



CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 136 • NUMÉRO 076 • 2<sup>e</sup> SESSION • 36<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le vendredi 31 mars 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 vendredi 31 mars 2000

La séance est ouverte à 10 heures.

---

*Prière*

---

### INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1005)

[Traduction]

#### LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

**L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.)** propose: 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 pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

—Madame la Présidente, je suis de participer ce matin au débat sur le projet de loi C-26 qui a été présenté le 17 février, dernière étape de plan d'action du gouvernement visant à restructurer l'industrie du transport aérien.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais remercier mes collègues de l'opposition qui ont accepté de limiter le débat de deuxième lecture afin que nous puissions renvoyer le projet de loi au comité à 13 h 30. On a consenti à des restrictions de temps. Je sais que j'ai droit à 40 minutes, mais je vais essayer de me limiter à 20 minutes.

Il s'est passé beaucoup de choses ces derniers mois, mais nous voilà maintenant engagés dans une phase très excitante de ce processus de restructuration. Il est loin d'être parfait et on entend y apporter des améliorations, mais nous voyons déjà les signes positifs de cette restructuration.

[Français]

Avec ce projet de loi, le gouvernement s'attaque au défi que pose un changement radical dans l'industrie canadienne du transport aérien—le partage de deux compagnies aériennes nationales qui rivalisaient pour la clientèle, à un seul transporteur dominant—avec un monopole complet sur certaines routes. L'objectif primordial de ce projet de loi est, par conséquent, de protéger les consommateurs et les collectivités contre les effets d'un monopole et de promouvoir la concurrence.

[Traduction]

Comme je l'ai dit, il s'est passé plein de choses depuis l'été dernier et j'aimerais en tracer un bref historique.

• (1010)

Nous avons commencé au printemps de l'an dernier à être très préoccupés au sujet de la situation financière des Lignes aériennes Canadien international. La compagnie s'est mise en rapport avec nous à quelques reprises pour nous parler des difficultés qu'elle traversait. Elle nous a écrit pour nous demander de trouver une solution. Nous avons donc eu recours à l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada. De son côté, Air Canada a soulevé la question lors d'entretiens privés avec les fonctionnaires de mon Ministère.

Je ne vais pas revenir sur le passé, mais la question a été quelque peu controversée. Ceux qui croient que le gouvernement ne savait pas très bien ce qu'il faisait au départ n'ont qu'à se reporter aux déclarations que mon collègue, le ministre de l'Industrie, et moi avons faites le 13 août l'an dernier, ainsi qu'aux déclarations suivantes pour voir que nous avions une stratégie. J'avoue que nous n'avions pas pu prévoir toutes les réactions dans cette stratégie. En fait, ce qui est arrivé en automne a été très controversé.

On disait que nous ne savions pas ce que nous faisons. C'était absolument faux. On disait aussi que nous nous étions en quelque sorte arrangés pour tenir le commissaire à la concurrence à l'écart de toute cette affaire. C'était absolument faux. Ce que nous avons fait, c'est essayer de chercher auprès du secteur privé des solutions aux problèmes auxquels était confrontée l'aviation commerciale canadienne et ça a marché. En recourant à l'article 47, nous n'avons pas du tout tenu le Bureau de la concurrence à l'écart. En fait, le commissaire à la concurrence a joué un rôle très actif dans toute cette affaire. Toutefois, certaines dispositions de la Loi sur la concurrence ont dû être suspendues durant cette période.

Au cours des 90 jours qu'a duré cette suspension, le commissaire m'a adressé une lettre pour me faire plusieurs suggestions. Plusieurs de ses suggestions ont été retenues pour l'élaboration du cadre que j'ai rendu public en octobre devant le comité permanent. Le commissaire de la concurrence a véritablement eu voix au chapitre. En fait, le cadre a été la seconde étape du processus. J'ai demandé aux comités de la Chambre et du Sénat d'examiner ce cadre et de proposer des idées.

### *Initiatives ministérielles*

Les comités de la Chambre et du Sénat ont travaillé très dur. Il faut les féliciter d'avoir consacré autant de temps à la question, beaucoup plus que durant les délibérations habituelles. Ils l'ont fait parce qu'ils savaient que la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada était essentielle et dans l'intérêt de tous les Canadiens. Je remercie mes collègues de la Chambre et du Sénat du travail qu'ils ont fait.

Il a été encourageant de constater le degré de consensus obtenu entre les deux comités sur les questions fondamentales liées à l'encouragement à la concurrence et à la protection du consommateur. Sur un certain nombre de questions, il a été clair que, une fois que nous avons vu les recommandations du comité, nous avons constaté un appui des initiatives présentées dans le cadre stratégique.

Comme le savent les députés, la réponse aux recommandations du comité permanent de la Chambre a été déposée le 17 février comme l'exige le Règlement. J'ai estimé qu'il était utile de déposer la réponse officielle du gouvernement en même temps que notre projet de loi sur la restructuration de l'industrie du transport aérien.

J'aimerais faire ressortir le lien qui existe entre le cadre stratégique d'octobre, principalement basé sur les conseils du commissaire de la concurrence, et le projet de loi dont nous sommes maintenant saisis, le projet de loi C-26. Le cadre stratégique exposait brièvement deux principes dominants et cinq grands domaines de préoccupation du public, dont j'ai parlé pour la première fois en septembre dernier. Les principes étaient que la sécurité n'allait pas être compromise et que la Loi sur les langues officielles s'appliquerait à Air Canada ou à tout autre transporteur dominant éventuel et qu'elle serait efficacement mise en application.

Cinq points inquiétaient les voyageurs canadiens: les tarifs, la concurrence, la propriété et le contrôle canadiens, le service aux petites collectivités et le traitement équitable des employés. Nous avons aussi dit que nous mettrions en place un processus spécial d'examen des fusions et des acquisitions dans l'industrie du transport aérien et que nous rendrions exécutoires les modalités de l'approbation.

Lorsqu'il est devenu évident que l'offre d'Air Canada d'acheter les actions de Canadien demeurerait la seule proposition, après qu'Onex eut retiré la sienne à l'automne, nous avons alors essayé de faire en sorte que les conditions d'approbation soient équitables et conformes aux modalités du cadre stratégique.

Nous avons permis la transaction, c'est-à-dire l'acquisition de Canadien par Air Canada, en fonction de promesses négociées entre le commissaire à la concurrence et Air Canada et des engagements qu'avait pris Air Canada envers moi. Ces informations figuraient dans des lettres échangées entre Air Canada, moi-même et le commissaire à la concurrence, lesquelles ont été rendues publiques. Je répète que la presse des affaires a affirmé à tort que le commissaire à la concurrence et son personnel ne participaient pas au processus.

• (1015)

Nous en sommes maintenant à la quatrième et dernière étape du processus. C'est l'étape législative. C'est la plus importante parce qu'elle créera le cadre législatif qui permettra la mise en oeuvre de

notre politique et consacrera les mesures visant à faire exécuter les engagements qu'a pris Air Canada envers le gouvernement et les promesses qu'elle lui a faites.

Ce projet de loi vise à améliorer la protection du consommateur et à favoriser la concurrence. Notre principal objectif est de veiller à ce que nous protégeons bien les consommateurs contre tout abus du transporteur dominant. Il y a un certain nombre de mesures dans le projet de loi portant sur un large éventail de questions, notamment les prix de monopole, les conditions de transport, la sortie d'un marché, les langues officielles et la surveillance.

En ce qui concerne les prix de monopole, il ne fait aucun doute que sur certaines routes au Canada, surtout dans les petites collectivités, Air Canada sera la seule entreprise à offrir un service. C'est un monopole. Nous devons nous assurer qu'on ne profite pas des gens de ces collectivités. Nous ne tolérerons pas qu'on exige des prix excessifs. C'est la raison pour laquelle nous modifions la Loi sur les transports au Canada pour veiller à ce que l'Office des transports du Canada ait le pouvoir et la capacité d'examiner les prix sur les routes à monopole et d'annuler au besoin les augmentations de prix, ainsi que le pouvoir de prendre des mesures très strictes à l'égard d'Air Canada en vue de protéger le consommateur.

