenir sur ses gardes. J'ai dit aux médias qu'ils devraient cesser de parler de cabotage et qu'ils devraient appeler les dirigeants des affréteurs, ceux de WestJet, M. Rowe de CanJet et d'autres intervenants, et leur demander si le cabotage les intéresse. Ils répondront «Non, mon Dieu non. Donnez-nous une chance d'affronter la concurrence.»

J'ai foi dans les entrepreneurs canadiens. Je n'arrive pas à croire les sornettes qui ont été écrites concernant la nécessité de demander aux Américains de nous secourir devant le manque de concurrence. Rien ne peut être fait du jour au lendemain, mais les plans des affréteurs et d'autres intervenants comme WestJet nous montrent que de nouveaux équipements s'annoncent et qu'il y aura de nouveaux venus sur le marché. Il y aura de la concurrence, et ce sera de la concurrence canadienne. Ce sera une concurrence dont nous pourrions tous être fiers.

Madame la Présidente, je vous remercie beaucoup de votre profonde attention. Si vous croyez que j'ai fait valoir mon point de vue de façon quelque peu énergique aujourd'hui, vous avez absolument raison. C'est à ce stade-ci du débat que je peux effectivement dire ce que j'ai à l'esprit depuis des mois. C'est une réalisation non seulement sur le plan de la politique du gouvernement en matière de transport aérien, mais aussi une réalisation du Parlement. Elle montre que les députés de tous les partis peuvent travailler ensemble pour le mieux-être des Canadiens et comment nous pouvons tous ensemble exercer une influence aussi profonde sur la politique gouvernementale.

Je remercie de nouveau tous mes collègues qui ont participé au débat: mon secrétaire parlementaire, le président du comité permanent, le député de Hamilton-Ouest, le sénateur Bacon, le président du comité sénatorial auquel sera renvoyé le projet de loi, les gens du Bureau de la concurrence, le personnel très infatigable de Transports Canada qui n'a presque pas eu de répit depuis le mois d'août dernier et mon propre personnel. Ce n'était pas une tâche facile. Les choses ont souvent été difficiles, mais nous avons fait ce qu'il fallait et tous les Canadiens en profiteront.

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne): Madame la Présidente, moi aussi je me réjouis que ce débat prenne fin aujourd'hui.

Il est important de reconnaître la contribution apportée non seulement par les fonctionnaires de Transports Canada, mais également par les membres du comité qui ont siégé des heures durant avant Noël et jusqu'à tout récemment. Tout le monde a consacré beaucoup de temps à trouver la meilleure solution possible face à un transporteur aérien en situation de monopole.

Le gouvernement a un rôle à jouer dans ce dossier. C'était intéressant d'entre le ministre parler de ce qui s'était passé et expliquer pourquoi on avait été réduit à la nécessité de fusionner deux transporteurs aériens. La situation était critique l'automne

dernier. Un de nos grands transporteurs aériens était sur le point de faire faillite et il s'apprêtait à mettre fin à ses activités. Il était prudent de la part du gouvernement d'intervenir dans le dossier afin d'empêcher la faillite. Je croyais que c'était non seulement dans l'intérêt des employés, mais également dans celui des voyageurs, du fait qu'il aurait été incroyable qu'un de nos grands transporteurs, les lignes aériennes Canadien international, soit contraint de fermer ses portes du jour au lendemain. Le gouvernement avait un rôle à jouer dans cette affaire, il l'a reconnu et il est passé à l'action.

Le rôle légitime du gouvernement concerne les questions relatives à la sécurité, à l'environnement, aux conditions de travail, à la concurrence, notamment les pratiques déloyales.

• (1540)

À mon avis, ce n'est pas au gouvernement à revenir à la réglementation, à régler les prix, les routes et ce genre de choses. Je suis ravie que le gouvernement ait décidé de ne pas le faire. Je suis heureuse de voir que le gouvernement a résisté aux efforts qui ont été faits aujourd'hui pour réglementer davantage ce secteur.

La meilleure chose que le gouvernement puisse faire, c'est encourager la concurrence. J'ai écouté avec intérêt ce qu'a dit le premier ministre qui a exprimé l'espoir que d'autres entreprises canadiennes de transport aérien verront le jour et pourront assurer cette concurrence. Je l'espère aussi, mais les avions coûtent cher. Administrer une compagnie aérienne coûte très cher et, comme dans la plupart des cas, les capitaux disponibles au Canada pour ce genre d'investissement sont limités.

Je ne vois pas ce qu'il y a de mal à ouvrir les portes aux capitaux étrangers afin d'appuyer l'industrie canadienne du transport aérien. Nous l'avons fait dans le cas d'autres industries et ça a très bien marché. Cela a permis de créer des emplois bien rémunérés pour les Canadiens. J'ai souvent utilisé l'exemple de l'industrie automobile. Des dizaines de milliers de Canadiens sont employés dans cette industrie. Ils ont des emplois bien rémunérés. Ils ont de bonnes conditions de travail. Ils travaillent au Canada, les relations de travail sont régies par le Code canadien du travail, mais les compagnies sont étrangères. Dans l'industrie automobile, les compagnies sont entièrement contrôlées par des intérêts étrangers, mais elles assurent des emplois à des dizaines de milliers de travailleurs, ce qui est je crois profitable à notre pays.

Je ne vois pas pourquoi, si nous pouvons faire cela dans le cas d'une industrie, que ce soit l'industrie automobile, l'industrie forestière ou une autre, on ne peut pas le faire dans le cas de l'industrie du transport aérien qui exige énormément de capitaux.

Le gouvernement devrait se préoccuper de la concurrence et ne devrait pas avoir peur de la laisser s'exercer. On peut avoir une compagnie aérienne uniquement canadienne, détenue entièrement par des intérêts étrangers mais qui opère quand même au Canada, qui embauche des Canadiens pour occuper des emplois bien rémunérés et assortis de la sécurité d'emploi à l'intérieur de nos frontières, qui se conforme aux règles de notre pays, qui achète du carburant canadien, qui paye des impôts au Canada et qui contribue à l'économie canadienne. Ce n'est pas parce qu'elle n'appartiendrait

Initiatives ministérielles

pas à des Canadiens qu'elle ne pourrait pas présenter des avantages pour notre pays. Je n'ai pas peur d'ouvrir plus grand la porte à la concurrence étrangère.

Le ministre a parlé du souci du consommateur, des voyageurs. Je dois dire que oui, c'était probablement le souci premier de tous les membres du comité. À cause de la taille de notre pays et des disparités régionales, beaucoup de consommateurs canadiens qui voyagent en avion n'ont pas d'autre choix que de s'adresser aux transporteurs canadiens. Nous voulions nous assurer que les Canadiens puissent compter sur l'existence d'un service aérien, offert à un prix abordable, et que les prix ne deviennent pas exorbitants. Nous voulions nous assurer que la compagnie aérienne, le transporteur en situation de monopole, soit tenu de respecter les engagements qu'il avait pris envers les consommateurs de notre pays.

Toutefois, certains actionnaires de Canadien ne voient pas les avantages d'une telle politique. Le ministre a dit que les actionnaires d'Air Canada avaient vu leurs actions prendre beaucoup de valeur et qu'ils bénéficiaient de la situation. Ce n'est pas le cas des actionnaires de Canadien. Leurs actions leur ont été rachetées à leur valeur nominale. Il est vrai qu'autrement la compagnie aurait déclaré faillite et que les actions n'auraient plus rien valu, mais beaucoup de ces actionnaires étaient les employés de Canadien. Ces derniers avaient déjà renoncé à 10 p. 100 de leur salaire depuis plusieurs années pour aider Canadien et ils ont perdu gros dans cette affaire.

Nous sommes notamment préoccupés du fait que le gouvernement a peut-être un rôle à jouer au chapitre des relations de travail. Deux groupes de travailleurs doivent fusionner. Il y a des situations qui risquent de créer la mésentente entre ces deux groupes de travailleurs. Je suis d'avis qu'un des rôles légitimes du gouvernement est d'aider ces deux groupes de travailleurs à faire face à cette fusion.

• (1545)

Les listes d'ancienneté causent beaucoup d'inquiétude. Le gouvernement devrait peut-être intervenir plus activement pour tenter d'éliminer certaines disparités entre les employés de l'ancienne société Lignes aériennes Canadien International et ceux d'Air Canada. J'ai entendu dire que, des deux côtés, on s'attend à une intervention, car on en a besoin. Le gouvernement devrait peut-être s'en charger.

Je suis d'avis que le gouvernement a vraiment un rôle à jouer. Sauf le respect que je lui dois, il s'en est acquitté décemment. Il a une marge de manoeuvre pour agir en ce qui concerne la concurrence en montrant qu'il ne faut pas craindre la venue d'une concurrence étrangère ni d'investissements étrangers. Personnellement, je pense que les Canadiens profiteront de l'occasion pour être de la partie. Si nous voulons qu'il y ait une vive concurrence et que les consommateurs aient vraiment un choix, il faut favoriser cette concurrence.

Je voudrais maintenant parler du rôle d'Air Canada, compagnie aérienne monopoliste qui offre des services aux voyageurs canadiens. Je souligne qu'à l'étape de la deuxième lecture, j'ai convenu avec le gouvernement qu'Air Canada avait besoin d'une période de transition, qu'il était raisonnable de lui accorder un délai de deux ans pour procéder à la transition. J'avais supposé qu'Air Canada

serait magnanime dans sa manière de procéder, qu'elle se rendrait compte de la chance qui lui était offerte de se classer au dixième rang parmi les transporteurs internationaux. Je pensais qu'elle prendrait conscience de toutes les possibilités qui lui étaient offertes et qu'elle traverserait cette période de transition avec un peu plus de compassion.

Malheureusement, elle semble en avoir décidé autrement. Elle a décidé d'adopter une attitude brutale et impitoyable, non seulement envers les voyageurs, mais aussi envers le système, envers la concurrence, envers les créanciers qui avaient investi et prêté de l'argent aux Lignes aériennes Canadien International et, en particulier, envers ses rivales, envers la concurrence éventuelle, envers d'autres transporteurs aériens du Canada, auxquels le ministre fait confiance pour qu'ils s'avancent et lui fassent concurrence.

Air Canada, avec son énorme monopole, son contrôle et, plus important encore, son influence, fait comprendre qu'elle ne veut pas vraiment assumer sa responsabilité avec bonne grâce et qu'elle va jouer dur. Je suis préoccupée par la façon dont Air Canada traite les concurrents ou ceux qui pensaient avoir une relation, un accord ou une entente avec elle avant la signature du document. Je constate que la société American Airlines pourrait l'amener en justice, car elle n'a pas respecté le marché qu'American Airlines pensait avoir conclu sur le partage des codes.

Des marchés de services avec Canada 3000 ont été annulés à 30 jours de préavis. Je ne dis pas qu'Air Canada devrait respecter des marchés non rentables ni réalistes. Elle aurait dû se rendre compte de la position dans laquelle elle se trouvait et de la vulnérabilité actuelle de l'aviation commerciale et elle aurait dû adopter une attitude un peu moins brutale et négocier de façon plus délicate. Elle n'a pas agi ainsi.

Nous avons vu qu'Air Canada, profitant de sa taille et de sa capacité d'ajouter des places, s'en est pris à WestJet, un autre concurrent éventuel sur lequel le ministre compte pour faire concurrence à Air Canada. Voilà un autre cas où Air Canada a fait comprendre avec force et dureté qu'elle ne tolérera aucune concurrence de quiconque. Après avoir réduit le nombre de ses places sur la route Toronto-Moncton, elle l'a accru et a baissé les prix pour qu'il soit impossible à WestJet de créer un marché là-bas.

J'ai des préoccupations. Je suis sûre qu'il y a un excès de testostérone dans le conseil d'administration d'Air Canada. Air Canada a pris de très mauvaises décisions stratégiques et opérationnelles. J'estime qu'elle a fait du très mauvais travail.

• (1550)

Air Canada n'a pas su dire aux voyageurs à quoi ils devaient s'attendre. Elle ne leur a pas dit qu'ils pouvaient s'attendre à de longues files d'attente, à des vols annulés, à des bagages perdus, etc. Elle ne devrait peut-être pas dire aux voyageurs canadiens qu'elle n'est pas en mesure de répondre à leurs exigences ni à leurs besoins. Elle aurait pu au moins leur expliquer qu'elle traversait une période de transition et qu'il y aurait des interruptions de service et des dérangements pendant un certain temps. Elle aurait pu mieux communiquer avec le public, qui se fie sur elle pour acheter des billets.

Initiatives ministérielles

Je comprends les problèmes de surcapacité. Les deux compagnies aériennes n'affichaient pas un rendement aussi bon qu'elles auraient dû car elles étaient en étroite compétition et que leurs avions étaient à moitié remplis. Je comprends cela. Toutefois, je ne peux pas comprendre que, pour réduire la surcapacité dans l'Ouest, Air Canada ait transféré des appareils de cette région dans l'Est. En faisant cela, elle a essentiellement dit aux Canadiens de l'Ouest qu'ils n'étaient pas aussi importants que les autres Canadiens. Il y avait peut-être une raison qui expliquait ce geste, mais pourquoi Air Canada ne croyait-elle pas qu'il n'y avait pas lieu de transférer certains appareils dans l'Ouest?

J'utiliserai l'exemple d'un vol de Fort St. John à Prince George, dans le nord de la Colombie-Britannique, qui prenait une demi-heure. Ceux qui voulaient se faire soigner à Prince George, localité plus importante offrant des soins hospitaliers de meilleure qualité et le reste, prenaient l'avion de Fort St. John jusqu'à Prince George. Aujourd'hui, pour aller de Fort St. John à Prince George, il faut prendre l'avion de Fort St. John jusqu'à Vancouver, et de Vancouver repartir vers le nord, jusqu'à Prince George. Il faut désormais six heures et demie pour le premier vol et quatre heures et demie pour le second, alors qu'il suffisait auparavant d'une demi-heure. Voilà le genre de désagréments que l'on impose à la population du fait du transfert du matériel de l'Ouest à l'Est.

Les habitants de l'Ouest sont également préoccupés par le fait que ce transfert de matériel fait obstacle à la mise en place, pour certaines destinations, de nouveaux itinéraires ou de vols supplémentaires au plus fort de la saison touristique. Or certaines de nos localités sont tributaires pour leur économie de congrès organisés sur leur territoire et de l'afflux de voyageurs que ces manifestations occasionnent. On a du mal à en organiser dans ces localités maintenant car il est difficile de s'y rendre à partir de Vancouver. Des marchés entiers disparaissent parce que la fréquence et la destination des vols ont été modifiées. Ces changements sont pénalisants. Même si, sur le plan financier, ils sont fondés du point de vue du transporteur, ils sont vraiment néfastes pour l'ouest du pays.

J'ai du mal à croire que tout va pour le mieux et que ce n'est qu'une question de temps. Les choses ne s'arrangeront que si Air Canada accepte d'assumer les responsabilités qui lui ont été confiées et de se mettre au diapason des voyageurs canadiens pour bien en cerner les besoins. Ce n'est pas que nous voulons que ça se fasse, c'est quelque chose qui nous est essentiel. Les distances qui séparent la majorité de nos localités sont telles que nous devons dépendre du transport aérien.

Le gouvernement estime que le projet de loi C-26 apporte la solution. Il s'agit d'un pas dans la bonne direction, j'en conviens. En accordant de plus grands pouvoirs au commissaire à la concurrence pour la mise en place d'ordonnances d'interdiction afin de mettre immédiatement fin aux pratiques déloyales avant qu'elles n'aient un effet sur la concurrence, le gouvernement fait une bonne chose. C'est une bonne chose que le ministre et son ministère aient, dans leur sagesse, reconnu la nécessité d'avoir un ombudsman ou, dans le cas présent, un commissaire pour s'occuper des plaintes des voyageurs, enquêter sur ces plaintes et faire des recommandations sur la manière de les régler. Ce sont de bons points.

• (1555)

Le plus important pour les voyageurs canadiens, c'est le choix. Si nous voulons contrôler les prix et les services et veiller à ce qu'Air Canada assume ses responsabilités de société, la concurrence est nécessaire. Nous devons veiller à ce qu'Air Canada n'empêche pas, par son influence, la concurrence de se développer au Canada. Nous devons permettre à d'autres d'arriver avec leur capital et d'aider les compagnies canadiennes à créer une concurrence.

Le ministre a mentionné que British Airways constituerait la concurrence à l'échelle internationale. Mais ce serait uniquement si la société décidait de rester au Canada. Le prix de ses billets pour les tronçons de vol intérieurs a triplé. Il se peut fort bien que la British Airways et d'autres transporteurs internationaux qui desservent le Canada ne puissent pas se permettre de rester. Non seulement Air Canada aurait le contrôle du marché intérieur tout entier, à moins de se rendre à l'étranger—dans mon cas, à Seattle, on n'aurait pas la possibilité d'utiliser les services de transporteurs étrangers.

La véritable solution est la concurrence. J'ose espérer que le gouvernement ne va pas s'opposer à ce que nous examinions comment on assurera la concurrence si les joueurs canadiens ne se présentent pas au marbre très prochainement.

Il est faux de croire que les Américains sont les vilains et que le Canada sera perdant si nous utilisons l'argent des investissements étrangers. Nous le faisons constamment. Les entreprises le font constamment. Elles utilisent de l'argent provenant d'autres sources pour être mieux en mesure d'améliorer leur capacité de croître et de fournir des services.

J'espère que le gouvernement va songer à hausser de 25 p. 100 à 49 p. 100 les contributions des investisseurs étrangers. Même si la limite est portée à 49 p. 100, l'entreprise demeure sous contrôle canadien. Lorsque nous signons des accords bilatéraux avec d'autres pays, il importe que nos transporteurs aériens soient à propriété canadienne. La limite de 49 p. 100 laisserait l'entreprise sous contrôle canadien et répondrait aux exigences des accords bilatéraux.

Ainsi, nous assurerions la concurrence, mais, en plus, la concurrence pourrait suivre la croissance internationale. Comme le ministre l'a expliqué, Air Canada deviendra le dixième plus grand transporteur international; c'est fantastique. Les Canadiens profiteront d'un transporteur international solide et d'une forte industrie du transport aérien. Je tiens à répéter cependant qu'un transporteur solide ne devrait pas pouvoir influencer ce qui se fait dans l'industrie à l'extérieur de sa propre entreprise.