L'Office des transports du Canada peut faire cela et pas simplement comme à l'heure actuelle à la suite d'une plainte d'un citoyen. Beaucoup de gens sont furieux des prix, mais ne prennent jamais le temps de se plaindre. Ils ont le sentiment, pour une raison quelconque, que leur plainte ne sera jamais entendue. Ce n'est pas vrai. L'audition des plaintes est prévue. Ce que nous disons dans ce projet de loi, c'est que l'Office des transports du Canada aura le pouvoir de surveiller les prix, de vérifier les prix, tout comme le ministère du Revenu national vérifie les impôts et les déclarations des contribuables, afin de déterminer s'il y a des abus. Cela rassurera dans une large mesure les consommateurs.

Soit dit en passant, sur les routes à monopole, cela s'appliquera non seulement aux prix passagers mais également aux tarifs marchandises, afin que les entreprises puissent aussi profiter de cela.

Nous avons également pris certaines dispositions en ce qui concerne ce qu'on appelle les conditions de transport. C'est une mesure complémentaire de protection des consommateurs qui va rétablir le pouvoir de l'Office des transports du Canada de réviser les conditions de transport sur le service intérieur. Cela comprend notamment l'indemnisation pour les bagages perdus ou l'évinement. Cela s'applique déjà sur les services internationaux, mais on a maintenant rétabli le pouvoir de l'office de faire respecter ces dispositions sur les services intérieurs.

On a discuté récemment d'une déclaration des droits des passagers. Cela m'intéresse beaucoup de voir ce qui va se produire au comité et d'entendre le point de vue des membres du comité. Il y a peut-être lieu d'apporter des amendements pour veiller à garantir aux passagers qu'on ne pourra pas profiter d'eux, non seulement en ce qui concerne les prix, mais également en ce qui a trait aux conditions de transport, et qu'ils pourront compter sur une qualité de service équitable pour tous.

*Initiatives ministérielles*

Il est évident que, dans une large mesure, c'est la responsabilité des compagnies aériennes elles-mêmes. Si les sociétés aériennes n'offrent pas un bon service, les gens peuvent alors s'adresser ailleurs dans le cours normal des choses. Ils peuvent le faire dans le cas des entreprises de nolisage. S'ils n'aiment pas une entreprise donnée, ils peuvent faire des réservations auprès d'un autre exploitant. La situation devient très préoccupante lorsqu'on passe à un transporteur dominant. C'est pourquoi j'ai vraiment hâte de prendre connaissance des suggestions de mes collègues à ce sujet.

Nous avons toujours soutenu que nous allons protéger les collectivités, et nous tiendrons parole. Comme on le sait, dans l'entente annoncée, Air Canada a convenu d'offrir et de maintenir pendant une période de trois ans des services aux collectivités qui étaient desservies par les Lignes aériennes Canadien. C'est une garantie que les petites collectivités ne seront pas laissées pour compte dans cette restructuration.

• (1020)

Parallèlement, nous modifions aussi l'article 65 de la Loi sur les transports au Canada afin de resserrer les dispositions concernant le retrait. À l'heure actuelle, le dernier et l'avant-dernier transporteurs peuvent donner un préavis de 60 jours avant de se retirer, mais ce n'est pas suffisant. Nous portons cette période à 120 jours. Je sais que certains diront de prolonger encore plus ce délai mais, bien franchement, si nous allongeons trop la période d'avis, personne ne voudra prendre le risque d'intégrer un marché. Si ces gens estiment qu'un marché risque de ne pas donner de résultats, pourquoi l'intégreraient-ils s'ils ne peuvent en sortir facilement? À notre avis, un délai de 120 jours devrait faire l'affaire sous ce rapport.

Nous précisons également dans cette mesure législative que les transporteurs qui interrompent des services ont l'obligation de mener des consultations auprès des collectivités locales. Les transporteurs seront rigoureusement tenus de le faire.

L'expérience des 10 à 15 dernières années révèle que, même dans les collectivités les plus éloignées du nord du Canada, chaque fois qu'un transporteur se retire, un autre transporteur se pointe parce qu'il y a toujours un marché à desservir. Ces collectivités pourraient être desservies selon d'autres modalités par de plus petits aéronefs ou à des fréquences différentes. Selon notre expérience, les collectivités conservent toujours leur service.

Quatre collectivités ont malheureusement été laissées pour compte récemment parce qu'elles étaient desservies par Inter-Canadien. Je suis heureux de constater qu'à Stehenville, le service a été rétabli par d'autres concurrents. Air Canada a accepté de se rendre à Charlo et d'offrir certains services. Cela montre que, s'il existe un marché, il doit être desservi et il peut l'être par le transporteur dominant ou par d'autres transporteurs qui intègrent le domaine.

[Français]

Une chose qui est très importante pour notre gouvernement est la Loi sur les langues officielles. Nous reconnaissons aussi la nécessité pour les consommateurs d'être servis par leur transporteur national dans les deux langues officielles.

Pour cette raison, nous proposons de modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada pour rendre cette

dernière responsable de veiller à ce que les services fournis à ses clients par les transporteurs de son groupe, présents et futurs, soient conformes à la Loi sur les langues officielles.

Les services aériens des transporteurs régionaux de son groupe qui exercent leurs activités dans l'est du Canada devraient être conformes à cette disposition immédiatement après l'adoption de notre projet de loi. Les services aériens assurés par les transporteurs régionaux de son groupe dans le reste du pays auraient un an pour s'y conformer.

Les Lignes aériennes Canadien International Itée auraient trois ans pour s'y conformer à partir du moment où elles deviendraient une filiale d'Air Canada, avec la possibilité d'une prorogation d'un an qui pourrait être accordée plus tard au cas par cas.

Toutefois, lorsque les Lignes aériennes Canadien International Itée remplaceront Air Canada ou un transporteur de son groupe sur une route, elles seraient tenues de s'y conformer tout comme si Air Canada continuait d'offrir le service.

[Traduction]

Au sujet de la surveillance, il ne suffit pas de présenter une loi et d'apporter les changements que nous proposons aujourd'hui; il faut aussi surveiller l'application de toutes ces mesures. Il faut protéger le consommateur. Nous devons assurer un certain contrôle. C'est pourquoi je nommerai sous peu une personnalité éminente pour surveiller le comportement des transporteurs, veiller à la protection des consommateurs, voir comment l'organisme s'adapte aux changements—de même que le Bureau de la concurrence et Transports Canada—pour nous assurer que toute la restructuration se fait en douceur le plus possible.

Le deuxième objectif du projet de loi est de favoriser la concurrence. Nous empruntons pour le faire des moyens divers. Je ne vais pas revenir sur tous les engagements qu'Air Canada a pris envers le commissaire à la concurrence et le gouvernement. Cependant, ces engagements sont de la plus haute importance pour favoriser la concurrence: cession de créneaux dans les aéroports et les installations aéroportuaires, vente d'appareils excédentaires à d'autres exploitants canadiens, ventes des Lignes aériennes Canadien régional—cette évaluation est maintenant en cours—, accès aux programmes pour grands voyageurs, correspondances intercompagnies et conventions sur les tarifs communs.

En d'autres termes, si une compagnie ne fait pas partie de l'empire d'Air Canada, First Air par exemple, elle pourra faire pour ses passagers des réservations pour se rendre d'Iqaluit à Los Angeles via Montréal, où ils prendront la correspondance d'Air Canada. Il n'y aura aucune discrimination. Elle obtiendra les pleins avantages.

• (1025)

Les gens ne comprennent pas que les correspondances intercompagnies permettent à tous les transporteurs, First Air, Bearskin et les autres, de se brancher au réseau d'Air Canada. Les passagers pourraient ne pas obtenir de points du programme de grands voyageurs à moins d'une entente d'achat avec Air Canada, mais cela fait néanmoins preuve d'une égalité de service qui élimine toute discrimina-

### *Initiatives ministérielles*

tion, particulièrement envers les petites collectivités. Il n'y a aucun problème pour les gens comme moi qui vivent à Toronto. Lorsqu'on habite dans une grande ville, on sait qu'on a accès à tout, mais les gens des petites collectivités doivent savoir que les correspondances intercompagnies leur donneront cette possibilité. Selon mon collègue du haut de la vallée, Pem Air est l'un de ces transporteurs.

Ces mesures sont très importantes. Nous proposons également d'apporter des modifications, grâce à l'entente conclue par le bureau, à la façon de verser des surprimes aux agents de voyage. Il y a également des mesures qui empêcheront Air Canada d'offrir des places à rabais dans l'est du Canada pendant un certain temps.

Le non-respect de l'une ou l'autre des dispositions de l'entente conclue avec le commissaire pourrait entraîner de graves amendes et même une peine d'emprisonnement. Certaines personnes disent que nous sommes trop sévères, mais ces pénalités sont maintenant prévues dans la Loi sur la concurrence. Si elles s'appliquent à tous les autres commerces au Canada, elle peuvent certainement s'appliquer aux dirigeants d'Air Canada et des autres sociétés de l'industrie de l'aviation.

Ces mesures aideront à favoriser la concurrence, mais il y a d'autres façons de faire. Le commissaire a exigé que l'on prenne des mesures très strictes pour contrer les prix abusifs. Je me demande franchement pourquoi nous ne l'avons pas fait plus tôt. Quand je dis «nous», je me réfère aux gouvernements précédents. Si nous l'avions fait, nous n'en serions peut-être pas là aujourd'hui.

Nous devons nous assurer que nous savons reconnaître les pratiques déloyales dans le domaine des services aériens, que nous les gardons à l'oeil et que nous prenons des mesures pour les contrer, de façon à ce qu'Air Canada, qui est notre principal transporteur, n'en vienne jamais à acculer des compagnies comme WestJet à la faillite en établissant des prix abusifs. Ce projet de loi donnera au commissaire de la concurrence le pouvoir d'émettre des injonctions interdisant de telles pratiques par des compagnies aériennes. C'est une mesure très importante qui permettra de protéger les consommateurs et de promouvoir la concurrence.

On dirait que tout le monde ou presque, depuis les écoles de commerce jusqu'aux journaux d'affaires, s'entend pour dire que la seule manière de rendre l'industrie du transport aérien concurrentielle est désormais d'y laisser entrer les Américains, d'autoriser le cabotage réciproque et de laisser entrer United Airlines avec ses 1 100 appareils, American avec ses 900 appareils, Delta et US Air avec leurs centaines d'appareils pour assurer la concurrence. On dit que ce serait extraordinaire pour les consommateurs canadiens.

Qu'arrivera-t-il si nous faisons cela maintenant? Air Canada va disparaître. Nous n'avons pas eu tous ces soucis, ces dix dernières années, avec les Lignes aériennes Canadien International pour supprimer maintenant Air Canada. Il faut donner à Air Canada la chance de s'établir. C'est aujourd'hui la dixième plus importante compagnie aérienne au monde. Il faut lui donner la possibilité d'être concurrentielle.

Un observateur de l'industrie du transport aérien, M. Jacques Kavafian, qu'on cite souvent et qui est une des rares personnes à savoir de quoi il parle, dit que si les transporteurs américains consacraient 3 p. 100 de leur capacité au marché canadien, Air

Canada disparaîtrait en six mois ou un an. Nous n'allons pas permettre cela.

Toutes ces personnes qui disent qu'il faut laisser entrer les Américains parce que c'est la seule façon d'assurer la concurrence ne croient pas beaucoup dans les entreprises canadiennes. Elles ne croient pas beaucoup dans les entrepreneurs canadiens. Le gouvernement croit que des entrepreneurs canadiens vont finir par offrir le service.

Je sais que je pourrais poursuivre conformément au Règlement, et j'ai encore beaucoup d'autres choses à dire, surtout au sujet des mesures que nous avons prises pour aider les agents de voyage et protéger les consommateurs.

#### • (1030)

Je veux parler du traitement équitable des employés, car, d'après un des cinq principes que nous avons dû maintenir, les employés doivent être protégés de la meilleure façon possible. Nous l'avons fait en incorporant certains engagements à la loi. Air Canada s'engage en effet auprès des employés à ne pas en laisser partir plus de 2 500 au cours d'une période de deux ans, et non durant deux ans, et seulement par attrition ou au moyen de forfaits négociés de cessation d'emploi. Je présume qu'Air Canada proposera de ces forfaits.

D'après les journaux de ce matin, une entente a été conclue avec les TCA, c'est-à-dire avec les deux unités de négociation pour Air Canada et pour Canadien, ce qui est une bonne chose. Les pilotes en sont arrivés à une entente et on espère qu'il en ira de même dans le cas des agents de bord et autres catégories d'employés.

Nous avons amené Air Canada à s'engager à protéger les employés syndiqués. Il n'y aura pas de mutations forcées ni de mises à pied imposées aux Lignes aériennes Canadien International ni à ses filiales en propriété exclusive durant une période de deux ans. Il semble que cette société aérienne fait de son mieux pour respecter ces engagements.

Les députés me pardonneront d'employer un langage un peu hyperbolique en l'occurrence, mais ce fut un dossier difficile. J'ai eu à m'attaquer à beaucoup de dossiers difficiles dans ma carrière politique, mais celui-ci a été vraiment difficile. Il représente une réalisation remarquable pour le gouvernement. Le gouvernement a accumulé beaucoup de réalisations, mais celle-ci a été vraiment remarquable, car en aucun autre pays de la taille du Canada, un membre du G-7 et pays riche avec une population de 30 millions d'habitants, on n'a réussi à faire fusionner la première et la deuxième sociétés aériennes en importance avec un minimum de perturbation de services, sans perte d'emplois, sans faillite et sans que les contribuables n'aient à verser un sou pour les subventionner ou les renflouer. Je soutiens qu'il s'agit là d'une réalisation remarquable, et nous devrions en être fiers.

Quand le projet de loi sera finalement adopté et recevra la sanction royale, j'espère qu'on y verra une loi historique qui assurera la stabilité dans le ciel. Elle donnera à Air Canada les fondements nécessaires pour livrer concurrence aux plus grandes et aux meilleures sociétés aériennes dans le monde. Tout le monde saura que le secteur canadien des transports aériens se porte bien.

*Initiatives ministérielles*

**Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne):** Madame la Présidente, je trouve paradoxal que le ministre s'attribue tout le mérite de ce qui est arrivé. Je pense que les entreprises visées méritent une bonne part des félicitations pour faire en sorte qu'une mauvaise situation cause le moins de préjudices possibles aux voyageurs.

Je reconnais que le projet de loi fait suite aux guerres de fusions aériennes dont nous avons été témoins l'an dernier. Le Comité permanent des transports et le comité sénatorial ont étudié ces questions et ont entendu de nombreux témoins qui ont partagé avec eux leurs préoccupations et discuté de leurs problèmes. Je conviens avec le ministre que c'était un dossier difficile.

Je ne crois pas que ce que les Canadiens privilégiaient comme solution, c'était l'existence d'un seul transporteur aérien principal. Je pense que bien des Canadiens, comme moi, auraient préféré qu'il y ait deux transporteurs aériens canadiens pour assurer la concurrence sur le marché. Il était toutefois évident que cela était impossible, que l'un des deux transporteurs aurait été acculé à la faillite, ce qui aurait placé le transporteur dominant dans une situation de monopole, ou qu'il nous faudrait procéder à une fusion. Je pense que, dans une certaine mesure, les Canadiens peuvent se réjouir du fait que la situation a débouché sur une fusion plutôt que sur une faillite. À tout le moins, il faut espérer que ce sera bien là le résultat.

En réalité, nous avons maintenant une entreprise qui contrôle 80 p. 100 du marché national. C'est là le résultat de l'intervention et de la participation du dernier gouvernement dans l'industrie du transport aérien. La réglementation imposée par le dernier gouvernement est, dans une large mesure, responsable de la situation dans laquelle se sont trouvées les lignes aériennes Canadien et Air Canada. Des années de législation et de réglementation déplorables ont mis ces compagnies dans une situation très vulnérable les empêchant de relever la concurrence sur le marché international. Vu la situation dans laquelle l'industrie se trouvait à l'automne, certains diront que ce projet de loi est une réaction raisonnable à cette situation. Il donne à Air Canada des délais pour se réorganiser après l'achat de Canadien et de ses dettes.

• (1035)

Le projet de loi C-26 oblige Air Canada à tenir les promesses qu'elle a faites au gouvernement et au commissaire de la concurrence dans sa lettre du 21 décembre. Air Canada sera obligée de respecter ses engagements, y compris la promesse de continuer d'assurer un service aérien aux petites localités pendant une période d'au moins trois ans ainsi que la promesse aux employés que la réduction des effectifs se ferait de manière ordonnée et par attrition après une période de deux ans. Nous espérons que ce projet de loi obligera la compagnie à respecter cet engagement. Elle a également accepté de renoncer à certains créneaux dans plusieurs grands aéroports et de vendre son surplus d'avions à des compagnies canadiennes.

Le projet de loi C-26 permet de faire respecter beaucoup de ces engagements. C'est important. Il faut qu'on puisse s'assurer qu'Air Canada tiendra les engagements que la compagnie a pris dans son mémoire au gouvernement, au comité permanent et aux Canadiens.