Durant les échanges avec divers témoins venus comparaître devant le comité, nous avons entendu parler non seulement des difficultés de WestJet, mais aussi de celles des Lignes Aériennes Canada 3000 Limitée. Il semble que, vu le volume des vols d'Air Canada, vu son énorme pouvoir d'achat et vu que cette société contrôle de 80 à 90 p. 100 du marché, elle exerce une grande influence sur ceux qui fournissent des services aux compagnies aériennes. Je pense précisément aux administrations aéroportuaires. Lorsque son principal client exerce une pression pour obtenir le meilleur et la part du lion dans tous les domaines, il est difficile de lui refuser.

Initiatives ministérielles

Si nous voulons assurer la concurrence, nationale ou internationale, les divers concurrents doivent avoir accès à de bons services et à de bons emplacements dans les aéroports. Le transporteur dominant ne devrait pas toujours obtenir le meilleur espace.

• (1600)

Un certain nombre de concurrents possibles d'Air Canada nous ont dit être toujours relégués dans un coin reculé de nos aéroports internationaux. Je pense que c'est une chose qu'on pourrait examiner à l'avenir, non pas pour mettre en place des règlements, mais pour s'assurer qu'on comprenne bien que la chose la plus importante dans notre pays à l'heure actuelle est de veiller à ce que des concurrents puissent offrir leurs services et prendre de l'expansion.

Ce projet de loi est un pas dans la bonne direction à mon avis. Il va aider Air Canada à traverser cette période de transition en veillant à ce qu'elle comprenne bien ce qu'on attend d'elle. Le projet de loi fera en sorte qu'Air Canada devra respecter l'accord qu'elle a conclu avec le commissaire à la concurrence.

J'espère qu'avec le temps—peut-être dans pas si longtemps—, le gouvernement comprendra que la concurrence est une bonne chose peu importe d'où vient l'argent et que nous ne devrions pas avoir peur de la concurrence étrangère, qu'elle vienne des États-Unis, de la Grande-Bretagne, des Pays-Bas, du Japon ou d'ailleurs. Si elle peut aider notre industrie aérienne à être dynamique et offrir des choix aux consommateurs, c'est ce qui importe.

Les Canadiens doivent pouvoir choisir. Ils doivent pouvoir décider quelles lignes aériennes ils veulent utiliser. On a réduit les services entre Vancouver et Ottawa. On a réduit le nombre de vols directs. Je n'ai pas de choix. Seule Air Canada a des vols directs entre Vancouver et Ottawa.

Je pense qu'il est important d'avoir des choix, que les passagers aient des choix. J'exhorte le gouvernement à envisager de supprimer cet obstacle à une concurrence accrue. En outre, comme je le disais, le gouvernement devrait songer à aider au règlement des questions de relations de travail touchant les deux entreprises auxquelles Air Canada doit faire face à l'heure actuelle. C'est peut-être un rôle légitime pour le gouvernement.

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beauport—Île-d'Orléans, BQ): Madame la Présidente, je pourrais commencer mon discours en disant que je félicite les membres du Comité permanent des transports d'avoir travaillé de nombreuses heures, à la veille des Fêtes. Ils ont entendu de nombreux témoins.

Je pourrais commencer mon discours en félicitant les fonctionnaires du ministère des Transports d'avoir travaillé fort sur ce projet de loi.

Je n'utiliserai pas cette approche pour la simple et bonne raison que nous, comme parlementaires, n'avons fait que notre travail. Nous n'avons fait que notre job, comme on dit chez nous. Les gens nous ont élus démocratiquement, et dans mon cas réélu, le 2 juin

1997, pour les représenter au Parlement et faire un travail de parlementaires. Cela implique d'adopter des lois. On doit les étudier en comité pour en arriver finalement à les adopter.

Je ne veux pas me péter les bretelles d'avoir travaillé fort, on n'a fait que notre job. Les fonctionnaires du ministère des Transports n'ont que fait leur job.

Je débute ma présentation en ayant une bonne pensée pour les travailleurs et les travailleuses, pour ceux et celles de l'industrie du transport aérien qui ont souffert depuis plus de 18 mois. J'ai entre autres présents à l'esprit les employés, les pilotes, les agents de bord, les préposés à la billetterie et ceux à l'entretien de la compagnie InterCanadien. On parle d'au-delà de 1 000 emplois directs.

Quand on sait que les gouvernements, aussi bien le gouvernement fédéral que les gouvernements des provinces, travaillent pour essayer d'attirer des industries et créer des emplois—je le dis sans partisanerie car on a à coeur que les citoyens que l'on représente se valorisent dans le travail—, il faudrait avoir une bonne pensée pour ces 1 000 travailleurs et travailleuses, ainsi que les membres de leurs familles, qui ont dû subir une perte d'emploi. Ces emplois étaient majoritairement au Québec, soit plus de 600, et le reste dans les provinces Maritimes.

• (1605)

Je veux leur dire que je suis de tout coeur avec eux et que cela me peine de voir qu'avec la présente restructuration, ces gens n'ont pu voir leur compagnie maintenir les opérations.

Je pourrais aussi parler des employés d'Air Montréal; cette compagnie a dû cesser ses opérations récemment. La date de reprise des opérations était prévue pour le 15 mai, mais apparemment, la suspension des opérations sera beaucoup plus longue.

J'ai aussi une bonne pensée pour les employés des Lignes aériennes Canadien International qui, depuis plusieurs années, ont eu à subir le stress et l'inquiétude de la survie financière de leur compagnie. Ils ont investi de l'argent, ils ont accepté des coupures de salaire pour investir dans leur compagnie afin de sauver leurs emplois.

Je pense aussi aux employés d'Air Canada qui, eux, étaient inquiets par la prise de contrôle proposée par Onex. Je me rappelle encore, l'automne dernier, quand je prenais l'avion, soit à partir de Québec ou de Montréal, avoir vu les employés d'Air Canada arborer le sigle d'interdiction avec «Onex». C'était rendu stressant pour tout le monde.

J'aurais le goût de dire que ce projet de loi était attendu. J'aurais le goût de dire, sans faire de partisanerie, que c'est pour cela que chacun des partis représentés ici dans cette Chambre est d'accord pour son adoption rapide.

Il n'y a pas de parti ici qui a déposé 930 ou 430 amendements, mais je rappelle qu'il s'agit de démocratie. On peut vouloir aller vite, mais je pense que c'est le droit des parlementaires de déposer des amendements à un projet de loi. Vous avez vu que dans le cas

Initiatives ministérielles

présent, nous étions d'accord pour aller rapidement, et c'est ce que nous avons fait.

Je pourrais dire que depuis 1993, le Bloc québécois demandait au gouvernement fédéral de cesser de subventionner les Lignes aériennes Canadien International, et ce, aux dépens d'Air Canada, du Québec et de Montréal.

En 1993, après l'élection du 25 octobre, M. Lucien Bouchard, qui était à ce moment-là chef du Bloc québécois, m'avait fait l'honneur de me nommer porte-parole de mon parti en matière de transports. Je me rappelle des questions que je posais au ministre des Transports de l'époque, le nouveau transfuge de l'Alliance canadienne, M. Doug Young, qui, avec sa compagnie de lobbyistes à Toronto faisait apparemment des affaires d'or avec les contrats du gouvernement libéral. Je ne suis pas persuadé qu'il va continuer à faire de belles affaires avec les libéraux depuis sa récente volte-face, le virage à 180 degrés qu'il a effectué en faveur de l'Alliance canadienne.

De toute façon, Doug Young est égal à lui-même. Je l'ai connu, et ça me fait plaisir de pouvoir le nommer en cette Chambre, parce qu'il a eu ce qu'il méritait; les électeurs d'Acadie—Bathurst l'ont mis dehors. Les électeurs, et pas seulement ceux d'Acadie—Bathurst, n'aiment pas les arrogants, les pédants ou, comme on dit chez nous, les baveux. Et Doug Young rentre dans cette catégorie; il était arrogant et insultant.

Un autre arrogant qui s'est fait battre aussi, c'est David Dingwall. Les électeurs de la Nouvelle-Écosse l'ont retourné dans ses terres et maintenant, il est lobbyiste et fait des affaires très prospères ici à Ottawa.

Je me rappelle d'une question que je posais à Doug Young dans le temps, alors que je dénonçais le manque d'équité du gouvernement libéral vis-à-vis de l'allocation des routes internationales.

• (1610)

Je demandais au ministre pourquoi Air Canada, dont le siège social est à Montréal, ne peut pas bénéficier de l'accès aux marchés d'Hong-Kong et à celui du Japon qui sont en forte croissance. Le ministre nous disait: «On sait que les Lignes aériennes Canadien International éprouvent des difficultés financières et on se doit de les favoriser. C'est normal et on parle de beaucoup d'emplois.» C'était une réponse totalement électoraliste. Je maintiens et je maintiens encore que ce gouvernement, depuis 1993, a été incompetent dans l'allocation des routes internationales et discriminatoire à l'endroit d'Air Canada.

C'est pour cela que depuis 1993 la position du Bloc québécois était claire. Sept ans plus tard arrive ce qu'on avait demandé ou ce qu'on avait présenté. Nous disions, nous, du Bloc québécois, que nous devrions avoir un transporteur national porte-drapeau pour les routes internationales. C'est exactement comme les Anglais qui ont British Airways, comme les Français avec Air France, les Grecs avec Olympic Airways, et je pourrais en nommer de nombreux autres, à l'exception du Japon et des États-Unis, j'en conviens.

On était donc d'accord pour avoir un transporteur national et on était d'accord pour ce qui est du marché domestique canadien, du

marché transfrontalier et du marché régional. On était d'accord pour avoir une réelle compétition. Sept ans plus tard, le projet de loi qu'on a devant nous vient concrétiser la position défendue par le Bloc québécois depuis 1993.

Ce qu'on demandait au gouvernement fédéral depuis 1993, c'était d'agir afin de mettre fin à un duopole qui exigeait des prix prohibitifs aux voyageurs régionaux, tout en offrant un service déficient. De plus, on exigeait que le gouvernement fédéral démontre plus d'ouverture vis-à-vis l'application de la Loi sur les langues officielles dans les communications aériennes.

Au mois d'août dernier, le gouvernement fédéral a entrepris de modifier les règles du jeu afin qu'Onex et American Airlines prennent le contrôle des deux transporteurs nationaux au Canada, sans qu'aucune garantie ne soit offerte en matière de concurrence.

Je me dois d'être critique à l'endroit de mon collègue, l'actuel ministre des Transports. Je me rappelle très bien qu'au mois d'août 1999, notre parti demandait que soit convoqué le plus rapidement possible le Comité permanent des transports parce qu'il y avait des allégations inquiétantes dans la presse.

Tout à l'heure, on a remarqué une agressivité de la part du ministre des Transports dans ses propos vis-à-vis les médias et vis-à-vis les éditoriaux. Le ministre des Transport s'est fait charcuté, varloqué et littéralement égratigné par les médias, surtout les médias anglophones. Les médias francophones ont préféré s'abstenir. Je lisais ces éditoriaux et le ministre a été assez fortement attaqué. Je comprends maintenant son attitude de vouloir aujourd'hui un peu retourner l'ascenseur aux médias anglophones, particulièrement ceux de Toronto, d'autant plus qu'il est le ministre politique responsable de cette région. Il en a donc profité pour retourner l'ascenseur, comme on dit chez nous.

Je veux dire au ministre que c'est sûr que cela ne donne rien de pleurer sur le lait renversé et de dire: «S'il avait fait ceci, s'il avait fait cela». Toutefois, en ce qui a trait à ce projet de loi, qui arrive aujourd'hui à point nommé et dont nous ne voulons pas, comme on le constate, retarder l'adoption, si le ministre avait été plus à l'écoute et n'avait pas écouté le leader du gouvernement qui refusait, qui jouait à cache-cache avec nous, qui ne voulait pas convoquer le Comité permanent des transports parce qu'il savait que la session serait prorogée et qu'il y aurait un nouveau discours du Trône, bref, sans tout ce jeu du chat et de la souris dans lequel on a été plongés pendant l'été, je pense que la situation aurait pu se résorber beaucoup plus rapidement. Qui sait, peut-être que InterCanadien n'aurait pas cessé ses opérations le 28 novembre dernier. Cela, il faut se le rappeler. C'est là que je me dois de critiquer le laxisme du gouvernement fédéral, particulièrement du ministre des Transports.

• (1615)

Je dois aussi dire au ministre que nous connaissons ses liens avec son bon ami Gerald Schwartz et Onex; le ministre ne peut pas nier que le président d'Onex, Gerald Schwartz, est un bon libéral. Le ministre ne peut pas nier que c'est un bon contributeur à la caisse électorale des libéraux.

Initiatives ministérielles

Ce que je reproche au ministre, c'est d'avoir essayé, en plein milieu des vacances d'été—je vais encore utiliser une expression de chez nous, mais je sais que le ministre est assez bilingue, il n'a pas besoin de l'interprétation, il m'écoute directement—de nous en «passer une petite vite». En terme de baseball, il a essayé de passer une petite courbe à l'extérieur du marbre pour que l'arbitre lui donne une prise pour un troisième retrait en neuvième manche. Mais cela ne s'est pas passé comme prévu.

L'opposition a veillé au grain. Les quatre partis d'opposition ont convoqué un comité ad hoc qui s'est réuni ici, dans l'enceinte de la Chambre des communes. On a dit au gouvernement: «Vous ne voulez pas que le Comité des transports se réunisse, on va se réunir.» On a entendu des témoins, avec la collaboration des quatre partis d'opposition.

Le leader du gouvernement à la Chambre a traité cela de maserade, de discussions de fond de taverne, de bar ou de brasserie—appelez cela comme vous le voulez—mais cela illustre bien comment il perçoit la démocratie.

Je répète que si le ministre des Transports avait réussi à convaincre le leader du gouvernement que le comité devait se réunir le plus rapidement possible pendant l'été, on ne se retrouverait peut-être pas, le 15 mai, pour adopter cet important projet de loi.

Un des points auxquels tenait le Bloc québécois, je pense que cela se retrouve dans le projet de loi, et je veux le confirmer, est le respect des limites de 25 p. 100 de contrôle étranger, et le respect de 10 p. 100 pour la participation individuelle dans le capital d'Air Canada. Nous avons indiqué au ministre des Transports que la hausse de 10 p. 100 à 15 p. 100 de la proportion individuelle des actions d'Air Canada ne posait pas de problème majeur pour notre parti.

Aussi bien en comité que par les amendements que nous avons proposés lors de l'étape du rapport, l'action parlementaire des députés du Bloc québécois consistait à insister pour qu'une série de mesures concrètes soient incluses dans le projet de loi dans le but de protéger les régions et les petits transporteurs.

De plus, nous étions d'accord avec l'engagement pris par Air Canada, le 21 décembre, à l'effet qu'aucun congédiement ne soit effectué à la suite d'une fusion entre Air Canada et Canadien International. Cela se reflète dans le projet de loi. C'est pour cela qu'on ne peut pas le critiquer. Nous insistions pour qu'aucune route régionale ne soit abandonnée par Air Canada ou ses filiales au cours des trois prochaines années.

Ce matin, j'ai parlé de l'étude des projets de loi. Il y a des députés des différents partis politiques, avec des intérêts différents, provenant de régions différentes, et dans mon cas, de langue et de culture différentes. Un projet de loi n'est ni plus ni moins qu'un outil de compromis. C'est comme une convention collective qui est signée aux termes d'une négociation collective, où la partie syndicale et la partie patronale se doivent de régir les conditions de travail pour les trois, quatre ou cinq prochaines années. En bout de ligne, nous devons trouver un compromis.

Personnellement, le compromis que nous avons devant nous ne me satisfait pas entièrement. Il y a beaucoup de choses dans la vie qui peuvent ne pas nous satisfaire entièrement; j'aimerais tendre vers la sainteté à la fin de mon existence terrestre, j'aimerais être canonisé comme saint, mais malheureusement, je n'ai pas toujours un comportement faisant en sorte qu'à la fin de mon existence terrestre, je serai canonisé. Quand je ferai le bilan de ma vie, je dirai qu'elle n'a pas été pleinement et entièrement satisfaisante.

• (1620)

Mais il y a un aspect sur lequel j'aurais aimé que le gouvernement démontre un peu plus d'ouverture, même si le ministre a affirmé à la Chambre qu'il y avait eu des actions un peu plus contraignantes, c'est au sujet de l'application de la Loi sur les langues officielles. Je veux réitérer cela, car c'est la dernière fois que j'aurai l'occasion de le faire dans le cadre du débat.

Je veux informer le ministre que les Gens de l'air ont l'intention de revenir à la charge au Sénat. N'oubliez pas que le sénateur Serge Joyal avait défendu les Gens de l'air, il y a 25 ans, et il est fort possible que les Gens de l'air viennent témoigner devant le comité du Sénat.

Je pense qu'Air Canada pourrait améliorer son bilan en ce qui concerne le français. Je lance à nouveau l'appel au président d'Air Canada, M. Milton. C'est quelqu'un de raisonnable, de sérieux. Ce n'est pas un aventurier. Dans le débat sur la réorganisation et la fusion de Canadien International et Air Canada, je pense qu'il a fait preuve de doigté. Il a fait ses preuves comme gestionnaire, et je veux le féliciter.

J'aimerais qu'il mette le poing sur la table et qu'il donne un engagement beaucoup plus sérieux à l'effet que le nombre de francophones, dans toutes les couches d'emplois, pourrait être augmenté à Air Canada. Cette compagnie est considérée comme un bastion de l'unité canadienne, comme d'autres compagnies.

On a vu VIA Rail changer son logo. Il y a maintenant une belle grosse feuille d'érable à l'avant des trains. Sur la queue des avions d'Air Canada, il y a une belle feuille d'érable. C'est pour dire à tous les Canadiens: «C'est votre pays. Que vous parliez français, que vous parliez anglais, peu importe où vous vous trouvez, c'est votre pays.» C'est beau en principe, c'est beau en théorie, mais j'aimerais que cela se reflète dans les faits.