Je pense qu'il est important qu'on ait un moyen de l'obliger à respecter ses engagements et c'est précisément l'objet du projet de loi C-26.

Le projet de loi tente également de s'assurer qu'on peut faire respecter les engagements pris par Air Canada et qu'on a les moyens de vérifier que les promesses et les engagements de la compagnie se traduisent bien par des mesures concrètes.

Certains diront qu'imposer une amende de 10 millions de dollars et une peine d'emprisonnement de 5 ans est très sévère. Le ministre a dit que ces peines sont déjà prévues dans la Loi sur la concurrence. Les Canadiens seraient beaucoup plus rassurés si de telles amendes et de telles peines d'emprisonnement étaient applicables au gouvernement quand il fait des promesses et qu'il ne les tient pas.

Le gouvernement essaye d'obliger le monde des affaires à respecter ses engagements et c'est une bonne chose. Ça serait encore mieux s'il se soumettait à ce même principe.

Le projet de loi est aussi une manière d'essayer de contrôler l'augmentation des tarifs. Les voyageurs canadiens craignent beaucoup que le transporteur dominant, qui contrôle 80 p. 100 des routes aériennes, n'augmente les taux à un niveau tel qu'ils n'auront plus les moyens d'utiliser ses services. Ce projet de loi a pour objet d'instaurer, par l'entremise de l'Office des transports du Canada, un mécanisme permettant d'éviter que cela ne se produise, de contrôler et de surveiller la compagnie afin qu'il soit possible d'examiner des augmentations de ce genre avant que les voyageurs ne commencent à s'en plaindre.

Ce projet de loi présente des problèmes. Un de ceux que j'entrevois, et d'autres personnes en entrevoient sûrement aussi, c'est que, en accordant à l'Office des transports du Canada ces nouveaux pouvoirs de surveillance, on aura tendance à recruter un grand nombre de nouveaux employés qui créeront du travail pour justifier leur poste. En créant ce travail pour justifier leur poste, ils prendront de l'expansion et bâtiront un empire. Le gouvernement doit veiller à éviter que cela ne se produise. Il y a lieu de contrôler l'expansion d'une bureaucratie qui pourrait juger nécessaire d'exercer une surveillance exagérée.

Cet empire bureaucratique suscitera également une réaction identique dans l'ensemble de l'industrie du transport aérien, et non seulement de la part d'Air Canada. Les conséquences se feront sentir non seulement chez Air Canada, mais également dans toute autre petite compagnie aérienne qui exerce un monopole. Cet empire suscitera une réaction identique chez cette compagnie aérienne. Combien de gens faudra-t-il embaucher pour affronter cet empire bureaucratique qui risque d'être créé? Il incombe au gouvernement de s'assurer d'éviter cela.

• (1040)

L'Office des transports du Canada doit également déterminer quelles sont les routes à monopole. Bon nombre des routes à monopole du pays ne seront pas utilisées par Air Canada, mais plutôt par de petites compagnies aériennes comme First Air et Bearskin Airlines. Ces compagnies utiliseront ces routes sous la surveillance de l'Office des transports du Canada. Je ne dis pas que cela ne devrait pas se produire, mais nous devons faire en sorte que

### *Initiatives ministérielles*

cela ne se produise pas dans une mesure exagérée par rapport aux besoins. Il en résulterait une situation où les transporteurs aériens plus modestes demanderaient l'avis de l'OTC avant de commencer à desservir une route ou avant de demander une prolongation tarifaire, ou elles se trouveraient dans l'obligation de fournir les ressources aux plus petits transporteurs aériens pour leur permettre de répondre aux exigences imposées par cet organisme bureaucratique auquel ce nouveau rôle a été attribué.

Il devra exister des mécanismes de contrôle et il faudra bien comprendre ce que constitue une route à monopole. Nous devons faire preuve d'une plus grande vigilance à cet égard.

Un autre problème concerne l'inclusion des marchandises dans les dispositions sur l'augmentation des tarifs. Il existe peut-être une raison pour ce faire, mais elle n'a pas été clairement démontrée. On n'a pas fait la preuve qu'il soit justifié de placer les marchandises sous l'autorité du nouvel organisme. Cette mesure toucherait de nombreux petits transporteurs aériens qui desservent le Nord. Il n'est pas réaliste d'attendre d'un transporteur aérien, quel qu'il soit, qu'il transporte des marchandises à perte. Il faudra démontrer de façon convaincante la nécessité de placer les marchandises sous le régime de la Loi sur les transports au Canada.

Un autre aspect qui me préoccupe concerne la disposition relative à la sortie. Je sais qu'elle a posé de sérieux problèmes à Inter-Canadien. L'application de cette disposition a créé une interruption des services qui a engendré beaucoup de problèmes pour le public voyageur. Les dispositions de la nouvelle loi obligent les transporteurs à donner un avis de sortie de quatre mois lorsqu'ils entendent abandonner des services, non seulement la totalité de leurs services mais aussi s'il s'agit de seulement 50 p. 100 des services fournis.

Il est difficile d'évaluer un marché si un transporteur aérien doit s'y trouver pendant quatre mois. Il est coûteux pour un petit transporteur aérien de s'engager à fournir un service pendant quatre mois. Je me demande si WestJet aurait pris la décision d'aller à Abbotsford, qui a été son premier terrain d'essai commercial important, si ce transporteur avait dû y rester pendant quatre mois. Je crains un peu que cette exigence n'élimine la concurrence sur le marché à cause du lourd fardeau qu'elle impose aux transporteurs aériens.

Le ministre croit que les 120 jours d'avis requis n'auront pas cet effet. Je souhaite que le comité entende les plus petits transporteurs aériens préoccupés par la disposition relative à l'avis de sortie. Je crois le ministre sur parole lorsqu'il affirme qu'il examinera les amendements et les recommandations que le comité fera à la suite de ses audiences pour améliorer le projet de loi.

Le commissaire à la concurrence croit que la concurrence est la meilleure façon d'assurer des tarifs aériens raisonnables. L'exploitation d'une ligne aérienne coûte extrêmement cher. Les transporteurs aériens ont besoin de capitaux considérables pour assurer leur exploitation, acheter des avions et les faire voler. La limite de 25 p. 100 applicable à la participation étrangère est très restrictive. Cette règle peut être modifiée n'importe quand. Le gouvernement ne s'engage aucunement dans ce projet de loi à envisager cela dans l'avenir.

• (1045)

J'ose espérer que le gouvernement songera à tout le moins, après une période de deux ans, à porter à 49 p. 100 cette limite de 25 p. 100 imposée aux droits de propriété étrangère afin de favoriser l'entrée de capitaux au Canada, aidant du même coup les transporteurs canadiens à assurer la concurrence dont le Canada a besoin.

Le commissaire à la concurrence a également proposé qu'il n'y ait pas de limites imposées aux transporteurs canadiens quant aux investissements étrangers. Je suis d'accord pour qu'on accorde deux ans à Air Canada, mais à la fin de cette période de deux ans, il doit y avoir un engagement d'accroître la concurrence si les transporteurs canadiens n'ont rien fait à cet égard. Les transporteurs canadiens seraient peut-être plus aptes à accroître le niveau de concurrence avec Air Canada si l'on avait accès à la propriété et aux investissements étrangers.

Mon autre préoccupation, c'est qu'il n'y a aucun engagement selon lequel le transporteur détenant un monopole ne peut user de son influence pour restreindre l'accès aux aéroports pour les autres transporteurs canadiens. Aujourd'hui, il pourrait arriver qu'un transporteur canadien ne puisse avoir accès à un aéroport, sur ordre des autorités de ce dernier. Je pense que cela ne devrait pas être permis. Je ne pense pas que les Canadiens veulent que les autorités aéroportuaires disposent d'un tel pouvoir et qu'elles puissent refuser l'accès aux aéroports canadiens à un transporteur canadien. J'estime qu'il faut aborder cette question.

Il y a un autre aspect sur lequel le projet de loi n'insiste pas autant que le voudraient les Canadiens. Le gouvernement du Canada ne devrait pas être capable de limiter le pourcentage d'actions que les Canadiens peuvent détenir dans les sociétés canadiennes. Le passage de 10 à 15 p. 100 que prévoit la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada est nettement insuffisant. C'est sans importance. L'argument que je veux faire valoir, c'est que le gouvernement du Canada ne devrait pas avoir le droit de limiter la propriété d'une entreprise canadienne. C'est la question à régler. Nous devons nous y arrêter et éliminer complètement cette possibilité.

On sait que l'acquisition des Lignes aériennes Canadien international par Air Canada a créé des problèmes. Ils commencent d'ailleurs à se manifester quotidiennement dans les aéroports. Je sais qu'il est difficile pour Air Canada de s'attaquer à la rationalisation des services des deux lignes aériennes, de les fusionner et d'éliminer la surcapacité. Toutefois, les plaintes des voyageurs commencent à retentir.

La surréservation des vols est plus fréquente. Quand j'ai pris l'avion d'Ottawa à Vancouver, 15 ou 20 personnes sont restées en attente à l'aéroport. Elles s'étaient présentées convaincues d'avoir un siège dans l'avion. Cette situation est inacceptable et doit cesser.

On change les horaires sans en avertir les passagers. Ces derniers constatent une fois à l'aéroport qu'ils ont manqué la correspondance, que l'avion est parti, que le vol est retardé ou qu'ils ont une nouvelle réservation sur un autre vol plus tard, sans même avoir été avertis. C'est inacceptable.



*Initiatives ministérielles*

J'espère que tout cela fait partie d'une crise de croissance et que ces problèmes seront résolus sans tarder. Mais je crains que les Canadiens n'acceptent ce genre de traitement que dans une certaine mesure. Puisqu'il n'y a pas d'autre choix, ils exigeront une réglementation plus sévère. Je n'aimerais pas que le gouvernement penche de ce côté.

La solution ne réside pas dans une surréglementation de l'industrie aérienne. Il faut plutôt obliger Air Canada à prendre conscience de sa présence sociale et à remplir ses engagements envers le public voyageur.

• (1050)

Les difficultés que nous voyons ne touchent pas seulement les voyageurs. Elles touchent aussi les employés. Le ministre a dit plus tôt qu'une des conditions était que les employés soient traités de façon équitable durant la période de transition. Je crois qu'Air Canada a pris cet engagement devant le ministre, et ce dernier a certainement pris cet engagement devant le Comité permanent des transports.

On peut voir aujourd'hui qu'il y a encore des questions à régler. Deux syndicats qui en sont venus à une entente, et c'est là une bonne nouvelle. Certains des syndicats se rendent compte que c'est une nouvelle réalité et qu'ils doivent en arriver à une entente. Je ne suis pas en désaccord avec la compagnie qui dit que les syndicats doivent régler la question des listes d'ancienneté, mais la question des listes d'ancienneté et celle du traitement équitable des employés restent à régler.

Il n'y a pas que les listes d'ancienneté. Un incident s'est produit à Ottawa où les exigences linguistiques sont entrées en ligne de compte. Je suis d'accord avec le ministre pour dire que, aux termes du projet de loi, les sociétés aériennes doivent respecter la Loi sur les langues officielles, mais celle-ci est très claire. Il y a des régions désignées bilingues et il faut un certain pourcentage de la population pour que les dispositions relatives au service dans la deuxième langue officielle s'appliquent. Je veux bien penser que les exigences pour les sociétés aériennes ne seront pas plus sévères que ce qui est prévu dans la Loi sur les langues officielles, qu'on n'imposera pas aux transporteurs aériens des exigences qui vont au-delà de ce qui est prévu dans cette loi.

Le problème qui est survenu à Ottawa concernait le fait que 60 bagagistes à l'aéroport d'Ottawa ont apparemment reçu des avis de mise à pied à cause de leur incapacité de parler français. On doit se demander ce qu'il est advenu de l'engagement pris par Air Canada de ne pas mettre d'employés à pied pendant une période de deux ans. J'aimerais bien penser que tout cela cessera une fois ce projet de loi adopté.

Qu'en est-il de la possibilité de travailler dans la langue de son choix? Les défenseurs du bilinguisme affirment que les superviseurs doivent être bilingues pour parler aux travailleurs dans l'une des deux langues officielles, mais ce n'est pas le cas en l'occurrence. Il faut faire comprendre à Air Canada qu'elle ne peut autoriser un groupe d'employés à entretenir, à l'égard des autres groupes, une attitude arrogante et des attentes déraisonnables.

Je dirai en conclusion que l'opposition officielle autorisera le renvoi de ce projet de loi au comité car nous croyons que cela s'impose. Nous l'étudierons à fond au comité pour veiller à ce que toutes les parties, tous les intervenants, aient l'occasion d'examiner cette mesure législative, de voir quel seront ses effets et de suggérer des façons de l'améliorer.

Le ministre a dit, à la Chambre ce matin, qu'il prêterait une oreille attentive aux recommandations du comité et qu'il étudierait les amendements proposés. Je vais voir à ce qu'il tienne parole. Je vais lui rappeler qu'il s'est engagé ce matin à prendre en considération les résultats des travaux du comité.

L'opposition officielle est bien prête à jouer le rôle de chien de garde auprès d'Air Canada pour veiller à ce que cette société remplisse ses obligations et tienne les promesses faites au gouvernement, à l'opposition et aux voyageurs canadiens.

En sa qualité de principal transporteur, avec 80 p. 100 du marché national, Air Canada est bien proche de constituer un monopole. Si elle manque de respect envers les voyageurs à cause de cette position, l'opposition officielle va redoubler d'efforts pour augmenter la composante de propriété étrangère dans l'industrie du transport aérien au Canada afin de créer une véritable situation de concurrence. Nous sommes prêts à accorder à Air Canada une période de deux ans, afin qu'elle puisse faire les ajustements requis pour mener à bien la fusion, mais à condition qu'elle n'abuse pas constamment du public voyageur. J'appuie entièrement la décision du gouvernement de renvoyer le projet de loi au comité pour une étude plus poussée.

• (1055)

[Français]

**La présidente suppléante (Mme Thibeault):** Je peux donner la parole au député de Joliette, mais comme il reste très peu de temps avant 11 heures, je lui laisse le choix. Le député peut commencer tout de suite, ou bien on peut passer aux déclarations de députés.

[Traduction]

**L'hon. David M. Collenette:** Madame la Présidente, j'espère que cela n'a pas de sérieux inconvénients pour mon collègue, mais le projet de loi doit être renvoyé au comité aujourd'hui. Prendre cinq minutes maintenant nous forcerait à siéger au-delà de 13 h 30. J'espère qu'il acceptera de commencer son intervention tout de suite, parce que nous devons renvoyer le projet de loi au comité.

[Français]

**La présidente suppléante (Mme Thibeault):** L'honorable député de Joliette a entendu les propos du ministre. Est-il d'accord pour commencer tout de suite?

**M. René Laurin:** Madame la Présidente, je pourrais commencer tout de suite, sauf qu'il est bien évident qu'il ne reste que quatre minutes. Je dispose d'environ 20 à 30 minutes pour faire un discours sur ce sujet.

Je ne vois pas d'inconvénient à commencer tout de suite, sauf que l'essentiel du contenu de mon discours arrivera après la période des questions orales.

*Article 31 du Règlement*

[Traduction]

**L'hon. David M. Collette:** Madame la Présidente, je ne veux pas faire le difficile et je comprends que c'est délicat, mais nous avons maintenant grugé deux minutes. Tant que nous nous entendons pour renvoyer le projet de loi au comité et pour ne pas tenir compte de l'heure à 13 h 30, tout va bien. C'est tout ce qui m'importe.

[Français]

**La présidente suppléante (Mme Thibeault):** Si l'honorable député de Joliette veut commencer, il le peut, sinon nous procéderons tout de suite aux déclarations de députés.

**M. René Laurin:** Madame la Présidente, je crois que, si vous le permettez, nous allons passer aux déclarations de députés. Le ministre n'a pas à s'inquiéter, le projet de loi pourra quand même être renvoyé à un comité, puisque nous dirons que nous sommes favorables au projet de loi, avec certaines réserves dont je veux faire part au ministre.

**Le Président:** Comme il est presque 11 heures, nous allons commencer les déclarations de députés.

---

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Français]

### L'ÉCONOMIE CANADIENNE

**M. Marcel Proulx (Hull—Aylmer, Lib.):** Monsieur le Président, les bonnes nouvelles économiques se poursuivent.

En effet, Statistique Canada révèle, ce matin, que les dépenses touristiques des Canadiens et des visiteurs étrangers ont totalisé 10 milliards de dollars au Canada entre les mois d'octobre et de décembre. On parle d'un niveau record pour un quatrième trimestre.

Il faut replacer ce portrait statistique dans une perspective plus large. Les bonnes nouvelles dont on fait état depuis quelque temps sont le résultat de la saine gestion économique et financière de notre gouvernement.