Est-il normal, est-il acceptable que sur les 1 258 pilotes de Canadien International, en date d'aujourd'hui, il n'y ait que 71 francophones? Est-il normal et acceptable qu'à Air Canada, toutes professions confondues, alors que les francophones représentent 24,8 p. 100 de la population canadienne, il n'y ait que 17 p. 100 de francophones? Est-il normal et acceptable qu'à Air Canada, il n'y ait que 15,8 p. 100 de pilotes francophones?

M. Milton, eu égard à son autorité et à son pouvoir de gestion, peut faire venir dans son bureau le vice-président du service des ressources humaines et lui dire: «Il y a 24,8 p. 100 de francophones au Canada. Étant donné que nous sommes devenus un transporteur national dominant, que nous sommes la 10^e plus grosse compagnie au monde, nous devons favoriser l'embauche de francophones.»

Initiatives ministérielles

Soit dit en passant, n'oublions pas que ce sont des francophones bilingues. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de francophones unilingues à Air Canada. On parle de francophones bilingues, ne l'oublions pas.

Ce genre d'engagement de M. Milton pourrait donner espoir aux jeunes garçons et aux jeunes filles qui étudient actuellement au cégep de Chicoutimi. On se demandera probablement pourquoi je parle ainsi du cégep de Chicoutimi. Je voudrais préciser que l'École de pilotage du cégep de Chicoutimi est une option exclusive au niveau du réseau des cégeps québécois.

• (1625)

Il y a des jeunes de toutes les régions du Québec et même d'ailleurs qui viennent suivre leurs cours collégial à l'École de pilotage du cégep de Chicoutimi. Cela coûte 100 000 \$ par année pour former un jeune, garçon ou fille, à l'École de pilotage. On pourrait se poser la question à savoir s'il est normal et acceptable, alors qu'il y a une forte demande dans le marché de l'aviation, qu'il y ait 22 p. 100 des jeunes qui obtiennent leur diplôme du cégep de Chicoutimi qui ne réussissent pas à se trouver de l'emploi dans le domaine du pilotage d'avions? Cela doit être parce qu'il se passe quelque chose. Je ne veux pas commencer à affirmer des choses, parce que si tel est le cas, des gens vont m'écrire ou m'envoyer des télécopies ou des courriels pour dire que j'ai joué à la vierge offensée et que c'est encore le sentiment du francophone maltraité qui s'exprime.

Ce n'est pas cela, c'est une question de respect. Si on dit qu'on aime les francophones, comme on va venir nous le dire trois jours avant le prochain référendum en répétant: «On vous aime et on veut vous garder», ou comme le thème du centenaire de la Confédération de 1967 qui est: «Canada stand together, understand together», qu'on nous le prouve.

Un autre élément que j'aimerais préciser, c'est que je pense qu'Air Canada pourrait également faire un petit effort au niveau de l'embauche des pilotes d'InterCanadien qui ont été mis à pied.

Le ministre des Transports m'écoute avec attention présentement et j'aurais le goût de lui poser la question suivante: sait-il combien de pilotes d'InterCanadien ont été embauchés par Air Canada récemment? Il y avait beaucoup de pilotes. Sur les 1 100 employés, je pense qu'il y en avait au-delà de 325 ou de 400. Il y a eu uniquement trois pilotes d'InterCanadien qui ont été embauchés. Tous ces pilotes qui travaillaient pour InterCanadien sont majoritairement des francophones. Air Canada, avec un peu de bonne volonté, pourrait favoriser l'embauche des pilotes francophones d'InterCanadien qui sont compétents mais présentement en chômage.

Au niveau de la Loi sur les langues officielles, j'aimerais faire une comparaison, avant de conclure, entre la proportion de francophones chez VIA Rail et celle de la Société canadienne des postes.

VIA Rail est une compagnie de transport qui oeuvre d'Halifax à Vancouver. Elle s'occupe de transport ferroviaire et Air Canada de transport aérien. Elle offre des services de transport dans les différentes provinces. Air Canada a avantage à savoir que la proportion

de francophones chez VIA Rail est de 39,9 p. 100. C'est une société de la Couronne. Bien entendu, le gouvernement ne nous a jamais entendu nous plaindre qu'il y avait trop de francophones chez VIA Rail. La proportion est de 39,9 p. 100 de francophones tandis qu'à la Société canadienne des postes, elle est de 23,8 p. 100, ce qui est à peu près équitable par rapport à la proportion de francophones dans la population canadienne. Quand je parle de 17 p. 100 de francophones à Air Canada, on se rend compte qu'il pourrait y avoir une amélioration.

On pourrait regarder les plaintes eu égard à la Loi sur les langues officielles. Chez VIA Rail, en 1998, il y a eu trois plaintes. À la Société canadienne des postes, il en y a eu 98. En 1998, chez Air Canada, il y a eu 251 plaintes. Cela vient renforcer le fait que si on avait une Loi sur les langues officielles plus contraignante pour Air Canada, cette dernière serait peut-être forcée de l'appliquer davantage. Trois plaintes chez VIA Rail en 1998 comparativement à 251 chez Air Canada, c'est totalement inacceptable.

• (1630)

Un autre élément auquel j'aimerais sensibiliser la Chambre, c'est la question de la fusion des listes d'ancienneté. Le ministre, de même que nous, comme parlementaires, sommes peut-être impuissants face à cette situation.

Ma collègue de l'Alliance canadienne en a fait part tout à l'heure. Je pense qu'il devrait y avoir un peu plus de bonne volonté, de bonne foi, entre les parties. Et si la direction d'Air Canada faisait preuve de leadership, elle pourrait dire: «Un instant. Est-ce normal et acceptable qu'un pilote des Lignes aériennes Canadien International, avec 22 ans d'expérience, se retrouve en bas de la liste d'ancienneté des pilotes d'Air Canada?»

Je voudrais saluer la ténacité de mes amis, les pilotes régionaux, principalement les pilotes d'Air Alliance, maintenant devenue Air Nova, qui ont cru, pendant de nombreuses années, à la thèse de l'employeur unique. Ils ont cru de bonne foi qu'ils pourraient être intégrés à leur rang d'ancienneté sur la liste des pilotes d'Air Canada.

Malheureusement, une décision a été rendue confirmant le contraire. Je compatis énormément avec les pilotes régionaux, particulièrement ceux d'Air Alliance et d'Air Nova, qui ont cru qu'il était légitime pour eux de penser à piloter autre chose que des Dash-8 ou des Beechcraft 1900. Et je ne veux pas par là ridiculiser la fiabilité ou l'appareil.

Je ne suis pas pilote, mais apparemment, quand on est pilote, on s'attend à piloter des petits avions de brousse, puis des plus gros appareils et, peut-être à la fin de notre carrière, après 28, 30 ou 32 ans, des 767 ou des 747 ou des Airbus 330. C'est tout à fait légitime pour un jeune pilote de penser piloter un plus gros appareil un jour.

On ne peut pas forcer ceux qui, par choix, veulent continuer à piloter des Beaver ou des Piper Aztec, à piloter de plus gros appareils. Mais je pense que les pilotes régionaux demandaient tout simplement d'être respectés et reconnus.

J'en appelle encore une fois à la bonne volonté de la direction d'Air Canada pour essayer de régler cette question de la fusion des

listes d'ancienneté. J'en appelle à la direction d'Air Canada et à M. Milton de songer sérieusement à confier les nouveaux Regional Jets de Bombardier, les 50 places, au nouveau transporteur régional unifié qui va naître de la fusion d'Air Ontario, Air BC et Air Nova. M. Randell a dit devant le comité qu'il y aurait une nouvelle entité fusionnée avec un nouveau nom. J'aimerais que la direction d'Air Canada songe sérieusement à confier les RJ aux pilotes régionaux d'Air Canada.

Je reconnais que le projet de loi C-26 obligera Air Canada à offrir aux transporteurs régionaux indépendants les mêmes services qu'elle offre à ses filiales pour leur permettre de desservir les régions.

Je reconnais aussi, au nom de mon parti, que ce projet de loi donne de nouveaux pouvoirs au commissaire à la concurrence et à l'Office des transports qui bénéficieront donc de pouvoirs élargis afin d'interdire à Air Canada ou à tout autre transporteur d'user de pratiques anticoncurrentielles ou d'imposer des prix abusifs.

C'est prévu dans la loi, mais nous nous devons de demeurer vigilants pour voir comment l'application quotidienne de la loi se déroulera par le transporteur dominant. Nous voulions un ombudsman, comme le ministre l'a déclaré, nous avons eu, comme réponse du gouvernement, un commissaire aux plaintes. Disons que c'est une situation mitoyenne.

J'aimerais rétorquer à un aspect de l'exposé du ministre un peu plus tôt. C'est peut-être l'avantage qu'on a de parler après quelqu'un d'autre, on peut critiquer ce qu'il a dit, mais il n'est pas en mesure de critiquer ce que je dis, parce qu'il n'y a pas de période de questions et commentaires.

• (1635)

Le ministre a dit: «Un ombudsman, c'est une structure trop bureaucratique et trop compliquée.» Le ministre me déçoit quand il dit cela, car il a vécu de nombreux problèmes lorsqu'il était ministre de la Défense, et la réponse du gouvernement, pour régler ces nombreux problèmes, a été la nomination de M. André Marin comme ombudsman des forces canadiennes; c'est lui qui recevait les plaintes des militaires. Je n'ai jamais entendu les militaires se plaindre de la bureaucratie de l'ombudsman, au contraire, car il a un rôle à jouer.

Si le ministre avait voulu, il aurait pu accepter ce sur quoi tous les membres du Comité, même ceux de la majorité libérale, étaient d'accord, soit la création d'un ombudsman. Je ne veux pas, encore une fois, critiquer pour le plaisir de critiquer, je veux faire une critique constructive. Le ministre nous a répondu avec la mise en place d'un commissaire aux plaintes; c'est quand même intéressant.

Au passage, je veux saluer la nomination par Air Canada d'un ombudsman. La direction d'Air Canada savait probablement que le comité insistait beaucoup. C'est intéressant de voir que nos préoccupations de parlementaires ont été retenues par le transporteur dominant. Air Canada a décidé de nommer un ombudsman.

En conclusion, nous nous devons de demeurer vigilants sur la façon dont ce projet de loi sera appliqué au quotidien, dans le

Initiatives ministérielles

concret. Je veux réitérer que le Bloc québécois votera en faveur du projet de loi C-26 en troisième lecture, en vue de son adoption rapide, afin de faire en sorte qu'une réelle concurrence s'installe, et que les petits transporteurs locaux et régionaux soient protégés le plus rapidement possible.

Nous sommes conscients que nous devons adopter ce projet de loi le plus rapidement possible, encore une fois, pour protéger les régions, les usagers des régions et les compagnies qui oeuvrent dans ces régions.

[Traduction]

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Madame la Présidente, il est naturel, je crois, que quelqu'un prenne au moins le temps de rappeler à la Chambre et aux Canadiens pourquoi nous en sommes aujourd'hui à débattre un projet de loi sur un transporteur aérien monopolistique au Canada. Je dois dire bien franchement que si nous en sommes là, c'est carrément à cause de la déréglementation du secteur canadien du transport aérien.

J'ai convenu maintes fois avec de nombreux témoins que la déréglementation n'était pas la solution. Je tiens à citer ici deux ou trois témoins qui ont comparu devant le comité. Voici ce qu'a dit la Fédération canadienne des municipalités:

Lors de la déréglementation du système de transport aérien en 1987, les Canadiens et Canadiennes s'attendaient à ce que l'entrée sur le marché de nouveaux exploitants offrant des services spécialisés renforcerait la concurrence entre les gros transporteurs et donnerait lieu à un meilleur service et à une réduction des coûts pour les consommateurs. . . en 1993, l'industrie était dominée par deux grandes compagnies aériennes qui luttaient pour se tailler une part du marché sur tous les principaux itinéraires. Cette concurrence acharnée menaçait la stabilité financière des deux compagnies aériennes.

Le Congrès du travail du Canada a déclaré ceci:

La déréglementation du marché a nui aux deux transporteurs aériens du Canada sans assurer un service plus efficace et de meilleure qualité.

Ces deux groupes très différents voient les choses de la même manière. Toutes ces belles promesses sur les avantages de la déréglementation sont restées lettre morte.

La déréglementation a été un échec de la politique publique pour les consommateurs, les actionnaires et les travailleurs. La déréglementation a suscité une crise en 1992-1993, une crise en 1996 et une autre en 1999, avec laquelle nous sommes encore aux prises en l'an 2000. Nous sommes aux prises avec des mises à pied, la précarité de l'emploi. Nous avons vu de mauvaises conditions de travail, le gel et la réduction des salaires, une surcapacité chronique sur le marché national et d'importantes augmentations de coût. Le prix d'un billet d'avion a augmenté de 76 p. 100 en général depuis 1992. Nom d'un chien! Vive la déréglementation.

La hausse du prix des billets a excédé les hausses de l'indice des prix à la consommation, en dépit des soldes de places, de la réduction des services, surtout dans les petites localités, et du piètre rendement du capital investi pour les deux compagnies aériennes. La concurrence à tout prix sans réglementation moderne n'était pas la solution.

Initiatives ministérielles

• (1640)

La déréglementation est la cause de la crise de l'industrie aérienne. La solution aurait pu être une réglementation efficace et moderne plutôt qu'une réglementation excessive et trop de contrôle des prix, une réglementation moderne visant à protéger l'intérêt public et à veiller à ce que les transporteurs canadiens coexistent et se livrent concurrence efficacement dans le marché mondial. Une réglementation moderne aurait pu être à l'origine d'une approche flexible et d'un recours sélectif aux pouvoirs gouvernementaux pour veiller à ce que les transporteurs se fassent concurrence de façon équitable et soient à la hauteur des attentes du public.

Les routes à trafic élevé rentables comme celles de Toronto, Montréal et Ottawa susciteront la concurrence entre les transporteurs. Ces routes n'ont pas besoin de l'aide gouvernementale pour assurer un service adéquat. Le gouvernement doit jouer un rôle d'arbitre pour garantir une concurrence juste et prévenir des comportements anticoncurrentiels préjudiciables comme l'établissement de prix abusifs en cas de surcapacité.

D'autre part, les routes à bas trafic entre plus petites agglomérations ne sont pas aussi bien desservies. Dans ce cas, une réglementation efficace serait essentielle parce qu'un service raisonnable et abordable est une nécessité sociale et économique. Le gouvernement dispose de plusieurs outils pour s'attaquer à cette question. Ce projet de loi lui en fournira-t-il un autre? Je ne pense pas.

La déréglementation et une concurrence malsaine ont abouti à la situation monopoliste. Que pouvons-nous faire pour que le transporteur aérien en situation de monopole n'abuse pas de sa situation? Que pouvons-nous faire? Tout d'abord, il nous faut reconnaître que le projet de loi ne peut fonctionner que dans les régions où il ne va pas à l'encontre de l'accord qui est intervenu entre Air Canada et le commissaire à la concurrence et qui a reçu l'aval du ministre des Transports. Fondamentalement, il ne réglera pas toutes les difficultés ni tous les problèmes qui ont été mentionnés par de nombreuses personnes et qui ont été soulevés devant le comité.

Le projet de loi donne force de loi à l'engagement qu'Air Canada a pris en signant l'accord. Cependant, tout le monde a reconnu qu'Air Canada a agi de manière irresponsable, et les gens sont très inquiets de ce que ce transporteur va faire. Le parti ministériel ou l'opposition officielle ont-ils réellement déployé des efforts afin d'inclure quelque chose de concret dans ce projet de loi? Mon Dieu, non! Il ne faut pas nuire à l'esprit d'entreprise. Il ne faut pas nuire aux chances d'Air Canada de faire des bénéfices.

Les observations de la députée de l'Alliance canadienne m'ont vivement étonnée. Je crois que c'est la première fois qu'elle tient de tels propos. J'ai écouté la députée parler de la protection des travailleurs et des petites localités ainsi que du maintien du service. Elle n'a toutefois appuyé aucune disposition du projet de loi qui aurait rendu cela possible. Par contre, elle a dit, et cela va probablement figurer dans les annales canadiennes, qu'il ne faut pas, en l'occurrence, s'arrêter simplement aux considérations économiques. Je pense sincèrement qu'elle a dit cela parce qu'elle veut que cela figure dans un bulletin parlementaire qui sera diffusé dans l'Ouest, là où beaucoup d'emplois seront perdus et où les employés

des Lignes aériennes Canadien régional n'obtiendront pas les mêmes avantages que les autres employés.

Ce qu'il faut retenir, c'est que l'industrie du transport aérien revêt une importance capitale pour le bien-être économique et social de centaines de localités situées partout au Canada. La réalité dépasse les préoccupations des actionnaires des transporteurs aériens qui s'intéressent surtout aux bénéfices nets.

Il y a certainement des dispositions du projet de loi que j'appuie. C'est indiscutable. Il nous faut absolument adopter des dispositions législatives, notamment dans une situation de monopole de la part d'un transporteur aérien.

J'ai une inquiétude en ce qui concerne l'arrivée de nouveaux transporteurs sur le marché. Nous avons prolongé le délai qu'auront les transporteurs pour donner leur avis. Le comité a accepté qu'il passe à 120 jours. On craignait que cette décision nuise aux nouveaux venus. Personne n'a contesté le fait que nous ne voulions pas porter préjudice aux nouveaux venus. Le NPD ne veut pas les gêner. Nous reconnaissons que la mise à l'essai de nos marchés exige du temps. Les changements supplémentaires apportés à la mesure législative que nous étudions, dont le prolongement à 120 jours de la période d'avis dans le cas des nouveaux transporteurs, constituent d'excellentes initiatives. Elles favorisent la concurrence.

• (1645)

J'ai été heureuse de constater qu'on faisait quelque chose dans le dossier de l'ombudsman, mais je ne suis pas emballée par l'utilisation de l'appellation commissaire temporaire aux plaintes. Je dois cependant dire au ministre que je suis contente de voir que le poste relèvera de l'Office des transports du Canada. Toutefois, je me demande quelle crédibilité on accordera à cette personne qui est qualifiée de commissaire temporaire aux plaintes.