En somme, le gouvernement libéral a su créer, en dépit de décisions parfois difficiles, un climat de confiance. Rappelons que notre pays occupe maintenant une place de choix sur l'échiquier international.

\* \* \*

[Traduction]

### L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

**M. Ted White (North Vancouver, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, en 1995, le gouvernement a adopté son prétendu projet de loi sur l'équité en matière d'emploi, contre lequel les députés réformistes ont fait une mise en garde parce qu'il aurait pour conséquence de contraindre les employeurs à faire une discrimination injuste, entièrement basée sur la race, envers les candidats à un emploi. Eh bien, nous y voilà.

La Commission de la fonction publique a admis qu'elle avait refusé la candidature à un emploi d'une de mes électrices sous prétexte qu'elle est blanche.

En plus de rendre légal le type même de discrimination qu'il était censé empêcher, le projet de loi présente des défauts énormes, car son respect ne peut être mesuré de façon exacte que si les minorités veulent bien s'identifier. Ainsi, un ministère pourrait être composé à 100 p. 100 de membres de minorités visibles, mais, si les employés s'identifient comme Canadiens, le ministère est enregistré comme ne se conformant pas à la loi et il doit immédiatement recruter d'autres membres de minorités visibles.

Le gouvernement devrait mettre fin à cet épouvantable programme étatique de discrimination basé sur la race. Il devrait abroger cette mesure législative immédiatement après la période des questions d'aujourd'hui.

\* \* \*

### LA FISCALITÉ

**M. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.):** Monsieur le Président, la récente disparition de Darrin White à Prince George, en Colombie-Britannique, à la suite d'un suicide, a tristement dirigé les projecteurs sur l'histoire d'un régime irréaliste de droit de la famille. Comment peut-on exiger qu'un père paie deux fois son salaire pour la pension alimentaire de ses enfants et l'accuser d'être un mauvais payeur? C'est là l'accusation d'un régime irresponsable et incohérent.

Cette tragédie d'une tristesse incommensurable illustre bien la nécessité d'accélérer la modification des lois qui exigent des gens plus d'argent qu'ils ne peuvent raisonnablement verser et qui qualifie d'écervelés des gens démunis.

• (1100)

Darrin White n'était pas un écervelé. Il était la victime d'un système qui réclame à grands cris des réparations. Le plus tragique, c'est que ses enfants ne connaîtront jamais ce père qui a mis fin à ses jours parce qu'il ne s'en sortait plus en raison d'un fardeau financier impossible à assumer.

Voilà ce que je demande: que peut dire le Parlement aux enfants de Darrin White aujourd'hui?

\* \* \*

[Français]

### LES TAXES SUR L'ESSENCE

**M. Guy St-Julien (Abitibi—Baie-James—Nunavik, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement du Québec n'a rien compris de la proposition du ministre des Finances du Canada pour que les provinces canadiennes réduisent les taxes sur l'essence, ceci en même temps que le gouvernement du Canada.

Le ministre péquiste Bernard Landry a déclaré: «Rien n'empêcherait les pétrolières d'empocher immédiatement tout l'espace dégagé.» Voilà une déclaration que j'attends depuis plusieurs jours. Depuis des mois, le gouvernement du Québec est de connivence avec les pétrolières. Voici pourquoi.

En vertu de l'article 12 de la Loi concernant la taxe sur les carburants au Québec, la taxe doit, pour chaque type de carburant,

être indiquée séparément du prix de vente sur tout écrit constatant la vente sur toute facture.

Nous savons que la pratique commerciale qui est courante au Québec dans le cas des détaillants qui vendent du carburant est que ceux-ci n'indiquent pas séparément la taxe sur le carburant sur tout document constatant la vente.

À cet égard, le gouvernement du Québec est souple et n'oblige pas ces détaillants à respecter l'application de l'article 12 de cette loi à l'égard de l'indication de la taxe. Voilà l'ordre donné par Bernard Landry aux pétroliers, ceci pour cacher les taxes du gouvernement du Québec.

\* \* \*

[Traduction]

#### DAVID WILLMOT

**M. Hec Clouthier (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Lib.):** Monsieur le Président, David Willmot, président-directeur général de l'Ontario Jockey Club a été reconnu pour ses éminentes qualités de gestionnaire. En effet, il a été élu président de Harness Tracks of America—le premier Canadien à occuper ce poste prestigieux.

Dire que M. Willmot n'en est pas à ses premières armes dans la course attelée serait une litote. Lui et sa famille sont au faite de la course de pur-sang depuis des années. Son esprit vif et sa capacité de travail lui ont valu rapidement une place de choix au sein de l'industrie de la course hippique.

David Willmot s'est révélé un homme de vision en élevant presque à lui seul l'Ontario Jockey Club à un nouveau palier grâce à des initiatives toujours inédites.

En la personne de M. Willmot, la course attelée trouve un ami, un supporter et un éminent administrateur. Je ne doute pas un seul instant que les extraordinaires qualités de leadership dont fait preuve David Willmot mèneront la course attelée vers la victoire dans le domaine compétitif du sport professionnel.

\* \* \*

#### LES GOLDEN BEARS DE L'UNIVERSITÉ DE L'ALBERTA

**M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, je voudrais signaler que les Golden Bears de l'Université de l'Alberta ont remporté le championnat de l'USIC, l'Union sportive interuniversitaire canadienne, qui a eu lieu la semaine dernière à Saskatoon.

Je voudrais féliciter tout particulièrement les vedettes du tournoi, soit le défenseur Mike Garrow et les avants Kevin Marsh et Ryan Wade.

Les félicitations ne s'arrêtent pas là, en ce qui concerne les Golden Bears. Le même week-end, l'avant Russ Hewson a remporté le Prix pancanadien de la Banque Royale pour le titre de joueur le plus remarquable du hockey universitaire, section hommes. Russ est originaire de Provost, Alberta.

Le gardien de buts Clayton Pool, lui aussi des Golden Bears, a également vu ses talents être reconnus en remportant le trophée

#### Article 31 du Règlement

Clare Drake pour le titre de recrue de l'année de l'USIC. Clayton est originaire d'Abbotsford, en Colombie-Britannique.

Les défenseurs Mike Garrow et Dion Zukiwsky ont également été récompensés.

Une fois de plus, l'Université de l'Alberta défend sa réputation de l'un des meilleurs établissements scolaires et sportifs au pays. Honneur à l'Université de l'Alberta!

\* \* \*

[Français]

#### LES CRÉATEURSCANADIENS

**M. Reg Alcock (Winnipeg-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais féliciter la maison de production Pascal Blais et le réalisateur Alexandre Petrov.

Dimanche soir, ils ont reçu l'Oscar pour le meilleur court métrage d'animation *Le Vieil homme et la mer*. Cette coproduction Canada-Japon-Russie est le résultat d'une collaboration entre des talents canadiens et internationaux pour produire une oeuvre exceptionnelle, reconnue sur la scène internationale.

Ce court métrage, qui a reçu l'aide financière de Téléfilm Canada, met en évidence l'excellence de ces créateurs et place les Canadiens en relation avec le monde.

Dans la catégorie meilleure bande sonore originale, l'Oscar est allé à la coproduction canado-italienne, *Le Violon rouge*.

Le Canada peut être fier de ses créateurs.

\* \* \*

#### LE BOIS D'OEUVRE

**Mme Monique Guay (Laurentides, BQ):** Monsieur le Président, le ministre du Commerce international doit réclamer vigoureusement le rétablissement du libre-échange dans le commerce du bois d'oeuvre.

Ce marché, pénalisé par l'entente liant le Canada et les États-Unis, est limité dans l'accroissement des exportations des quatre provinces touchées par cette entente, laquelle vient à échéance le 31 mars 2001.

L'avenir du bois d'oeuvre passe par la libéralisation complète de ce marché. D'ailleurs, le gouvernement américain a signalé qu'il abonderait dans le même sens. Au nom des producteurs de bois d'oeuvre du Québec et du Canada et au nom des régions dont l'économie repose sur l'industrie forestière, le gouvernement fédéral n'a d'autre choix que d'aviser le gouvernement américain qu'il veut le retour au libre-échange.

• (1105)

Le Bloc québécois appuie sans réserve l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec et le Conseil pour le libre-échange pour le bois d'oeuvre présidé par le p.-d.g. de Tembec, afin de redonner à l'industrie québécoise du bois d'oeuvre la chance de prendre toute sa place sur le marché.