Les plaintes que nous entendions n'étaient pas uniquement de petites plaintes. Les gens entretenaient des préoccupations sérieuses concernant la façon dont ils sont traités à l'heure actuelle au sein de l'industrie du transport aérien au Canada. À mon avis, ce ne sont pas de petites plaintes temporaires. En toute franchise, il serait formidable que les plaintes prennent fin et que nous ayons un système qui fonctionne en douceur. Je suppose que l'on laissera probablement à l'ombudsman nommé par le transporteur monopoliste le soin de s'occuper de toutes les petites plaintes et qu'on le fera en se traînant les pieds.

En bout de piste, il serait magnifique que les choses fonctionnent si bien que le commissaire temporaire aux lignes aériennes ne soit pas nécessaire. Ce serait merveilleux. Je ne suis pas convaincue que nous verrons la fin des plaintes, particulièrement si les choses fonctionnent de la façon dont M. Milton le décrit.

Mes collègues du comité sont bien. La majorité d'entre eux ont consacré beaucoup de temps aux travaux du comité. Ils ont entendu des témoins. Ils ont posé de bonnes questions auxquelles les témoins ont répondu. Franchement, les commentaires que j'ai entendus de la part des députés n'étaient pas les mêmes que ce que l'on a finalement vu sur papier. Des préoccupations ont été exprimées au sujet des questions liées à la main-d'oeuvre, de l'ombudsman et des

Initiatives ministérielles

prix gonflés artificiellement. Pourtant, quel a été le résultat final? Donnons-leur six mois et voyons s'il est nécessaire d'intervenir.

Nous avons eu affaire à un horrible individu. Nous devons admettre qu'il y a une chose qu'il faut reconnaître à M. Milton. Dans un sondage effectué il y a quelques années, on demandait aux Canadiens à qui ils faisaient le moins confiance. Les avocats et les politiciens venaient en tête de liste. Aujourd'hui, la personne à qui la population fait le moins confiance est probablement M. Milton. Il faut donc lui reconnaître au moins cette première place. Pendant toutes les discussions sur la fusion des sociétés aériennes, il a maintes fois promis qu'aucun employé ne perdrait son emploi. Je l'ai entendu promettre aux employés des Lignes aériennes Canadien que tout irait bien, qu'il n'y aurait pas de heurts et que toutes sortes de mesures seraient prises pour eux. Ce que nous avons entendu des témoins, c'est que, depuis que M. Milton est là, il n'y a que des problèmes.

Quel sera l'effet du projet de loi? Ce projet de loi n'est qu'une apparence de rappel à l'ordre. Robert Milton en fera des gorges chaudes. Si je me trompe, tant mieux, et j'espère que je me trompe. J'espère sincèrement que l'Office des transports du Canada ou le Bureau de la concurrence trouveront le moyen de faire quelque chose parce que le projet de loi n'annonce rien de bon.

Les prix excessifs nous inquiétaient. Tout le monde s'en est plaint. D'après les témoignages, les tarifs entre Hamilton et Moncton sont épouvantables. Mais, bonté divine, le projet de loi n'est même pas encore en vigueur. Il n'a pas encore tous les pouvoirs et il fait déjà ce genre de choses. N'y a-t-il pas quelqu'un qui fera quelque chose pour l'arrêter? Nous allons attendre six mois avant de revoir le tout. C'est désappointant.

J'avais sincèrement espéré que mon collègue de Winnipeg—Transcona serait présent pour entendre cela. Juste avant la période des questions, nous discutons de certains des amendements apportés. L'un de ces amendements portait sur le pourcentage de 25 p. 100 de propriété étrangère. Nous nous sommes entendus pour ne pas retarder ce projet de loi. Notre parti n'était pas nécessairement heureux de penser que nous devions passer au vote, mais nous avons accepté ce qui nous semblait raisonnable. Nous ne voulions pas retarder l'étude du projet de loi parce que nous voulons voir les choses avancer.

Mon collègue de Winnipeg—Transcona a souligné que le ministre des Transports tenait réellement à la limite de 25 p. 100 au chapitre de la propriété étrangère. Il s'est levé à la Chambre et a affirmé que nous ne l'augmenterions pas. Si mon collègue de Winnipeg—Transcona avait pu entendre les commentaires formulés par le ministre juste un peu après la période des questions, il l'aurait entendu dire que, s'il n'y a pas de concurrence, nous accroîtrons cette limite. Cela n'a pas pris deux heures et c'était dit.

• (1650)

Je ne suis pas convaincue qu'il se soit réellement engagé à ne pas modifier le règlement sur la propriété étrangère. Encore une fois, je serais prête à dire avec plaisir «C'est magnifique, cela a fonctionné,

cela ne se produira pas», mais je n'en suis pas tout à fait convaincue.

Il importe de noter les choses qui ne font pas partie de cette mesure législative. Comme je l'ai mentionné, cette mesure législative ne traite que de certaines choses en particulier et non de toutes les préoccupations qui ont été soulevées. Le comité a entendu parler des préoccupations des syndicats. La mesure législative ne permet de régler aucune des questions reliées au syndicat. Elle ne prévoit pas comment nous pourrions réunir les deux groupes. Là encore nous aurions pensé que M. Milton se montrerait très magnanime. Très franchement, nous savons que ce n'est pas le cas. J'espère que nous irons au-delà de tout le débat tenu au comité et que nous veillerons à mettre un dispositif en place de sorte que les problèmes de travail puissent être réglés rapidement. Sinon, nous aurons affaire à un secteur du transport aérien constamment en crise.

Si le problème de travail tient à l'ancienneté, que tout le monde considère comme le principal problème à résoudre, le projet de loi n'y apporte pas de solution. Même si des ententes ont été conclues, le problème de l'ancienneté n'a pas été réglé. Le soin de le régler est laissé aux négociations à venir dans deux ans. À mon avis, cela ne règle pas le problème résultant du projet de loi et du monopole. Le soin de le régler est laissé à quelqu'un d'autre. Voilà ce qui se passe à ce sujet.

J'espère que nous pourrions assurer aux employés de Canadien International et d'Air Canada, et à tous ceux qui pourraient être touchés, que les problèmes auxquels cette fusion pourrait donner lieu seront pris en considération et qu'il y a des gens au sein de la Commission canadienne des relations de travail qui sont désignés pour s'occuper rapidement de ce dossier de sorte que cela ne devienne pas une crise perpétuelle dans le secteur du transport aérien.

Il n'y a rien dans le projet de loi qui remédie au très grave problème lié au monopole exercé par ce transporteur à la suite de la fusion; c'est-à-dire le problème concernant les employés. Personne de nous ne voulait voir l'une ou l'autre partie, Canadien International ou Air Canada, sortir perdant. J'espère qu'aucun des membres du comité ne pense qu'une partie ou l'autre s'est effondrée, même si Air Canada a fini par être le propriétaire. J'espère que personne n'a pensé cela. Ce n'est certainement pas ce qui nous a été dit par M. Milton ni par aucune autre des parties en cause. On a accepté que ces deux compagnies fusionnent et que les travailleurs soient protégés sur un pied d'égalité.

Je ne trouve pas que ce projet de loi protège vraiment les petites et moyennes collectivités. Des règles seront fixées pour quelques années, et leur application pourrait être prolongée, mais je n'envisage pas de quitter ma petite collectivité dans trois ans. J'ignore combien d'autres Canadiens l'envisagent. Il y a bon nombre de Canadiens qui veulent avoir l'assurance qu'ils auront du service pour encore longtemps. Ils souhaitent qu'il soit fait obligation de les desservir à un transporteur en situation de monopole ou à d'autres transporteurs qui sont autorisés à effectuer des vols au Canada. Ce projet de loi ne va pas en ce sens.

L'autre lacune flagrante a trait à la charte des droits des passagers. Je dois reconnaître que la question outrepassa la portée du projet de loi et qu'elle serait mieux réglée par d'autres moyens,

Initiatives ministérielles

mais je la mentionne néanmoins parce qu'elle a été invoquée à plusieurs reprises par les témoins qui ont comparu devant le comité. Les joueurs clés de l'industrie du transport aérien, les passagers, sont les laissés-pour-compte dans ce dossier. Les compagnies aériennes leur tiennent à peu près ce langage: «Nous voulons votre argent. Vous avez beau vous plaindre, mais nous ne souhaitons pas nécessairement que vous ayez certains droits.»

Voici quels sont les principaux motifs de préoccupation des passagers: annulation de vols sans préavis; changement d'avion à l'aéroport; une heure d'attente avant l'embarquement, ce que tout le monde est prêt à accepter de temps à autre s'il s'agit d'un retard dû à un ennuï mécanique ou à la météo. Les passagers peuvent accepter cela, mais ils veulent savoir le plus tôt possible de combien sera ce retard, à quel moment ils pourront partir. Ils veulent souvent aussi savoir les causes de ce retard au juste, pour se rassurer.

• (1655)

Combien de fois des députés siégeant ici ont-ils embarqué à bord d'un avion après avoir attendu une heure ou une heure et demie pour se faire dire, sitôt embarqués, qu'il fallait attendre une autre heure sur l'aire de trafic. Nous sommes pris en otages dans l'avion. Nous ne pouvons retourner. C'est une grave préoccupation pour les passagers. Ce sont juste quelques-unes des questions qui se posent.

Même si c'est une chose dont on pourrait traiter dans le projet de loi, je tiens à dire aux Canadiens que je reconnais que cela dépasse la portée du projet de loi. Nous avons eu des entretiens avec les gens qui rédigent la loi. Il faut examiner d'autres façons de répondre à ces préoccupations et aborder cela sous un angle différent.

On aurait dû s'assurer de protéger toutes les régions du pays et veiller à ce que le service soit offert. Je ne suis pas persuadée que cela va se produire. Là encore, cela pourrait aller d'un côté comme de l'autre en fin de compte.

Je ne voyais pas d'un bon oeil qu'Air Canada doive se départir des Lignes aériennes Canadien régional. Je sais que dans beaucoup de ces petites et moyennes collectivités du pays, Canadien régional était souvent le seul autre transporteur, mais Canadien régional était souvent la seule entreprise à offrir des avions à réaction. Je ne suis pas sûre que n'importe quel transporteur assumant les activités en question puisse poursuivre ce service. Je crains fortement que les collectivités visées ne puissent plus compter sur des avions à réaction.

Le ministre des Transports a réfléchi au fait que les petites et moyennes collectivités n'ont pas le meilleur choix de services possible. Il a parlé de la région de Churchill. Je ne voudrais vraiment pas que les transporteurs aériens de ma circonscription donnent l'impression qu'il n'y a pas de service.

Je vis à Thompson et je sais que nous avons de meilleurs choix que certaines autres régions. Nous sommes l'un des plus grands centres de la circonscription de Churchill. Les transporteurs qui desservent notre région, Canadien, Conair, ainsi que beaucoup d'autres petits transporteurs, offrent un excellent service. Ces transporteurs ne réalisent pas d'énormes profits. Je ne veux pas courir le

risque de voir ce service disparaître simplement parce qu'on ne peut parvenir à un accord avec un autre transporteur.

Je vais terminer là-dessus. Je le répète, je ne suis pas persuadée que le projet de loi répondra à ces préoccupations.

M. Stan Dromisky (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, la députée de Churchill a fait des remarques qui donnent matière à réflexion. Nous pourrions sans doute continuer longtemps et l'aider à mieux comprendre nombre des questions qu'elle a abordées.

Aux fins de clarifications pour le public qui nous écoute, il y a pas mal de problèmes à régler durant cette période de transition. Nous avons une importante compagnie aérienne qui assure plus de 2 000 vols par jour. Naturellement, elle devra discuter et traiter un grand nombre de problèmes.

Aux dernières nouvelles, le nombre de personnes voyageant par avion a augmenté de 30 p. 100 en avril. Ce type d'augmentation soudaine du nombre de passagers se produit normalement en juin, ce qui est un autre problème auquel doit faire face ce nouveau transporteur dominant.

C'est vraiment incroyable. Voilà une représentante à la Chambre des communes qui est pour la défense de l'emploi. Grâce à ses organismes, le gouvernement a fait tout ce qui était en son pouvoir et a fait ce qu'il fallait pour sauver 16 000 emplois dans l'une des plus grandes compagnies de transport aérien. Or, pas un seul mot n'a été dit au sujet des mesures prises par le gouvernement pour sauver ces emplois.

• (1700)

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, je ne crois pas qu'il y ait des doutes sur le fait qu'aucun emploi n'était censé disparaître. On avait promis qu'aucun emploi ne disparaîtrait. Personne ne devait perdre son emploi pendant une période de deux ans. Tout devait marcher comme sur des roulettes. Toutefois, nous n'avons pas encore vu toutes les implications de cela. Si les gens ne perdent pas leur emploi, ce sera formidable.

Je veux aussi faire remarquer que, si on avait réglementé la capacité il y a quelque temps, on n'aurait pas connu les crises successives qu'on a connues dans l'industrie du transport aérien. C'est arrivé parce qu'on a eu peur du mot réglementation.

Je serai la première à admettre que personne ne souhaite une sur-réglementation. Nous reconnaissons que nous avons des règlements concernant la capacité relative aux corridors internationaux. Nous avons un service international très rentable. Qu'est-ce qui nous prouve que la mise en place de règlements sur la capacité ne nous aurait pas permis de sauver ces emplois de toute façon? Le député voudra bien me pardonner de ne pas l'avoir remercié d'avoir sauvé les emplois qui auraient probablement disparu par suite de la déréglementation mise en place par le gouvernement.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, cela dure depuis quelques mois. Je m'estime très chan-

Initiatives ministérielles

ceux d'y avoir participé, car il s'est agit d'un processus extrêmement intéressant.

Nous avons été lancé dans ce dossier quand les Lignes aériennes Canadien international ont reçu une offre d'achat et qu'elles ont fusionné avec une autre compagnie aérienne. Le processus s'est avéré très intéressant et nous avons rencontré des gens fort intéressants et nous avons abordé des questions complexes. En tant que comité, nous étions, au début du processus, de vrais amateurs, connaissant très peu l'industrie du transport aérien, les participants et les questions. Cependant, nous avons appris des nombreuses personnes et groupes qui ont témoigné devant nous. Chaque témoignage a été utile et nous a appris quelque chose. Au terme de nos travaux, nous avions une bonne idée de la situation. Nous étions en mesure de participer et de contribuer au débat et au projet de loi.

La dynamique au sein du comité était très intéressante, en ce sens que je ne crois pas avoir déjà siégé à un comité dont chaque membre, quoiqu'un peu partisan, voulait sincèrement trouver des solutions aux problèmes. Les députés ministériels membres du comité ne manquaient pas d'ardeur pour mettre les témoins sur la sellette. Le président s'est attaqué au dossier avec vigueur. Il savait de quoi il parlait. Il a pris le temps de comprendre.

Le député de Hamilton-Ouest est très humble et il serait gêné de m'entendre dire qu'il a fait un bon travail à titre de président. Je ne crois pas qu'aucun membre puisse le qualifier de bon ami, mais il a dirigé le comité d'une main ferme. Il l'a maintenu sur la bonne voie et il a fait du bon travail. C'est ce qu'un président doit faire et c'est ce qu'il a fait.

Je me permets ici une certaine licence poétique. Le ministre a été pris de court lorsque l'affaire a éclaté au grand jour et qu'il l'a vue échapper à son contrôle. Nous étions nombreux à être aux aguets, pour voir comment il allait réagir et essayer de se sortir de ce pétrin qui n'est pas vraiment de son fait. Il ne disposait que de moyens fort restreints, car il n'est que certaines choses que le gouvernement, un ministre ou ses collaborateurs puissent faire. Si les compagnies qui sont au coeur du problème n'étaient pas disposées à investir ou à se décider et si les actionnaires refusaient d'appuyer ces décisions, alors il n'y a pas grand-chose que le ministre puisse faire. C'était édifiant d'observer cette dynamique.

J'ai été heureux d'entendre MM. Kevin Benson, Robert Milton et Gerry Schwartz à l'occasion de leur comparution devant le comité. Ils ont tous trois merveilleusement bien représenté les actionnaires. Leur mission n'était pas de défendre les intérêts de la population, mission qui nous échoit. J'ai beaucoup appris de chacun d'entre eux. Je n'oublierai jamais ce que j'ai vécu à cette occasion.

Nous avons eu une énigme à résoudre. Du moins, c'est ce qui m'a paru. Quel est le rôle de l'Office des transports du Canada, du Bureau de la sécurité des transports du Canada, du ministère des Transports, et du Bureau de la concurrence dans tout cela? Nous avons dû tirer ces questions au clair et essayer de faire concorder les différents rôles de façon à en assurer l'efficacité et à obtenir les résultats souhaités. Évidemment, il y a eu des surprises car chaque journée nouvelle comportait son lot de changements. Cela faisait quelque peu penser à la politique de notre parti, qui change tous les jours.

• (1705)

M. Rick Borotsik: Toujours pour le mieux.

M. Bill Casey: Parfaitement, toujours pour le mieux. Les choses évoluent sans cesse. Des changements fondamentaux se produisent en ce moment même, tandis que nous parlons.

Si je me souviens bien, il y a très peu de temps, Air Canada et le ministre s'opposaient à l'idée de la création d'un poste d'ombudsman. Aujourd'hui, le ministre est revenu avec l'idée d'un poste d'ombudsman très puissant, d'un poste de commissaire chargé des plaintes qui aura du mordant, selon l'interprétation que j'en fais. La semaine dernière, Air Canada a annoncé qu'elle allait se doter d'un poste d'ombudsman. Il y a deux semaines, ses dirigeants m'ont écrit pour me dire qu'elle était contre cette idée. Nous pouvons voir que la situation évolue au moment même où nous parlons et qu'elle continuera d'évoluer à mesure que les problèmes et les défis surgiront.

Il ne fait aucun doute que nous traversons une période de transition qui a causé beaucoup de problèmes aux consommateurs et à nous tous lorsque nous voyageons. Je comprends que nous sommes en période de transition. Je sais que la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International pose des problèmes. Je ne peux qu'imaginer les problèmes que doit affronter Air Canada lorsqu'elle tente de réorganiser et de modifier les horaires de 2 000 vols par jour, de négocier des conventions collectives avec ses syndicats, de négocier la vente des transporteurs régionaux du Canada, de préparer tous les nouveaux horaires et de bien desservir les collectivités et les politiciens.

C'est incontestable qu'Air Canada a sous-estimé les conséquences de tout cela pour les consommateurs. Je pense qu'elle le comprend très clairement, comme en témoigne l'annonce faite vers la fin de la semaine dernière selon laquelle elle va créer un poste d'ombudsman, en plus du poste de commissaire chargé des plaintes qui existe à l'Office des transports du Canada.

Nous avons tous été témoins et entendu parler des surréservations, des retards dans les vols, des files d'attente et tout cela. Nous avons connu ces problèmes nous-mêmes. J'espère qu'ils sont attribuables à la période de transition et qu'ils pourront être réglés. Je crois qu'Air Canada a la volonté de les résoudre.

Notre tâche, celle du ministre et celle du ministère, était d'élaborer une mesure législative pour gérer cette fusion, même si nous ne pouvions dire aux actionnaires d'Air Canada ou des Lignes aériennes Canadien International ce qu'ils devaient faire. Nous ne pouvions pas leur dire d'investir de l'argent ici. Nous ne pouvions pas, et le ministère des Transports ne pouvait pas, leur dire de poser certains gestes.

Ce projet de loi est la meilleure image de ce que nous sommes en mesure de faire. Nous avons tous eu la possibilité de proposer des amendements pour l'améliorer ou le changer. Ce n'est pas exactement ce que j'aurais souhaité, mais globalement, ce n'est pas un mauvais compromis. Nous avons tous eu l'occasion de participer à son élaboration. Néanmoins, cette mesure législative doit demeurer

Initiatives ministérielles

flexible à cause du changement constant et parce que c'est un travail en cours qui continuera d'évoluer.

Le Parti conservateur est d'avis que le gouvernement doit instaurer un climat favorisant la concurrence et l'instinct d'entrepreneur de tous ces gens que nous avons reçus au comité et à qui il tarde d'entrer dans l'industrie du transport aérien. Ils ont hâte de contribuer à l'expansion de ce secteur. J'ai été très surpris de voir, au Canada, le grand nombre de petites compagnies aériennes qui désirent devenir grandes. Nous devons instaurer un climat qui leur permettrait de se développer, sans se faire écraser par le transporteur dominant avant même d'avoir la chance de s'épanouir. Nous avons réussi. Nous avons donné aux organismes appropriés le pouvoir de protéger ces nouvelles entreprises ainsi que les sociétés en place, afin qu'elles puissent desservir de nouvelles routes et de nouvelles régions.

Tout en favorisant la concurrence et les entrepreneurs de l'industrie, nous devons protéger les consommateurs. Ceux-ci ne sont pas protégés s'ils n'ont aucun recours. Si la file d'attente est indûment longue et que le transporteur dominant refuse de pallier ce problème, tant pis. Si le transporteur dominant refuse de corriger les situations dues à la surréservation, tant pis. Il n'existe aucun plan B, aucune possibilité de recourir à une autre compagnie aérienne tant que les plus petites ne seront pas assez importantes pour former une véritable concurrence. Alors, nous avons ce projet de loi.

Je crois que le travail du gouvernement—et le comité a vu cela comme une responsabilité—est de garantir la protection des consommateurs. Nous l'avons fait. Un transporteur dominant libre d'agir à sa guise pourrait, s'il le voulait, faire beaucoup de tort aux consommateurs, aux concurrents et aux aéroports régionaux. Sans le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui, bien des choses que nous tenons pour acquises dans l'industrie de l'aviation pourraient être gâchées et éliminées rapidement.

• (1710)

Même les voyagistes qui ont comparu devant notre comité ont bien fait valoir à quel point le transporteur dominant est puissant. Ces agents de voyages vendent environ 80 p. 100 des billets. S'il n'existait qu'une seule compagnie aérienne, elle serait en mesure de déterminer la manière dont elle traiterait les voyagistes indépendants. Nous nous sommes attaqués à cela dans le projet de loi et je pense que nous l'avons fait d'une manière appropriée. Nous avons réagi aux problèmes et aux préoccupations de ces gens, de telle sorte qu'ils seront en mesure d'y remédier en grande partie. C'est eux qui doivent le faire, mais nous leur donnons l'infrastructure et les moyens pour y parvenir.

Un problème qui se pose dans la région de l'Atlantique est l'avenir des petits aéroports régionaux. Il y a convergence de deux politiques gouvernementales en raison, d'une part, du processus de dessaisissement et, d'autre part, de la fusion des compagnies aériennes. Ensemble, ces deux politiques causent des problèmes aux petits aéroports.

Certains de ces aéroports régionaux ont beaucoup de difficulté à joindre les deux bouts simplement parce qu'ils n'ont pas accès à d'autres recettes. Les grands aéroports où passent des milliers ou

des millions de voyageurs chaque année ont toutes sortes d'autres sources de recettes venant, par exemple, de magasins de boissons ou de homards, ou de comptoirs de location d'autos. Ils peuvent avoir toute une collectivité de gens d'affaires et un centre commercial avec un marché captif. Les petits aéroports qui ont au plus 200 000 voyageurs n'ont pas le trafic nécessaire pour rentabiliser ces boutiques et ces entreprises et générer des recettes d'appoint.

Déjà, les aéroports régionaux ont du mal à joindre les deux bouts. Et voici que nous fusionnons les lignes aériennes et réduisons le nombre de vols. Les petits aéroports tirent toutes leurs recettes des taxes d'atterrissage et des frais d'aérogare. Ils avaient déjà du mal lorsqu'il y avait deux transporteurs qui rapportaient. Lorsqu'ils se sont fusionnés, le nombre de vols a diminué radicalement dans certains aéroports, et les recettes des aéroports ont plongé.

Nous avons un programme de cession des aéroports aux collectivités, et nous avons des fusions qui rendent leur situation encore plus difficile. Le ministère des Transports et le ministre lui-même ont déjà reconnu au comité qu'il existe un problème qu'il nous faudra revoir dans le cas des petits aéroports qui n'arrivent pas à boucler leur budget.

Le défi que nous avons à relever était de trouver un équilibre en matière de réglementation et de concilier le respect de l'entreprise privée et la protection des consommateurs. Je crois que nous y sommes parvenus en rétablissant un minimum de réglementation et en laissant au système le maximum de souplesse.

L'Office des transports du Canada, le ministre et son ministère ont toute la souplesse voulue pour s'adapter et réagir aux travaux qui se poursuivent et aux nouvelles surprises qui ne manqueront pas de survenir. Je crois que nous avons trouvé le juste milieu, et j'en suis très heureux.

Lorsque de nouveaux problèmes surgiront, ces ministères et organismes devront avoir les moyens de s'y attaquer. Leur imposer de trop lourdes contraintes sans savoir ce que l'avenir nous réserve serait une erreur, car nous sommes toujours en train d'apprendre et la situation évolue.

Je suis aussi plein d'enthousiasme en ce qui concerne la concurrence. Selon moi, il y en a beaucoup dans l'industrie. Je ne crois pas qu'Air Canada aura la tâche si facile. Je crois qu'elle devra faire face à la concurrence plus vite qu'elle ne le croit de la part d'affréteurs, de WestJet, de CanJet, qui vont démarrer, et de la part de plus petits transporteurs qui en sont déjà aux étapes de planification et de lancement et dont nous n'avons pas encore entendu parler.

J'estime qu'il va y avoir de la concurrence, notamment sur les routes principales. Le défi sera sur les routes régionales et secondaires. Et même là, j'estime que les effets de la concurrence se feront sentir et qu'Air Canada en aura plein les bras de sorte que, en définitive, ce transporteur ne disposera pas du monopole escompté par elle et par un certain nombre d'entre nous au début.

J'ai l'impression que le formidable esprit d'entreprise que recèle le marché n'attend que l'occasion pour s'exprimer et tenter de desservir tant les régions que les routes principales. Cela me semble prometteur.

Initiatives ministérielles

• (1715)

L'un des contrôles dont disposera le transporteur dominant sera l'accès aux aéroports, aux créneaux, aux comptoirs, notamment. Nous avons dû nous intéresser à cela parce que c'est vraiment un problème qui s'est déjà manifesté depuis la fusion. La demande de certains transporteurs a été retardée ou détournée parce que le transporteur dominant a utilisé indûment ses pouvoirs. Nous devons donc prévoir des mesures de protection contre cela dans la loi. Nous avons également conféré de nouveaux pouvoirs au Bureau de la concurrence, à l'organisme régissant les transports au Canada. Toutes ces questions peuvent être réglées de façon continue.

Récemment, Air Canada a abaissé ses tarifs dès que WestJet a commencé à exploiter la route Moncton-Hamilton. La société Air Canada a réduit les tarifs de ses vols Moncton-Toronto et on l'a tout de suite critiquée. Espérons que cela se règlera à la satisfaction de tous. Nous ne pouvions pas exposer toutes les permutations et combinaisons possibles dans le projet de loi initial. Il y a moyen de s'adapter au fur et à mesure que les choses évoluent.

Nous avons fourni aux consommateurs de nombreuses avenues pour porter plaintes. Je ne me souviens pas du nombre exact, mais l'Office des transports du Canada a reçu quelque chose comme 70 ou 80 plaintes l'an dernier. Comme j'ai reçu 70 ou 80 plaintes le mois dernier à mon bureau, j'en déduis que les gens n'ont pas vraiment d'endroits où se plaindre des services de transport aérien ou d'aviation.

Si les services du commissaire aux plaintes, dont disposera le ministre conformément à la Loi sur les transports au Canada, sont bien annoncés et si les gens les connaissent bien, ce sera là la solution. Les gens ont besoin d'avoir accès à un système de réception des plaintes et de résolution des conflits et ce système sera assuré par le commissaire aux plaintes.

En outre, la société Air Canada s'est engagée à nommer un ombudsman et à s'assurer, en collaboration avec les députés et la population, qu'il recevra et traitera le plus vite possible les plaintes. Selon mon expérience, on s'efforce vraiment, au niveau supérieur du moins, d'examiner les plaintes et de résoudre les problèmes. Toutefois, s'il faut composer un numéro 800 où l'on nous conseille par message enregistré d'appuyer sur le 2 pour ceci et sur le 4 pour cela, c'est tellement frustrant qu'on ne porte même pas plainte. Je suis persuadé qu'on règlera cela et que les gens auront un endroit où porter plainte.

Les consommateurs ont la Loi sur les transports au Canada. Le ministère des Transports s'occupera de certains problèmes. Ils ont le commissaire aux plaintes, l'ombudsman d'Air Canada et le Bureau de la concurrence. Tous ces services trouveront certes le moyen de traiter les plaintes de façon opportune. Sinon, nous pourrions renvoyer cela au comité et y regarder de plus près. Je crois vraiment que les consommateurs auront désormais les outils dont ils ont besoin.

En ce qui concerne les règles de propriété, j'appuie le projet de loi. L'ancienne loi limitait à 10 p. 100 le pourcentage d'actions d'Air Canada qu'une personne pouvait détenir. Le comité a recommandé de faire passer cela à 20 p. 100. J'ai personnellement recom-

mandé de fixer la limite à 15 p. 100 et je suis honoré et flatté que le ministre ait suivi ma recommandation. Il a fixé la limite à 15 p. 100, et c'est là un compromis juste et équitable qui satisfait le mieux tout le monde.

Le pourcentage d'actions pouvant être détenues par des intérêts étrangers sera maintenu à 25 p. 100. Il faut, je le répète, que le système soit souple. Si les choses changent, si la situation évolue, si des modifications s'imposent, le ministre et le gouvernement auront la latitude voulue pour changer la limite de 25 p. 100 concernant les intérêts étrangers. C'est légitime. Il ne faut pas fixer de limite ou de montant à jamais immuable. Il faut pouvoir faire preuve de souplesse de manière à pouvoir s'adapter si la situation change.

En fin de compte, les députés du Parti conservateur appuieront le projet de loi. Nous sommes heureux d'avoir pu participer au débat sur cette question. Ce fut pour moi une expérience très intéressante. J'ai apprécié vivement de rencontrer toutes ces personnes visées et de les entendre parler de tous leurs problèmes et d'aborder toutes ces questions.

Je pense que nous sommes arrivés à un juste équilibre entre la protection des consommateurs et les incitatifs à l'égard de la concurrence, équilibre qui encouragera grandement l'esprit d'entreprise. La situation continuera certainement d'évoluer et nous devons continuer de nous y adapter. En somme, il s'agit toutefois d'une solution équitable, compte tenu du fait que nous ne disposons pas de tous les outils pour résoudre le problème. Le ministre et son ministère ne possèdent probablement pas tous les outils qu'ils souhaiteraient pour maîtriser la situation.

Le projet de loi donne aux transporteurs aériens visés une ligne de conduite à suivre. Il prévoit aussi des peines pour ceux qui ne respecteront pas les règles. Il établit de nombreuses règles que l'industrie du transport aérien doit suivre et qui visent à protéger les consommateurs.

• (1720)

J'ai grandement apprécié les travaux du comité sur cette question. Les audiences du comité ont été très intéressantes, très sérieuses et très ciblées. Nous voterons en faveur du projet de loi dans sa forme actuelle.

M. Derrek Konrad (Prince Albert, Alliance canadienne): Madame la Présidente, j'ai eu l'impression que le député et les membres du comité comptaient beaucoup sur l'ombudsman du transport aérien, qui aplanira les difficultés et les questions soulevées par la concentration de l'industrie aérienne au Canada.

Il y a quelque temps, l'opposition officielle a tenté de faire créer un autre poste d'ombudsman, soit celui des premières nations, ce qui aurait permis d'assurer une certaine reddition de comptes dans les affaires autochtones. La Chambre des communes a jugé qu'un tel mandataire ne serait pas vraiment efficace et n'était pas nécessaire.

Je constate que l'ombudsman du transport aérien n'est pas la création des dirigeants de sociétés aériennes. S'il avait fallu attendre après eux, je suis convaincu que ce poste n'aurait jamais vu le jour. Pourtant, le ministre des Affaires indiennes semble croire qu'il

Initiatives ministérielles

faut que ce soit les chefs autochtones eux-mêmes qui décident de créer un poste d'ombudsman pour qu'il y en ait un jour un aux affaires indiennes. Je trouve que cette position dénote beaucoup d'hypocrisie.

Mais cela mis à part, je voudrais savoir ce que le député pense d'un autre aspect de la concurrence. Il ne s'agit pas des prix, de la fréquence des vols ou de quoi que ce soit du genre, mais de l'innovation, qui est souvent le fruit de la concurrence. Je veux parler ici des moyens originaux d'attirer les clients, de leur offrir un meilleur service que les autres et d'améliorer sans cesse l'entreprise.

En tant qu'homme d'affaires voyageur, je trouvais très utiles les prises de branchement d'ordinateur à bord des avions des Lignes aériennes Canadien. Cela peut sembler peu de choses, mais lorsque l'on effectue un long vol et que l'on veut travailler, cette petite innovation permet d'abattre beaucoup de boulot, disons entre Toronto et Winnipeg. Ce n'est là qu'un petit exemple d'innovations.

En dépit de la Loi sur la concurrence, je me demande ce qui, d'après le député, pourra maintenant stimuler l'innovation. Nous savons que la classe affaires finance en partie les soldes de places et cela ne changera pas, mais qu'est-ce qui stimulera maintenant l'innovation dans le transport aérien au Canada? Verrons-nous encore des innovations ou devons-nous nous contenter de ce que nous avons maintenant?

M. Bill Casey: Madame la Présidente, je suis heureux de cette intervention. Il y aura deux ombudsmans. L'un sera le commissaire aux plaintes de l'Office des transports du Canada. Il occupera un poste unique en son genre parce qu'il aura le pouvoir d'exiger des documents et des témoignages et d'entendre des témoins. C'est presque un organisme quasi-judiciaire. Il a le pouvoir d'obtenir l'information, ce qui est probablement plus que ne peuvent faire la majorité des ombudsmans. En outre, il a le pouvoir de rendre ses rapports publics. Il fera rapport au Parlement par l'entremise du ministre, et il a aussi la possibilité de rendre ses activités publiques.

Dans ce cas-ci, les sociétés aériennes sont axées sur les consommateurs. Elles ne voudront pas faire l'objet de mauvaises observations de la part d'un ombudsman. Si ce dernier connaît du succès et est efficace, et qu'il signale aux médias qu'une entreprise aérienne fait quelque chose de mal, je suis d'avis que celle-ci bougera très rapidement afin de corriger la situation.

La Société Air Canada a annoncé la semaine dernière qu'elle nommerait son propre ombudsman. Selon moi, elle va chercher à intervenir avant même que les consommateurs s'adressent au commissaire aux plaintes du gouvernement. Air Canada cherchera à récupérer les plaintes en premier afin de les résoudre. Je suis convaincu que l'un ou l'autre de ces programmes va donner des résultats.

• (1725)

Il y aura plus d'innovation que jamais, je crois. Le meilleur exemple en est la Société WestJet, une des nouvelles venues au sein de l'industrie. La WestJet possède un régime de rémunération innovateur. Elle applique des politiques innovatrices à ses em-

ploés. Elle offre un régime uniforme de transport aérien qui est simple mais qui fonctionne vraiment. Cela fait de la WestJet une des lignes aériennes les plus rentables en Amérique du Nord, compte tenu de sa capacité.

Au lieu d'avoir deux énormes lignes aériennes qui sont en difficulté, je crois que nous aurons bon nombre de petites lignes aériennes qui feront exactement ce que le député réclame. Elles feront appel à leur instinct d'entrepreneur en vue d'innover, de trouver de nouvelles idées et de nouvelles façons de soutirer des parts de marché au transporteur dominant. Nous allons voir beaucoup plus de mesures innovatrices que nous n'en avons jamais vu auparavant. Je crois avec optimisme que ces petites sociétés et ces petits entrepreneurs vont se développer dans ce cadre.