*Article 31 du Règlement*

[Traduction]

**LES JEUX D'HIVER DE L'ONTARIO**

**M. Eugène Bellemare (Carleton—Gloucester, Lib.):** Monsieur le Président, les Jeux d'hiver de l'Ontario ont eu lieu cette année du 16 au 19 mars à Sault Ste. Marie. Ils ont rassemblé 2 500 athlètes de 26 disciplines.

Le club de nage synchronisée de Gloucester représentait l'est ontarien dans la catégorie senior et a remporté la médaille d'or.

[Français]

Je suis fier, à titre de député de Carleton—Gloucester, de souligner les efforts de l'entraîneur chef de l'équipe victorieuse, Lianna Jeffrey-Sottile, ainsi que des nageuses, Caity Briggs, Chelsea Côté, Nathalie Dionne, Sandy Campbell, Amy Jo McKinnon, Lisa Courtney, Véronique Moreau, Tania de Maurivez, Erika Scholz et Jennifer Wing.

[Traduction]

Au nom des habitants de la circonscription de Carleton—Gloucester, je tiens à féliciter le club pour cette extraordinaire victoire.

\* \* \*

**LE SERVICE CORRECTIONNEL DU CANADA**

**M. Darrel Stinson (Okanagan—Shuswap, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, le Service correctionnel du Canada ne perd pas seulement la trace des prisonniers. Nous savons que les prisonniers peuvent s'évader, mais comment justifier la disparition d'ordinateurs?

Un rapport de vérification obtenu par Southam News révèle, qu'en Ontario seulement, plus de 600 000 \$ de matériel appartenant au Service correctionnel du Canada est mystérieusement disparu. À l'établissement de Kingston, il manque à peine 30 369 \$ de biens, tandis que non loin de là, celui de Joyceville a perdu la trace de biens dont la valeur totale s'élève à 167 691 \$.

Le grand prix revient toutefois au siège social ontarien du Service correctionnel du Canada, où le matériel informatique représentait 92 p. 100 des biens disparus, dont la valeur se chiffre à 420 000 \$.

Il n'est pas étonnant que le Service correctionnel ait offert une séance de formation en gestion des biens, mais très peu d'employés y ont assisté, comme l'indique le rapport de vérification.

Cette semaine, le solliciteur général aura pour devoir de commencer à exiger des gestionnaires du Service correctionnel qu'ils suivent la trace des biens et des prisonniers, pour l'amour du ciel.

\* \* \*

[Français]

**L'ENVIRONNEMENT**

**M. Benoît Serré (Timiskaming—Cochrane, Lib.):** Monsieur le Président, en matière de protection et de promotion de l'environnement, la collaboration entre les gouvernements fédéral et provinciaux est non seulement souhaitable mais nécessaire et essentielle pour que des résultats probants puissent se réaliser.

Voici deux exemples de mesures annoncées dans le budget 2000 qui, justement, en appelleront à cette concertation entre tous les intervenants environnementaux.

Premier exemple: le budget 2000 reconduit pour trois ans le Fonds d'action pour le changement climatique. Son budget sera porté à 70 millions de dollars par année. Rappelons que ce Fonds va financer la mise au point de technologies énergétiques propres et économes.

Deuxième exemple: le budget prévoit de créer la Fondation canadienne pour les sciences du climat et de l'atmosphère. Elle sera dotée de 60 millions de dollars. Il s'agit de créer des maillages entre les chercheurs et les institutions des quatre coins du pays.

Voilà le type de mesures actives qui mobilisent, non seulement un gouvernement en particulier, mais une société toute entière pour assurer sa propre qualité de vie.

\* \* \*

[Traduction]

**LE TRANSFERT CANADIEN EN MATIÈRE DE SANTÉ ET DE PROGRAMMES SOCIAUX**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD):** Monsieur le Président, le 1<sup>er</sup> avril est le jour du poisson d'avril, mais c'est aussi le cinquième anniversaire de l'une des farces les plus cruelles dont les Canadiens aient jamais été victimes. Il était en quelque sorte approprié que le gouvernement choisisse, il y a cinq ans, le 1<sup>er</sup> avril pour introduire le Transfert canadien en matière de santé et de programmes sociaux.

En 1995, le NPD a tâché de prévenir les Canadiens que le TCSPS mènerait à l'érosion des transferts fédéraux et des dépenses sociales. Nous avons mis les Canadiens en garde en disant que le TCSPS permettrait au gouvernement fédéral de se soustraire à ses obligations et à ses devoirs de gouvernement central fort.

Il y a eu d'abord la fin du FPE, le financement des programmes établis, puis il y a eu le Régime d'assistance publique du Canada, ensuite le plafonnement du RAPC, et finalement le TCSPS, la mesure que le Conseil national du bien-être décrit comme «l'initiative la plus désastreuse en politique sociale depuis la guerre».

À cause de chacun de ces changements, il est devenu de moins en moins possible d'avoir un gouvernement central fort et des normes nationales solides en matière de santé, d'enseignement postsecondaire et de dépenses sociales, et la balkanisation du Canada est devenue de plus en plus possible.

\* \* \*

[Français]

**LE PRIX DE L'ESSENCE**

**Mme Maud Debien (Laval-Est, BQ):** Monsieur le Président, tout le monde le sait, les députés libéraux fédéraux du Québec sont d'abord et avant tout à la solde du Canada anglais.

En juin 1998, cinq députés libéraux du Québec ont fait une tournée pancanadienne sur l'industrie pétrolière. Étonnamment, ils ont omis de se rendre au Québec.

• (1110)

Pas question pour les Québécois et les Québécoises de compter sur le député de Beauce, sur la députée de Laval-Ouest, ni sur celui de Lac-Saint-Louis, de Brossard—La Prairie ou de Bourassa pour défendre leurs intérêts.

Dans la lutte pour la baisse du prix de l'essence, seuls les députés du Bloc québécois tentent depuis plusieurs semaines d'obtenir des concessions auprès du gouvernement libéral, afin d'aider les consommateurs et les consommatrices, l'industrie du camionnage et les plus démunis de notre société.

Lors du prochain scrutin fédéral, le Québec répondra clairement à l'arrogance des libéraux en votant massivement pour le Bloc québécois.

\* \* \*

[Traduction]

#### LA FORCE NAVALE PERMANENTE DE L'ATLANTIQUE

**M. Robert Bertrand (Pontiac—Gatineau—Labelle, Lib.):** Monsieur le Président, tout le monde à la Chambre voudra sûrement se joindre à moi pour souhaiter la bienvenue à la Force navale permanente de l'Atlantique, l'une des forces clé d'intervention maritime de l'OTAN, qui a fait récemment son entrée dans le port de Halifax.

Depuis avril 1999, le contre-amiral David Morse commande cette force qui se compose actuellement de navires de sept pays.

Nos destroyers, le NCSM *Iroquois* et le NCSM *Athabaskan*, dotés chacun d'un Sea King, servent en alternance de navire amiral du contre-amiral David Morse durant une année intense d'activités.

À l'été de 1999, la Force navale permanente de l'Atlantique a été déployée dans la mer Adriatique, au plus fort de la crise du Kosovo, pour soutenir la force opérationnelle alliée de l'OTAN.

Au moment où le commandement de la Force navale permanente de l'Atlantique passe ce vendredi-ci par rotation aux États-Unis et où notre frégate, le NCSM *Fredericton*, assume le rôle de représentant du Canada au sein de cette force navale permanente, exprimons notre gratitude et nos remerciements à nos marins et à nos aviateurs pour leurs services remarquables.

\* \* \*

#### LA DÉFENSE NATIONALE

**M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC):** Monsieur le Président, j'aimerais de nouveau attirer l'attention du ministre de la Défense nationale sur le fait que la famille Lannon de Truro, en Nouvelle-Écosse, est en conflit avec le ministère de la Défense nationale depuis plus de deux ans. Ces gens sont d'avis que l'un des membres de leur famille a droit à des prestations de maladie et de l'aide en raison de son service dans les forces armées.

Je reconnais que le ministre a accepté de me rencontrer à quelques occasions pour discuter de cette question, mais la situation n'est toujours pas réglée.

L'ombudsman du ministère de la Défense nationale a revu le dossier et écrit ce qui suit dans son rapport. «Par suite de la révision de ce dossier, j'ai recommandé au ministre d'en poursuivre l'étude».

#### Article 31 du Règlement

L'ombudsman doit toutefois obtenir la permission du ministre pour poursuivre son étude. Je demande donc au ministre d'accorder sa permission dans ce dossier.