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Madame la Présidente, mon collègue de Cumberland—Colchester a parlé avec beaucoup d'éloquence de ce texte de loi, au point que j'ai dû me demander, à un moment donné, de quel côté siégeait le député. Il se félicite vraiment du travail accompli au comité et je le comprends très bien. Non seulement je le comprends, mais je me félicite également de la compétence dont mon collègue a fait preuve et je suivrai son exemple pour ce dossier.

Je voudrais soulever une question qu'il n'a pas abordée dans son intervention, mais qui l'a peut-être été en comité. Il s'agit du cabotage, dont le ministre a également parlé. Il est possible que le cabotage favorise la concurrence nécessaire qui amènera les transporteurs aériens à offrir à leurs passagers des services et des tarifs corrects.

Le député pourrait-il me dire s'il a été effectivement question de cabotage? Je parle de cabotage réciproque, non pas uniquement de cabotage en territoire canadien pour les compagnies américaines, mais bien de cabotage réciproque avec la participation des compagnies canadiennes qui pourraient assurer la desserte de nombreuses localités aux États-Unis. En a-t-il jamais été question? La chose a-t-elle jamais été envisagée? À l'évidence, il n'en est pas question dans le texte. Pourrait-on l'y faire figurer dans un proche avenir si l'ombudsman et d'autres mécanismes de surveillance se révèlent inefficaces?

M. Bill Casey: Madame la Présidente, je me demande souvent aussi de quel côté de la Chambre je suis assis, car, la semaine dernière, les médias ont dit que j'étais de l'autre côté pendant trois ou quatre jours, puis ils ont dit que j'étais de ce côté-ci pendant quelques jours. Maintenant, je suis de retour de l'autre côté pour un jour ou deux, mais je ne vais nulle part parce que je me trouve très bien de ce côté-ci.

La question du député concernant le cabotage est bonne. Le cabotage est un contrôle qu'exerce un gouvernement pour empêcher les autres lignes aériennes d'oeuvrer dans son pays. C'est un règlement commun. Les pays ne permettent pas aux compagnies aériennes d'autres pays d'oeuvrer chez eux. Il s'agit d'une sorte de tarif douanier. Je ne serais pas en faveur d'une réduction des tarifs douaniers canadiens sans que les autres pays ne fassent la même chose et nous laissent accéder à leur marché. Je ne serais pas en faveur d'une réduction de nos tarifs douaniers pour les Américains qui transportent leurs produits au Canada à moins que nous ne

Initiatives ministérielles

puissions transporter les mêmes produits aux États-Unis. Je ne pense pas que nous devrions permettre le cabotage à moins qu'il ne soit réciproque.

Nous ne devrions pas encore faire cela parce que, d'après ce que j'ai vu, je crois qu'il y a un instinct et un effort d'entreprise dans l'industrie du transport aérien, au Canada. Il est extrêmement excitant d'entendre les nouvelles compagnies qui sont à la frontière de l'industrie. Il s'agit de gens excitants et dynamiques qui sont impatients d'entrer en concurrence avec les autres.

Voyons comment se débrouillent les Canadiens avant de parler de cabotage. Je n'envisagerais pas le cabotage à moins qu'il ne soit réciproque.

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Madame la Présidente, je voudrais souligner aujourd'hui l'effort accompli par les porte-parole des partis, notamment le député de Cumberland—Colchester. Il oeuvre au nom de ses électeurs et au nom de notre parti. Il s'est révélé le meilleur critique de la colline en matière de transports.

Je voudrais également souligner le fait que le ministre des Transports a passé la journée ici pour écouter le débat. C'est ainsi que tous les ministres devraient agir quand un de leurs projets de loi est présenté à la Chambre.

• (1730)

M. Bill Casey: Madame la Présidente, je voudrais simplement dire un mot sur mon travail. J'aime mon travail. J'espère le poursuivre un peu plus de temps encore. Ça a été un processus très intéressant. Le comité a fait un excellent travail et nous y avons tous appris quelque chose. Je suis vraiment heureux d'avoir pu y prendre part.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Le député de Souris—Moose Mountain a la parole pour reprendre le débat.

L'hon. David M. Collenette: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Je crois savoir que les partis se sont consultés afin de limiter les interventions à un orateur par parti. Il faudrait donc le consentement pour ouvrir le débat. Comme un autre projet de loi doit être mis en délibération cet après-midi, je demanderais que l'on passe à la troisième lecture.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): La présidence n'est pas au courant d'une telle entente. Je n'ai pas d'autre choix que de reconnaître un député qui veut parler de ce projet de loi.

M. Roy Bailey: Madame la Présidente, je n'ai pas été bien informé, à ce propos. Si tel est le cas, je m'abstiendrai d'intervenir.

L'hon. David M. Collenette: Madame la Présidente, je regrette que la présidence n'ait pas été informée de cet arrangement entre les partis. Je ne vois pas de problème à ce que mon collègue du Parti

réformiste prenne la parole, mais d'autres députés voudront peut-être alors en faire autant et cela risque de tout chambouler à ce stade.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Ma réponse au ministre est la même. Il n'a pas été question d'un tel arrangement aujourd'hui à la Chambre. Tout ce que je peux donc faire, c'est passer la parole au député.

M. John Herron: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Peut-être pourrions-nous demander le consentement unanime de la Chambre pour considérer que la troisième lecture est maintenant terminée. S'il y a eu une entente à ce sujet, c'est à la Chambre de décider. Je vous demande, madame la Présidente, de demander à la Chambre son consentement unanime pour considérer que la troisième lecture est maintenant terminée.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Ma réponse est la même. Je me dois de passer la parole à tout député qui désire faire des remarques au sujet du projet de loi.

M. Stan Dromisky: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement au même sujet. C'est moi qui ai fait le tour des porte-parole des différents partis pour les affaires de transport. Nous avons convenu qu'un député de chaque parti représenté à la Chambre interviendrait aujourd'hui dans le débat sur ce projet de loi.

Je suis particulièrement désolé que ce message ne vous soit pas parvenu, madame la Présidente. Je pensais qu'il vous aurait été transmis.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Je demande maintenant au député de Souris—Moose Mountain s'il désire toujours prendre la parole ou s'il est d'accord pour qu'on poursuive.

M. Roy Bailey: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Je suis d'accord avec le député. Je ne savais pas que c'était clair sur ce point. Je voulais prendre la parole pendant cinq minutes pour faire valoir un point. Toutefois, si c'est ce que la Chambre veut, je ne prendrai pas la parole, ça ne m'ennuie pas du tout.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Le député décide de ne pas prendre la parole. La Chambre est-elle alors prête pour le vote?

Des voix: Le vote.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

• (1735)

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Initiatives ministérielles

Des voix: Non.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): À mon avis, les oui l'emportent.

Des voix: Avec dissidence.

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

* * *

LA LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 11 mai, de la motion: Que le projet de loi C-33, Loi concernant la protection des espèces sauvages en péril au Canada, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je suis très heureux d'intervenir aujourd'hui pour parler du projet de loi C-33, Loi concernant la protection des espèces sauvages en péril au Canada.

Je dois dire que, lorsque j'ai entendu dire que ce projet de loi portant sur les espèces en péril allait être déposé à la Chambre, j'ai pensé que c'était un projet de loi destiné à protéger nos vis-à-vis, les ministériels. Avec la création de la nouvelle Alliance canadienne, les véritables espèces en péril dans cette enceinte sont les députés libéraux. Bien sûr, on m'a dit plus tard qu'il s'agissait de la protection des espèces sauvages et j'ai donc été heureux de modifier quelque peu mon discours pour parler de cela.

L'Alliance canadienne sait que tous les Canadiens se préoccupent de la protection des espèces en péril et, en fait, de la protection et du maintien de l'environnement dans son ensemble. La majorité des Canadiens reconnaissent que l'équilibre fragile de nos écosystèmes doit être protégé et maintenu.

Aujourd'hui, je voudrais parler de la voie à suivre pour protéger nos espèces en péril. Cependant, je tiens à centrer mes arguments sur les mesures qu'on devrait prendre pour s'occuper des espèces en péril, car de nombreux Canadiens ont des points de vue différents sur la meilleure façon de réaliser cet objectif.

Je vais parler des lacunes que l'Alliance canadienne relève dans l'approche que le gouvernement a choisie dans le projet de loi C-33, ainsi que de quelques-unes des mesures auxquelles nous souscrivons. Je vais ainsi mettre en lumière le manque de crédibilité des libéraux lorsqu'il s'agit de protéger les espèces en péril. Je voudrais aussi souligner certaines des solutions prônées par l'Alliance canadienne pour protéger les espèces en péril et montrer comment notre plan de protection de ces espèces est équilibré, souple, pratique et applicable.

Les objectifs du projet de loi C-33 sont les suivants: prévenir la disparition des espèces indigènes du Canada, prévoir le rétablis-

ment des espèces en voie de disparition et favoriser la gestion des autres espèces pour empêcher leur disparition. Ce sont des objectifs louables et tout à fait nobles, que l'Alliance canadienne appuie, à l'instar de la plupart des Canadiens.

J'ai déjà précisé à quel point les Canadiens se préoccupent de la protection des espèces en péril. De récents sondages le confirment, mais nous savons à partir d'autres expériences de vie qu'il ne suffit pas de s'en préoccuper. Pensons à l'attention et l'amour que les parents manifestent à l'endroit d'un enfant malade. Mais rien ne remplace des soins médicaux appropriés. De la même façon, le simple fait d'aimer notre nature inaltérée et nos espèces indigènes ne peut pas remplacer un plan réaliste pour garantir la préservation de l'environnement.

Je crois qu'il est important de faire valoir dès le départ que, pour ce qui est de la protection des espèces en péril, il y a des gens vivement intéressés et très inquiets qui, même s'ils entretiennent des points de vue très différents, sont tout aussi préoccupés par l'environnement.

Il n'est pas question ici de déterminer quels individus ou quels groupes tiennent davantage à protéger et à préserver les espèces et leurs habitats, mais plutôt de voir comment les divers intervenants, les propriétaires fonciers, les groupes en faveur de la conservation, les gouvernements et la population en général peuvent collaborer pour exprimer leur attachement envers les espèces en péril et pour unir leurs efforts de manière à protéger vraiment les espèces et leurs habitats.

Quel est le rôle du gouvernement? C'est de jeter des ponts au lieu d'élever des murs entre les intervenants.

● (1740)

Le rôle du gouvernement pour protéger les espèces en péril est très important. Je dois dire qu'à mon avis, ce rôle consiste surtout à donner aux intervenants la possibilité de collaborer. Au cours des prochaines minutes, je vais expliquer comment cette collaboration peut se réaliser.

Auparavant, je voudrais toutefois dire ce que ce rôle n'est pas. Il ne s'agit pas d'exercer le pouvoir sur les intervenants. Le gouvernement n'est qu'un des nombreux intervenants et il faut toujours avoir cette idée en tête tout au long du débat. La Chambre aurait intérêt à admettre que, pour préserver les espèces en péril, la somme considérable de ressources, de connaissances, d'énergie et de volonté se trouve réellement à l'extérieur du gouvernement, parmi les intervenants, les propriétaires, les scientifiques, les agents de protection de la nature et la population en général. Malheureusement, le gouvernement et le ministre se sont trompés par rapport à leur rôle véritable dans l'élaboration d'un plan réalisable qui permettra de protéger ces espèces en péril.

Le gouvernement n'a pas encore compris que son véritable rôle est de jeter des ponts entre les intervenants, et non de construire des murs. Voilà la vraie tâche du gouvernement en matière d'espèces menacées, mais le gouvernement a failli à sa tâche. La Loi sur les

Initiatives ministérielles

espèces en péril, que nous présentent maintenant les libéraux, polarisera et divisera les intervenants bien plus qu'elle ne les rapprochera. Au cours des prochaines minutes, j'expliquerai certains éléments problématiques de la Loi sur les espèces en péril et je présenterai les solutions que propose l'Alliance canadienne.

D'abord, j'aimerais attirer l'attention des députés sur l'élément le plus crucial que doit renfermer toute mesure législative concernant des espèces en péril, et que le gouvernement a omis. Quelle forme devrait prendre notre protection des espèces en péril? Pourquoi le respect des droits de propriété est-il essentiel à ce projet de loi?

L'Alliance canadienne est déterminée à protéger et à sauvegarder l'environnement naturel du Canada, ainsi que les espèces menacées, et à assurer le développement durable de nos ressources naturelles abondantes, pour le bien des générations d'aujourd'hui et de demain. En outre, selon nous, pour qu'une mesure législative concernant les espèces en péril soit efficace, elle doit respecter les droits fondamentaux des propriétaires de propriétés privées.

Tout plan d'action visant à protéger les espèces en péril doit se fonder sur le respect, c'est-à-dire le respect pour les espèces qui habitent nos eaux et nos terres et le respect pour ceux à qui appartiennent ces eaux et ces terres. Je reviendrai à cet aspect de la question lorsque je signalerai les principales lacunes du projet de loi.

Le problème avec une loi habilitante visant à protéger les espèces en péril, c'est que nous recevons couramment des plaintes, ces derniers jours, à propos d'une tendance troublante du gouvernement dans sa façon de mettre en oeuvre des mesures législatives. Je veux parler des lois habilitantes que le gouvernement a l'habitude de présenter. Il s'agit de lois qui prévoient la mise au point après coup d'un Règlement.

Le problème, c'est que ces règlements ne sont jamais examinés par des députés ni des comités. Le gouvernement s'arrange ainsi pour faire adopter indirectement un programme. Cette façon de faire n'est pas digne d'une démocratie car des questions qui devraient être débattues et qui pourraient être améliorées ne sont jamais débattues comme il faut. C'est justement cette façon de faire qu'on a adoptée avec le projet de loi.

Le cadre du rétablissement et les plans d'action sont exposés avec les pouvoirs vastes et absolus qu'aura le gouvernement fédéral de protéger les espèces en voie de disparition ou leur habitat au moyen d'un Règlement adopté ultérieurement par décret du conseil. Les véritables moyens d'exécution ne viendront qu'une fois le projet de loi adopté. Le paragraphe 1(4) prévoit ceci:

Sur recommandation faite par le ministre, le gouverneur en conseil peut, par règlement, [...] définir des termes pour l'application de cette loi ou des règlements.

Comment la Chambre saura-t-elle ce que nous adoptons si le gouvernement a carte blanche après coup?

Un autre problème est celui de l'indemnisation. Les répercussions d'un tel style de projet de loi et de gouvernement sont de plus en plus une source de complications, en particulier en ce qui

concerne des questions fondamentales comme les droits de propriété auxquels je viens de faire allusion.

• (1745)

Il est douloureusement manifeste que le gouvernement a passé ici complètement à côté de la question. En quoi est-ce évident? Dans tout ce projet de loi, le gouvernement n'a consacré que quelques articles secondaires à des questions de la plus haute importance pour les propriétaires, savoir l'indemnisation concernant les terres expropriées aux fins de la protection ou du rétablissement des espèces ou des habitats ainsi que les mesures d'intendance volontaires.

Le ministre n'a pas présenté de formule claire d'indemnisation dans le projet de loi. L'indemnisation, comme la majorité des autres questions importantes abordées dans ce projet de loi, sera réglée dans le cadre de règlements par décret à la suite de l'adoption du document, comme je viens de le dire.

Le ministre a cherché à prétendre qu'il s'occupe du problème en nommant un distingué spécialiste en économie dans le domaine des ressources pour fournir des avis concernant l'indemnisation des propriétaires touchés. Pourtant, le ministre refuse de reconnaître le caractère névralgique de cette question eu égard à la réussite de toute mesure législative concernant les espèces en péril. Le ministre refuse de reconnaître que l'indemnisation versée pour des terres expropriées n'est tout simplement pas équitable si elle ne correspond pas à la juste valeur marchande.

Si le ministre ne faisait qu'intégrer ce principe dans la mesure législative, la nomination d'un économiste du domaine des ressources serait probablement en grande partie inutile. De plus, si le gouvernement s'engageait à respecter le principe de la juste valeur marchande, la mesure législative serait fort probablement appuyée par une majorité de propriétaires. Au lieu de cela, en refusant par entêtement de tenir compte des droits des propriétaires, le ministre a isolé un groupe complet d'intervenants.

À ce sujet, il était intéressant de prendre connaissance du point de vue du ministre sur cette question l'autre jour lorsque la secrétaire parlementaire est intervenue au sujet du projet de loi. Elle a déclaré:

Lorsqu'on aura recours au filet de sécurité fédérale pour protéger des habitats essentiels qui se trouvent sur des terres privées, une indemnité sera versée pour les pertes inattendues résultant de restrictions imprévues dans l'utilisation habituelle de ces terres. Les dispositions en matière d'indemnisation n'encourageront toutefois pas les gens à se garder de prendre des mesures volontaires de protection de l'habitat dans l'espoir d'être ultérieurement indemnisés.

Quel genre de gouvernement peut faire une déclaration aussi scandaleuse? Ce qui est le plus indécent, c'est qu'un gouvernement montre autant de dédain à l'égard des droits de propriétés des Canadiens, qu'un gouvernement soit si irrespectueux à l'endroit de propriétaires qui ont déjà à coeur l'intendance de leurs terres et dont les familles s'occupent dans de nombreux cas de l'intendance des terres depuis des décennies et même des siècles. Dans bien des cas, cela a débuté avant la naissance du Canada ou des provinces.

Les propriétaires fonciers n'ont pas l'intention de faire la queue à la caisse, comme le ministre l'a dit avec arrogance il y a quelques mois. Le ministre pense-t-il vraiment que c'est ce que veulent les

Initiatives ministérielles

propriétaires fonciers? Au contraire, tout ce que veulent les propriétaires fonciers, c'est continuer d'être propriétaires de leur terres, de les utiliser comme bon leur semble et de s'en occuper. C'est le gouvernement qui décourage les propriétaires fonciers.

En ne les indemnisant pas de leurs terres à leur juste valeur marchande, le ministre dit en fait aux propriétaires fonciers qu'ils ne peuvent pas lui faire confiance ou faire confiance à un gouvernement pour respecter leur droit fondamental à la propriété.

Le ministre ne comprend pas. Les propriétaires fonciers ne coopéreront probablement pas si on ne les indemnise pas à leur juste valeur marchande des terres expropriées pour le rétablissement ou la protection des espèces et des habitats.

Par ailleurs, cette mesure législative ne dit pratiquement rien des initiatives en matière d'intendance. N'oublions pas qu'elle émane d'un ministre qui adore parler d'intendance, d'accords et de partenariats au cours des conférences de presse qu'il donne. Encore une fois, la secrétaire parlementaire a dit à la Chambre:

Pour que le projet de loi soit efficace, toutes les personnes concernées doivent l'appuyer. La réalité et l'expérience nous ont appris que, pour que le travail se fasse, il faut que les propriétaires fonciers, les groupes de conservation et les autres ordres de gouvernement travaillent ensemble.

Nous sommes entièrement d'accord. La question est de savoir comment le gouvernement va arriver à faire cela. Il ne nous le dit pas dans cette mesure législative. Quelle est son approche? Ce gouvernement parle d'intendance et d'encourager les gens à prendre des mesures volontaires en même temps qu'il parle de prendre le contrôle des terres. Du même coup, les libéraux sont en train de dire aux Canadiens qu'ils ne croient pas dans leur bonne volonté. Le projet de loi C-33 ne parle pas d'initiatives volontaires en matière d'intendance.

• (1750)

Ceci m'amène à mon quatrième point. Le projet de loi sur les espèces en péril donne à fond dans les mesures punitives de même que dans les mesures de perquisition et de confiscation de la part des fonctionnaires qui seront chargés d'appliquer la loi, ainsi que dans les menaces d'amendes et de peines d'emprisonnement, mais il ne fait pas grand chose pour encourager des initiatives de gestion volontaire, qui se sont révélées très fructueuses jusqu'ici. La majorité des producteurs et des propriétaires fonciers croient que le gouvernement pourrait obtenir davantage par la coopération avec les agriculteurs et avec les éleveurs que par des menaces de châtiement.

Je passe maintenant à un élément du projet de loi qui a suscité énormément de controverse. Je veux parler du rôle du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, ou COSEPAC. Le projet de loi prévoit également la création du Conseil canadien pour la conservation des espèces en péril, qui sera formé des ministres de l'Environnement, des Pêches et Océans et du Patrimoine canadien, de même que de leurs homologues provinciaux et territoriaux. Le COSEPAC aura pour principal rôle de définir l'orientation générale des activités du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada.

L'Alliance canadienne croit que les fonctions générales du COSEPAC, énoncées à l'article 15, par rapport au Parlement sont judicieuses et devraient être approuvées. Le COSEPAC fonctionnera en tant qu'organisme scientifique indépendant et élaborera des études et des évaluations annuelles de la situation des espèces sauvages, et fera rapport et fournira des conseils au ministre et au Conseil canadien pour la conservation des espèces en péril. Le COSEPAC conseillera le Parlement quant à l'établissement des priorités en matière de protection des espèces, mais il n'est pas pratique de soutenir que le COSEPAC devrait avoir le dernier mot sur le financement de ces priorités.

Certains soutiendront que cette opinion est incompatible avec la position d'une politique fondée sur une science solide. Cependant, comme le COSEPAC n'a aucun pouvoir réel d'imposition, il n'a pas de véritables recettes fiscales ni aucun pouvoir de dépenser. Je tiens à ce qu'il soit clair que l'Alliance canadienne appuie la création d'un organisme scientifique indépendant chargé de l'inscription des espèces, comme le COSEPAC, pour conseiller le Parlement afin qu'il détermine les priorités en matière de protection des espèces en péril. Par ailleurs, nous reconnaissons le rôle du Parlement comme pouvoir de dépenser dans la planification du rétablissement des espèces.

Je voudrais revenir un instant à la notion d'initiatives d'intendance pour protéger les espèces en péril. J'ai déjà mentionné que, dans sa version actuelle, le projet de loi C-33 prévoit de lourdes mesures punitives, mais ne fait grand-chose pour favoriser des initiatives sérieuses et volontaires de protection, qui ont été très fructueuses jusqu'à ce jour. Il est déplorable que des lois environnementales punitives et rigoureuses aient souvent remplacé l'engagement à collaborer par des sentiments d'antagonisme et de méfiance chez les groupes d'intéressés.

Il n'y a pas de meilleur exemple de cette approche inefficace à la protection de l'environnement que les lois sur la protection des espèces et de leur habitat. Aux États-Unis, par exemple, la Endangered Species Act de 1973 a détruit les relations indispensables qui existaient entre les propriétaires de terres privées et les groupes de protection. Lorsque les agriculteurs et les propriétaires de ranch ont été privés de la liberté de gérer leurs terres après que les objectifs de conservation eurent été atteints, ils n'étaient plus disposés à veiller à la survie des espèces en péril.

J'ai déjà fait valoir cet argument, mais je dois le souligner. À cause de cette loi, les groupes de protection ont été privés des relations de travail utiles qu'ils avaient avec les propriétaires de terres privées. Dans bien des cas, les propriétaires ont perdu leurs terres et leurs moyens de subsistance, et les espèces en péril ont perdu les partenaires sur lesquels elles comptaient pour survivre. À mon avis, il est important que le Canada tire des leçons de cette malheureuse expérience qu'ont connue les États-Unis.

• (1755)

La loi américaine sur les espèces menacées fait peser une part disproportionnée du fardeau financier concernant la protection de l'habitat sur les propriétaires de terres privées, ce qui s'est traduit pour eux par une perte considérable de l'utilisation qu'ils peuvent faire de leurs terres à des fins économiques. Découragés par ces

mesures, les propriétaires fonciers américains ont commencé à déployer des moyens pour que leurs terres ne soient pas occupées par des espèces en voie de disparition ou menacées.

Pour assurer l'efficacité d'une loi canadienne visant à protéger les espèces en péril, il nous faut reconnaître que, si la protection des espèces et de leur habitat est dans l'intérêt tous, c'est également une responsabilité qui incombe à tous.

Il convient de souligner que les réalisations les plus remarquables de ce siècle en matière de conservation sont le fruit de la collaboration empressée des propriétaires de terres privées. Si les efforts d'intendance volontaires sont importants au yeux du gouvernement, il faudrait renforcer les programmes existants en faveur de la conservation privée.

J'ai exposé aujourd'hui la route à suivre pour protéger les espèces en péril. Comme je l'ai mentionné en commençant, le débat sur le projet de loi sur les espèces en péril ne consiste pas à savoir qui se préoccupe davantage de l'environnement. Il s'agit plutôt de travailler ensemble à la recherche de solutions. C'est un débat portant sur les meilleures politiques à adopter pour répondre aux besoins des intervenants et sur les efforts à déployer pour amener tous les Canadiens à se faire les gardiens du territoire.

J'espère, dans le cadre de ce débat, surtout à l'étape de l'étude en comité où nous aurons l'occasion d'examiner à fond le projet de loi et d'entendre bon nombre d'autres intervenants que j'ai mentionnés dans mon discours, que le gouvernement songera à renforcer les dispositions de la mesure législative afin de réunir toutes les parties intéressées.

J'ose espérer, et l'Alliance canadienne ose espérer, que, de façon générale, le thème de ce projet de loi sur les espèces en péril recevra l'appui de tous les Canadiens. C'est là une initiative que la plupart de nos concitoyens souhaitent. Je le répète, cela en devient une question d'équité. Il faudrait que l'on en vienne à proposer des textes de loi dont le thème rassemblerait les Canadiens.

J'ai déjà indiqué à différentes occasions avant ce débat qu'il arrivait souvent que le gouvernement présente à la Chambre des initiatives faibles qui divisent les Canadiens. En voici un autre exemple parfait. Tout aussi désireux qu'ils sont de voir ce texte recevoir l'aval de tous les segments de la société, les environnementalistes et d'autres parties prenantes s'accordent sur la faiblesse de l'engagement pris par le gouvernement du Canada dans le discours du Trône et lors des différents débats concernant l'environnement tenus jusqu'ici, surtout au vu des financements alloués au titre de l'environnement, notamment de la protection des espèces menacées et autres domaines liés à l'environnement.

Je ne saurais trop insister sur la nécessité de trouver une solution équilibrée qui permette de concilier les intérêts de toutes les parties en cause et sur le fait que l'indemnisation doit être la solution. C'est ce que souhaitent les associations de défense de l'environnement, surtout s'agissant d'élaborer des plans de rétablissement des espèces, lesquels nécessiteraient la collaboration des propriétaires et d'autres groupes s'occupant de gestion foncière. Il s'agit de mettre de côté des fonds pour un dédommagement convenable, en particulier des propriétaires fonciers privés qui auront la bonté de mettre en

oeuvre un programme de rétablissement des espèces en danger de disparition et de contribuer à sa réussite; il faut veiller à ce que ces gens soient convenablement dédommagés.

C'est la seule chose qui manque dans cette mesure législative, particulièrement lorsqu'il s'agit de rapprocher ces groupes. J'ai mentionné, au début de mon discours et après, comment certains types de mesures législatives présentés dans cette Chambre divisent les Canadiens ainsi que les intervenants. J'aimerais que le gouvernement écoute et commence à apporter des changements qui rapprocheraient tous ces groupes. Lorsque j'écoute les divers intervenants, je constate qu'il ne fait aucun doute qu'ils semblent tous avoir le même objectif. Ils veulent tous que la protection des espèces en danger de disparition donne des résultats.

Comme je l'ai dit, j'espère qu'à l'étape du comité nous chercherons des moyens de créer, en tant que Canadiens en cette Chambre, une bonne mesure législative, pouvant rapprocher les divers intervenants. J'espère que nous adopterons l'attitude que souhaitent tous les intervenants, à savoir que nous chercherons à rapprocher les gens et à atteindre notre objectif tout en traitant les gens de façon équitable.

• (1800)

Il arrive en comité et même à la Chambre que nous redressions l'échine et que nous fassions de la politique partisane. Mais je suis convaincu qu'il n'y a rien de partisan à propos des espèces menacées et de leur protection. En tant que députés canadiens, surtout si nous faisons preuve de leadership envers les parties concernées qui désirent participer au processus, nous pouvons apporter des modifications à cette mesure législative qui, je le crois, plaira à tous et fera avancer les questions liées aux espèces menacées.

Cela dit, l'Alliance canadienne espère qu'on élaborera un plan qui permettra de vraiment protéger les espèces en danger. J'espère que les députés, le ministre et les membres du comité feront preuve de leadership à mesure que nous approchons de l'étape à laquelle nous pourrions apporter des amendements pour renforcer cette mesure législative.

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Madame la Présidente, il me fait plaisir de prendre la parole sur le projet de loi C-33 en deuxième lecture, la Loi sur les espèces en péril.

Avant de commencer mon exposé, j'aimerais faire une brève mise en situation. La biodiversité dans son ensemble est le résultat de l'évolution terrestre ayant cours depuis plus de 4,5 milliards d'années. Ce processus évolutif a fourni une large sélection d'organismes vivants et d'environnements naturels à la planète. Ils composent les écosystèmes que nous connaissons aujourd'hui et jouent tous un rôle au sein de la chaîne alimentaire et participent à l'équilibre biologique de la planète.

Toutefois, depuis quelques années, les scientifiques indiquent qu'on assiste à une extinction grandissante de certaines espèces, ainsi qu'à une augmentation de celles menacées d'extinction ou fortement vulnérables.

Initiatives ministérielles

La diminution ou la dégradation de cette diversité biologique nous touche tous et peut avoir des conséquences imprévues pour nos milieux de vie. Au Canada, comme ailleurs dans le monde, on tente depuis quelques années de freiner ce phénomène. À partir des années 1970, des conventions internationales ont été signées dans le but de restreindre le commerce de certaines espèces animales et végétales afin de les protéger de l'extinction.

Par exemple, il y a eu, en 1971, la Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitat des oiseaux d'eau, mieux connue sous le nom de RAMSAR. La Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, plus couramment connue sous le nom de CITES, fut signée en 1973. En 1979, il y a eu la Convention sur la conservation des espèces migratrices d'animaux sauvages.

En 1992, lors du Sommet de Rio, une bonne. . .

L'hon. Don Boudria: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Je m'excuse auprès de ma collègue qui faisait son exposé, mais je comprends qu'il se terminera à la fin de la journée. Je dois l'interrompre pour donner un avis à la Chambre.

* * *

[Traduction]

LOI DE 1999 MODIFIANT L'IMPÔT SUR LE REVENU

PROJET DE LOI C-25—AVIS DE MOTION D'ATTRIBUTION DE TEMPS

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, il ressort des négociations tenues aujourd'hui et les jours précédents qu'il a été impossible d'en arriver à un accord visé aux paragraphes 78(1) ou 78(2) du Règlement relativement aux délibérations à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-25, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu, la Loi sur la taxe d'accise et la Loi d'exécution du budget de 1999.

En vertu des dispositions du paragraphe 78(3) du Règlement, je donne avis qu'un ministre de la Couronne proposera, à la prochaine séance de la Chambre, une motion attribuant un nombre précis de jours ou d'heures aux délibérations à cette étape et aux décisions requises pour disposer de cette étape.

Des voix: Honteux!

* * *

● (1805)

[Français]

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-33, Loi concernant la protection des espèces sauvages en péril au Canada, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Madame la Présidente, permettez-moi de reprendre là où j'étais rendue.

En 1992, lors du Sommet de Rio, une bonne partie de la communauté internationale, dont le Canada, a signé la Convention sur la biodiversité et s'est engagée «à formuler ou maintenir en vigueur les dispositions législatives et autres dispositions réglementaires nécessaires pour protéger les espèces et les populations menacées».

Peu après, les libéraux ont d'ailleurs promis dans leur livre rouge de protéger à long terme les espèces qui peuplent notre planète. Dans cet esprit, l'actuelle ministre du Patrimoine canadien, alors ministre de l'Environnement, a, en 1995, déposé un premier projet de loi. Celui-ci a provoqué un nombre incroyable de protestations et de critiques, surtout de la part des groupes environnementaux.

Un des principaux reproches formulés à cette époque à l'endroit de ce projet de loi était qu'il se restreignait aux seuls territoires fédéraux. Faisant valoir que seulement quatre provinces, dont le Québec, disposaient d'une Loi sur les espèces menacées, les environnementalistes indiquaient qu'il était essentiel pour le gouvernement d'intervenir à l'échelle canadienne.

En 1996, le gouvernement fédéral propose aux ministres de l'Environnement des provinces et des territoires un accord pancanadien intitulé «Accord pour la protection des espèces en péril».

En octobre 1996, les ministres de la Faune conviennent en principe de celui-ci. À l'époque, David Cliche, ministre de l'Environnement du Québec, signe cet accord mais émet un communiqué de presse indépendant où il indique clairement qu'il ne peut rester indifférent au fait que cet accord ouvre probablement la porte aux chevauchements et qu'il faudra surveiller de près la suite des événements.

À peine quelques semaines plus tard, le gouvernement fédéral, par l'entremise de son ministre de l'Environnement de l'époque, Sergio Marchi, dépose à la Chambre le projet de loi C-65, Loi concernant la protection des espèces en péril au Canada, qui est en quelque sorte l'ancêtre du projet de loi C-33 dont nous discutons aujourd'hui.

Je ne sais pas si ce gouvernement est responsable ou pas, mais je sais qu'il fut alors, comme c'est le cas aujourd'hui, critiqué par les provinces pour les pouvoirs extrêmement larges qu'il s'octroie pour la protection des espèces. L'Alberta, la Colombie-Britannique, la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve, le Nouveau-Brunswick, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest exprimeront, tour à tour, leur vive inquiétude quant à la notion d'espèces «transfrontalières» et aux pouvoirs définis dans la loi.

Nombreux sont ceux qui dénonceront la volte-face du ministre par ce projet de loi, qui allait à l'encontre des propos qu'il tenait—on dirait que tout se reproduit dans ce gouvernement—quelques semaines plus tôt quant à un désir d'harmonisation entre les provinces, et non d'imposition de normes. Les libéraux laisseront le projet de loi C-65 mourir au *Feuilleton*.

Initiatives ministérielles

Ils ramènent aujourd'hui la question à l'ordre du jour en nous présentant un nouveau projet de loi amélioré, disent-ils. Amélioré dans quel sens? Amélioré au niveau du respect de juridiction des provinces?

Il est à noter que le fédéral dispose de certaines lois qui lui permettent d'intervenir pour la protection des espèces, comme celle sur les pêches, ou encore celle sur les parcs nationaux, mais aucune législation fédérale n'est directement vouée à cet objectif.

• (1810)

Le projet de loi C-33, s'il était adopté, serait le premier instrument légal canadien portant directement sur la protection des espèces menacées.

Comme la pollution et les espèces migratrices ne connaissent pas les frontières, un effort concerté est évidemment nécessaire à l'échelle internationale. Il en va logiquement de même à l'échelle plus petite du Canada. Le fédéralisme canadien appelle à la collaboration entre les provinces dans ce dossier, puisque les compétences dans ce domaine sont partagées au Canada. Ainsi, améliorer la protection des espèces menacées au Canada est nécessaire.

On estime à près de 70 000 le nombre d'espèces connues vivant au Canada, et un bon nombre de celles-ci ne seraient présentes qu'en sol canadien. À ce jour, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, le COSEPAC, a désigné 340 espèces sauvages comme étant en péril au Canada. Cet organisme, créé 1978, se compose de représentants de chaque agence gouvernementale, des provinces et des territoires, ainsi que de quatre organismes de conservation nationaux. Il est l'acteur principal en matière de protection des espèces et son mandat est de répertorier les espèces en péril sur le territoire canadien.

Le COSEPAC signale que, des 340 espèces sauvages en péril au Canada: «[...] 12 sont maintenant disparues, 15 autres sont disparues du Canada ou ne se trouvent plus à l'état sauvage au Canada, 87 sont en voie de disparition, 75 sont menacées et 151 sont vulnérables, c'est-à-dire qu'elles sont des espèces préoccupantes. Des 97 espèces dont le statut a été réévalué ces dernières années, 26 se dirigent davantage dans la voie de la disparition.» Ce constat a été inscrit dans le document de la Loi sur les espèces menacées, un guide du gouvernement du Canada paru le 11 avril 2000 et publié par le ministère de l'Environnement.

Inutile de préciser ici que sans législation fédérale ou provinciale appropriée, sans mesures coercitives et sans ressources adéquates, les interventions de COSEPAC sont mineures et leur impact limité. Avec l'augmentation des rythmes de disparition des espèces, la situation est sérieuse. Il est donc nécessaire de réagir efficacement.

Mais le projet de loi C-33 ajoute-t-il réellement une protection additionnelle applicable? Ce projet de loi va-t-il réellement contribuer à améliorer la protection de nos écosystèmes et des espèces menacées qui les composent?

Qu'on me permette de parler des enjeux, selon le Bloc québécois. Malgré l'indication sommaire au sein du préambule que la respon-

sabilité est partagée en matière de protection des espèces, le projet de loi n'est pas rédigé sur ce ton et ne reflète pas la réalité, à savoir que l'essentiel de la protection des habitats concerne les provinces.

En effet, tout porte à croire que le ministre détient le pouvoir—je dis bien le pouvoir—d'imposer sa vision de la protection aux provinces lorsqu'il le juge nécessaire. En d'autres termes, sa législation aura, de facto, préséance sur les législations provinciales existantes et ce, même lorsque les habitats sont entièrement sous juridiction provinciale.

À l'article 10, on dit que le ministre «peut conclure» un accord relatif à l'application des dispositions de la présente loi.

• (1815)

Plus précisément dans la section sur les interdictions générales, à l'article 34(2), il est clairement écrit:

Sur recommandation du ministre, le gouverneur en conseil peut, par décret, prévoir l'application des articles 32 et 33 dans une province, ailleurs que sur le territoire domanial [...]

Qui plus est, on indique que si le ministre estime que le droit de la province—l'article (34(3))—ou le droit du territoire—l'article (35(3))—ne protège pas l'espèce, il est tenu de recommander au gouverneur en conseil la prise d'un décret.

Certes, il est aussi écrit aux alinéas 4(a) des articles 34 et 35 respectivement que le ministre ne recommande la prise du décret qu'après avoir consulté le ministre provincial ou territorial compétent. Néanmoins, on ne parle que de consultation. Il semble implicitement qu'en cas de désaccord, l'avis du ministre fédéral primera.

De même, par l'article 36, on oblige les provinces qui identifient certaines espèces comme étant en voie de disparition, mais qui n'apparaissent pas sur la liste des espèces désignées par COSEPAC, à appliquer les mêmes interdictions à leurs espèces que celles imposées aux espèces désignées.

Ce faisant, le gouvernement fédéral s'arroge le droit d'imposer sa façon de faire pour la protection des espèces. Pour nous du Bloc, il n'est pas évident que la voie de la contrainte et des amendes soit celle qu'une province veuille privilégier en tout temps.

Pour ce qui concerne les programmes de rétablissement, le choix des termes est lui aussi troublant en ce qui a trait aux compétences des provinces en la matière. En effet, à l'article 39, il est écrit que le ministre compétent élaborera le programme de rétablissement en collaboration avec le ministre provincial compétent «dans la mesure du possible». Je répète: «dans la mesure du possible».

Il en va de même pour la question des plans d'action abordée aux articles 47 et 48. Plus particulièrement, l'ensemble de la section portant plus directement sur la question de l'habitat essentiel, soit les articles 57 à 64, permet au gouvernement d'élaborer des codes de pratique et d'imposer des normes ou directives nationales, alors que le fédéral n'a aucun droit de regard sur la majeure partie des territoires concernés et aucun pouvoir sur la gestion des ressources dans ces milieux.

Initiatives ministérielles

Ainsi, en plus du large pouvoir discrétionnaire octroyé au ministre de l'Environnement, le projet de loi ne respecte pas le partage juridictionnel, tel qu'établi au sein de la Constitution et interprété au fil des années. Ce projet de loi empiète carrément sur les compétences des provinces et exclut ces dernières de tout apport réel et direct dans le processus. Les lois déjà existantes sont ignorées.

Certes, la protection des espèces ne peut être effective que si les habitats sont eux aussi protégés, mais c'est aux provinces qu'il revient de gérer ces questions en collaboration avec les divers intervenants du milieu.

En effet, malgré le fait que le ministre endosse, en théorie, la responsabilité partagée entre le gouvernement et les provinces en matière de protection des espèces, ce n'est pas le cas en pratique. Premièrement, il fait fi du partage des pouvoirs et de la responsabilité des provinces en ce qui a trait à la gestion des habitats et à la protection des espèces; deuxièmement, il ignore les lois déjà en place et, troisièmement, il s'octroie des pouvoirs extrêmement larges en matière de protection des espèces.

• (1820)

Le gouvernement fédéral va ainsi à l'encontre d'une véritable harmonisation environnementale entre les différents paliers de gouvernement.

Permettez-moi de vous parler de la position des groupes environnementaux et de l'industrie. La plupart des groupes environnementaux s'opposent au projet de loi du ministre de l'Environnement. Ceux qui devraient pourtant, d'emblée, être ses alliés pour toute tentative d'améliorer la protection des espèces sauvages, trouvent le projet de loi inutile, voire dangereux.

En effet, un tollé de protestations et de critiques assiegent le ministre depuis le dépôt de son projet de loi. La plupart des intervenants jugent le projet de loi trop faible. Même des organismes représentant les industries jugent que ce projet de loi ne permettra pas de protéger davantage les espèces ni de préciser la ligne de conduite qu'elles devraient adopter en ce qui a trait à la protection des espèces résidant sur les lieux de leur exploitation.

Des représentants de l'Association canadienne des pâtes et papiers et de l'Association minière indiquent que le gouvernement «aurait pu adopter une approche beaucoup plus forte en ce qui concerne les terres fédérales et les aires naturelles dont la responsabilité constitutionnelle n'est pas remise en cause». Il est à noter qu'en son état, le projet de loi C-33 effraie quelque peu les représentants de certaines industries qui jugent les questions d'indemnisation insuffisamment définies, dicit le représentant de l'Association canadienne des pâtes et papiers, et celles des amendes et des poursuites excessives dans les cas où l'espèce n'a pas été tuée de manière délibérée. Ces propos ont été tenus par un porte-parole de l'Association minière canadienne.

Toutefois, le problème principal qui semble être soulevé par l'ensemble des groupes environnementaux repose plutôt sur le fait que les décisions concernant la désignation des espèces seront

prises par le ministre et son cabinet, plutôt que par les scientifiques eux-mêmes. Cette réalité amène certains activistes, comme la directrice de la Campagne canadienne pour la protection des espèces menacées, à déclarer que le projet de loi C-33 est un «échec fulgurant» et ne permettra pas de protéger les espèces canadiennes.

Certains autres, à l'instar d'une des avocates du Sierra Club, sont plus nuancés mais dénoncent tout de même la faiblesse de la loi et l'ignominie qu'un tel pouvoir discrétionnaire soit accordé aux politiciens quant à la désignation des espèces.

On reproche au ministre de privilégier, par son projet de loi, une approche à la pièce évaluée à la discrétion du Cabinet, plutôt qu'une approche d'ensemble douce pour la négociation, mais appuyée de recours légaux contraignants si les ententes ne sont pas possibles.

Allant au-delà des considérations de partage des compétences, les militants environnementaux soutiennent que le fédéral peut et doit s'immiscer pour légiférer sur l'ensemble des terres, incluant les terres provinciales, afin de protéger adéquatement les espèces effectuant des mouvements transfrontaliers. Ils ajoutent que le seul lieu de résidence naturel des espèces ne peut être suffisant et que c'est l'ensemble de l'habitat critique qui doit être protégé.

Permettez-moi de vous donner la position du gouvernement du Québec envers le projet de loi C-33. Le ministre de l'Environnement du Québec, Paul Bégin, a déclaré, dès le dépôt du projet de loi de son homologue fédéral, que celui-ci ne constituait qu'un nouveau dédoublement inutile pour le Québec.

• (1825)

En effet, le ministre québécois a indiqué que le projet de loi C-33 déposé par le gouvernement fédéral visait non seulement à mettre en place un filet de sécurité pour les espèces menacées et leurs habitats sur les sites de juridiction fédérale, mais aussi sur l'ensemble du territoire québécois.

Comme mentionné précédemment, bien qu'il puisse être du ressort du fédéral de légiférer pour protéger les espèces migratrices, il ne détient aucun pouvoir constitutionnel en ce qui a trait à la gestion des habitats en territoire provincial. Il ne peut évidemment être question, pour le gouvernement du Québec, que le fédéral envahisse des champs de compétence qui ne sont pas les siens et vienne lui dicter la marche à suivre pour la protection de ses écosystèmes, alors même que le Québec possède déjà des législations visant à protéger les espèces menacées et leurs milieux.

M. Bégin précise:

[...] le Québec a toujours agi de façon responsable et adéquate dans le domaine de la protection de ses espèces floristiques et fauniques les plus fragiles et il entend continuer à assumer sa juridiction en cette matière. En aucun moment nous n'accepterons une législation parapluie couvrant l'ensemble des actions dans ce domaine.

Je faisais référence au communiqué concernant la Loi fédérale sur les espèces en péril au Canada que le gouvernement du Québec a publié, le 11 avril 2000, et qui provenait du cabinet du ministre de l'Environnement.

Initiatives ministérielles

En fait, le gouvernement du Québec croit qu'une législation comme celle proposée par le projet de loi C-33 pourrait être recevable si elle excluait toute espèce ou habitat sous la juridiction des provinces et qu'elle était instaurée en territoires provinciaux si, et seulement si, la province ou le territoire en faisait explicitement la demande.

Le gouvernement du Québec n'aurait pas besoin de recourir à une telle disposition, puisqu'il a adopté sa propre loi sur la question à la fin des années 1980. En effet, le gouvernement du Québec a adopté la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables en 1989 et dispose aussi d'une Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune ainsi que d'un règlement sur les pêches.

Ces trois appuis légaux fournissent au Québec les outils nécessaires pour identifier les espèces en péril, les désigner légalement comme espèces menacées ou vulnérables, protéger leurs milieux et élaborer la mise en oeuvre de plans de rétablissement afin de protéger adéquatement les espèces et les habitats dont la situation est précaire.

Qu'on me permette de donner la position du Bloc québécois. Avec l'augmentation des rythmes de disparition, la situation est sérieuse et il est vrai qu'il est nécessaire de réagir efficacement.

Mais le projet de loi C-33 ajoute-t-il réellement une protection additionnelle applicable? Ce projet de loi va-t-il réellement contribuer à améliorer la protection de nos écosystèmes et des espèces menacées qui les composent? À notre avis, la réponse à ces deux questions est négative.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Je m'excuse d'interrompre l'honorable députée, mais quand le projet de loi reviendra devant la Chambre, elle aura environ 14 minutes pour poursuivre son discours.

Comme il est 18 h 30, la Chambre s'ajourne jusqu'à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 30.)

TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 15 mai 2000

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La création d'emplois

M. Mancini	6785
Motion	6785
M. Bailey	6787
M. Keyes	6788
M. Lebel	6790
M. Muise	6791
M. Mancini	6792

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

La Loi sur les transports au Canada

Projet de loi C-26. Étape du rapport.	6793
--	------

Décision de la présidence

Le vice-président	6793
Mme Desjarlais	6793
Retrait de la motion no 2	6794

Motions d'amendement

Mme Desjarlais	6794
Motions nos 1, 3 et 4	6794
M. Collenette	6795
Mme Meredith	6796
M. Guimond	6797
M. Casey	6798
Mme Hardy	6799
Rejet de la motion no 1	6800
Rejet de la motion no 3	6800
Rejet de la motion no 4	6801
Mme Desjarlais	6801
Motions nos 5 et 6	6801
M. Collenette	6801
M. Guimond	6803
Mme Meredith	6803
M. Keyes	6803
M. Casey	6804
M. Blaikie	6804
M. Blaikie	6805
Rejet de la motion no 5 avec dissidence	6805
Rejet de la motion no 6 avec dissidence	6805
M. Guimond	6806
Motion no 7	6806
M. Collenette	6806
M. Guimond	6806
M. Collenette	6807
Rejet de la motion no 7	6809
Motion d'approbation	6809
M. Collenette	6809
Adoption de la motion	6809
Troisième lecture	6809
M. Collenette	6809

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

La Semaine nationale de la police

M. Perić	6809
----------------	------

Le gouvernement du Canada

M. Elley	6809
----------------	------

Le CRTC

M. Mark	6809
---------------	------

La Société Radio-Canada

M. Easter	6810
-----------------	------

La Journée internationale des familles.

Mme Sgro	6810
----------------	------

Le Programme des partenariats du millénaire

Mme Redman	6810
------------------	------

L'Océanic de Rimouski

Mme Tremblay	6810
--------------------	------

Les études nordiques

M. Adams	6810
----------------	------

Le transport du grain

M. Bailey	6811
-----------------	------

Vina Waddell

M. Pratt	6811
----------------	------

Le décès de M. Keizo Obuchi

M. Wilfert	6811
------------------	------

Le traité niska'a

Mme Davies	6811
------------------	------

La fusion nucléaire

M. Bergeron	6811
-------------------	------

La Gaspésie

M. Assad	6812
----------------	------

Le Parti progressiste conservateur

M. Borotsik	6812
-------------------	------

L'hygiène et la sécurité au travail

Mme Longfield	6812
---------------------	------

La famille

M. Bigras	6812
-----------------	------

L'Alliance canadienne

M. Schmidt	6813
------------------	------

QUESTIONS ORALES

La Société pour l'expansion des exportations

Mme Grey	6813
M. Gray	6813
Mme Grey	6813
M. Gray	6813
Mme Grey	6813
M. Gray	6813
M. Strahl	6813
M. Gray	6814
M. Strahl	6814
M. Gray	6814

Le développement des ressources humaines

M. Duceppe	6814
Mme Stewart (Brant)	6814
M. Duceppe	6814
Mme Stewart (Brant)	6814
M. Gauthier	6814

Mme Stewart (Brant)	6814	Mme Copps	6819
M. Gauthier	6815	L'environnement	
Mme Stewart (Brant)	6815	Mme Leung	6819
La Société Radio-Canada		M. Anderson	6819
M. Blaikie	6815	Les affaires autochtones	
Mme Copps	6815	M. Konrad	6820
M. Blaikie	6815	M. Nault	6820
Mme Copps	6815	Les enquêtes de la Gendarmerie royale du Canada	
La santé		Mme Venne	6820
M. MacKay	6815	M. MacAulay	6820
M. Rock	6815	La Devco	
M. MacKay	6815	M. Mancini	6820
M. Rock	6816	M. Goodale	6820
L'industrie du transport aérien		Les transports	
Mme Meredith	6816	M. Casey	6820
M. Collette	6816	M. Collette	6820
Mme Meredith	6816	Le Programme d'infrastructures	
M. Collette	6816	M. Proulx	6821
Le développement des ressources humaines		Mme Robillard	6821
M. Guimond	6816	Les affaires autochtones	
Mme Stewart (Brant)	6816	M. Konrad	6821
M. Guimond	6816	M. Nault	6821
Mme Stewart (Brant)	6816	Les organismes génétiquement modifiés	
La santé		Mme Alarie	6821
M. Elley	6817	M. Rock	6821
M. Rock	6817	L'environnement	
M. Elley	6817	M. Gruending	6821
M. Rock	6817	M. Anderson	6821
Le système bancaire		Le Service correctionnel du Canada	
M. Loubier	6817	M. Abbott	6822
M. Peterson	6817	M. MacAulay	6822
M. Loubier	6817	La santé	
M. Peterson	6817	Mme Davies	6822
Le Service correctionnel du Canada		M. Rock	6822
M. Cadman	6817	Le transport du grain	
M. MacAulay	6817	M. Borotsik	6822
M. Cadman	6817	M. Goodale	6822
M. MacAulay	6818	M. Borotsik	6822
Les personnes sourdes et malentendantes		M. Goodale	6822
Mme St-Hilaire	6818	AFFAIRES COURANTES	
Mme Copps	6818	Réponse du gouvernement à des pétitions	
L'environnement		M. Lee	6823
M. Jordan	6818	Questions au Feuilleton	
M. Anderson	6818	M. Lee	6823
Le Service correctionnel du Canada		INITIATIVES MINISTÉRIELLES	
M. Thompson (Wild Rose)	6818	La Loi sur les transports au Canada	
M. MacAulay	6818	Projet de loi C-26. Troisième lecture	6823
M. Thompson (Wild Rose)	6818	M. Collette	6823
M. MacAulay	6818	M. Keyes	6827
La santé		M. Collette	6827
Mme Wasylycia-Leis	6818	Mme Meredith	6828
M. Rock	6819	M. Guimond	6831
Mme Wasylycia-Leis	6819	Mme Desjarlais	6835
M. Rock	6819	M. Dromisky	6838
Les nouvelles régionales à Radio-Canada		Mme Desjarlais	6838
M. Muise	6819		
Mme Copps	6819		
M. Muise	6819		

M. Casey	6838
M. Borotsik	6839
M. Casey	6839
M. Konrad	6841
M. Casey	6842
M. Borotsik	6842
M. Casey	6842
M. Herron	6843
M. Casey	6843
M. Collenette	6843
M. Bailey	6843
M. Collenette	6843
M. Herron	6843
M. Lastewka	6843
M. Bailey	6843

Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi	6844
La Loi sur les espèces en péril	
Projet de loi C-33. Deuxième lecture	6844
M. Jaffer	6844
Mme Girard-Bujold	6847
M. Boudria	6848
Loi de 1999 modifiant l'impôt sur le revenu	
Projet de loi C-25—Avis de motion d'attribution de temps	
M. Boudria	6848
Loi sur les espèces en péril	
Projet de loi C-33. Deuxième lecture	6848
Mme Girard-Bujold	6848

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes/Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste – lettre

Lettermail

**03159442
Ottawa**

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

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing,
45 Sacré – Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

**Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :
Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies may be obtained from Canadian Government Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9

**The English version of this publication may be obtained from Canadian Government Publishing,
Ottawa, Canada K1A 0S9.**