La situation perdure depuis trop longtemps déjà et j'exhorte le ministre à accéder à la demande de l'ombudsman. Je vous transmets cette requête au nom de la famille Lannon et au nom du bon sens.

\* \* \*

#### LE BUDGET

**L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD):** Monsieur le Président, dans le dernier budget, le gouvernement a apporté des modifications aux dispositions relatives à l'imposition des gains en capital. On a réduit de 75 à 66 p. 100 des gains en capital le montant qui doit être inclus dans le revenu imposable. Cette mesure coûtera environ 445 millions de dollars par année au gouvernement et elle ne profitera qu'aux Canadiens les plus fortunés.

Je pense par exemple à John Roth et à Jean Monty qui sont à la tête des sociétés Nortel et Bell Canada.

M. Monty dispose de 440 000 options sur actions qu'il peut transiger, alors que M. Roth, lui, en a 2 990 000. Si ces deux hommes décidaient de tout vendre, ils pourraient en tirer quelque 14 millions de dollars de plus que l'an dernier grâce à cette mesure et grâce au gouvernement.

Le gouvernement actuel donne de l'argent aux millionnaires au lieu d'investir dans les soins de santé comme il devrait le faire.

\* \* \*

#### FORD DU CANADA

**Mme Bonnie Brown (Oakville, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui à la Chambre pour rendre hommage à la compagnie Ford du Canada, dont le siège social est dans Oakville, ma circonscription.

Je veux féliciter Ford pour une annonce qu'elle a faite récemment. Ford offre à ses employés, pour leur usage personnel, un ordinateur, une imprimante et un abonnement à Internet, le tout pour une somme minime. Ses employés pourront ainsi se familiariser avec les outils de la technologie et du commerce électronique qui occupent une place grandissante sur les lieux de travail.

Nous assistons à une transformation fondamentale de notre société et de l'économie. Ford est la preuve que les entreprises progressistes ont à coeur que leurs employés et leurs familles se sentent à l'aise avec cette technologie, même chez eux.

Le Canada est à l'avant-garde d'une révolution technologique qui est en train de refaçonner le monde. Maintenant plus que jamais, les entreprises prospéreront grâce aux investissements qu'elles auront faits dans leurs employés. Je suis heureuse de voir que Ford a reconnu ce fait.

*Questions orales*

**LES PRIX D'EXCELLENCE**

**M. Inky Mark (Dauphin—Swan River, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, après les prestigieux Oscars, voici un autre prix tout aussi prestigieux: les Teddies.

Récemment, la Fédération des contribuables canadiens a décerné à la ministre du Patrimoine, Sheila Copps, le prix d'excellence pour l'ensemble de ses réalisations.

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Je demanderais au député de ne pas appeler ses collègues par leur nom.

**M. Inky Mark:** Monsieur le Président, récemment, la Fédération des contribuables canadiens a décerné à la ministre du Patrimoine, Sheila Copps, le prix d'excellence pour l'ensemble de ses réalisations en raison des nombreux gaspillages auxquels elle a présidé.

La ministre a été nommée meilleure actrice, rôle de soutien, pour son rôle dans le récent scandale financier impliquant la société CINAR. Il semblerait que les contribuables soient les pigeons d'une fraude fiscale. Cela après sa performance primée dans le financement d'un film pornographique intitulé *Bubbles Galore*.

• (1115)

Puisque nous parlons des arts de la scène, passons au spectacle *Call Girl*, financé par le ministère du Patrimoine. Ce spectacle, qui a tenu l'affiche pendant 11 semaines à l'ambassade du Canada à Paris, a coûté plus de 43 000 \$ aux contribuables canadiens. Les actrices étaient payées pour jouer aux call girls et pour parler de. . .

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Nous passons à la période des questions et le chef de l'opposition a la parole.

**QUESTIONS ORALES**

[Traduction]

**L'EMPLOI**

**Mme Deborah Grey (chef de l'opposition, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, le premier ministre participe aujourd'hui à un congrès libéral au Cap-Breton où il poursuit la tradition libérale des cadeaux. Il promet des millions de dollars de deniers publics à une entreprise américaine pour l'attirer au Cap-Breton.

Les gens du Cap-Breton ne sont pas encore remis de l'épisode de la Devco. C'est le dernier programme de création d'emplois qui a abouti à un échec et maintenant, les libéraux veulent en imposer un autre aux gens de l'endroit. Veut-on vraiment créer des emplois pour les gens du Cap-Breton ou plutôt essayer d'accroître la popularité des libéraux dans cette région du pays?

**L'hon. George S. Baker (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), Lib.):** Monsieur le Président, la députée tire ses renseignements des médias, de la tribune de la presse, c'est-à-dire des nouvelles rapportées ce matin dans les médias.

Je ne vais pas critiquer la tribune de la presse. Je suis ici depuis assez longtemps pour savoir que la presse, comme le client, a toujours raison. En fait, si la presse a raison, cela signifie qu'une entreprise américaine va créer un millier d'emplois dans la région du Cap-Breton qui est défavorisée sur le plan économique. Quelle merveilleuse nouvelle pour les Canadiens aujourd'hui.

**Mme Deborah Grey (chef de l'opposition, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, le ministre peut essayer de faire passer cela pour une merveilleuse nouvelle, mais son propre gouvernement ne sait pas au juste combien d'emplois seront créés.

En fait, je voudrais citer le ministre de l'Industrie. Ce sont ses propres préoccupations. Cela n'a pas été rapporté dans la presse. C'est une citation directe. Il a déclaré que lorsqu'il était devenu pour la première fois responsable de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, il avait parlé avec ses collaborateurs de la crédibilité des prévisions sur la création d'emplois qui se sont révélées être peu fiables. C'est ce qu'a dit le ministre de l'Industrie qui est responsable de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique.

Si le ministre ne fait pas confiance à ces chiffres, pourquoi les gens du Cap-Breton devraient-ils le faire?

**L'hon. George S. Baker (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), Lib.):** Monsieur le Président, si les coupures de presse de ce matin sont exactes et si les médias ont raison, le gouvernement fédéral financera 12 p. 100 environ des salaires. Si les emplois ne sont pas créés durant cette période de cinq ans, le gouvernement ne versera alors pas un sou.

Quelle merveilleuse formule pour attirer des entreprises américaines sur l'Île du Cap-Breton qui éprouve de graves difficultés économiques.

**Mme Deborah Grey (chef de l'opposition, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, le ministre lui-même sait que lorsque l'Agence de promotion économique du Canada atlantique a été créée en 1988, pratiquement tous les députés libéraux de l'époque ont voté contre cette mesure, car ils avaient des réserves quant au nombre réel d'emplois qui seraient créés.

Le gouvernement libéral manipule les Canadiens. Le ministre peut très bien blâmer la presse, l'opposition ou qui bon lui semble, mais il sait que les gens du Cap-Breton sont dans une situation précaire à l'heure actuelle.

Le gouvernement a déclaré publiquement que ces programmes ne créent pas, en fait, des emplois à long terme. Les gens du Cap-Breton méritent mieux que cela. Je suis persuadée que le ministre va reconnaître avec moi que ces campagnes de relations publiques libérales ne donnent pas grand-chose. Pourquoi les libéraux continuent-ils de trahir les gens du Cap-Breton et les Canadiens tout simplement pour marquer des points sur le plan politique?

**L'hon. George S. Baker (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), Lib.):** Monsieur le Président, si ce parti d'en face, peu

*Questions orales*

importe son nom, devait un jour prendre le pouvoir, il annulerait toutes les subventions et tous les prêts accordés par l'Agence de promotion économique du Canada atlantique. Il annulerait le Fonds de diversification de l'économie de l'Ouest. Il prendrait 3 milliards de dollars à nos aînés.

Les Canadiens n'ont pas à s'inquiéter. Ce parti ne prendra jamais le pouvoir comme l'a dit lui-même son ancien chef. Ce n'est pas un gouvernement de rechange. C'est seulement un parti dont les membres discutent entre eux.

**Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, curieusement, lorsque le gouvernement n'a pas de bonnes réponses à donner, il déforme les faits présentés par l'opposition.

• (1120)

**Le Président:** Je demanderais à la députée de s'abstenir d'employer l'expression «déformer les faits».

**Mme Diane Ablonczy:** Monsieur le Président, les libéraux ont été pris sur le fait lorsqu'ils ont accepté des déchets militaires des États-Unis, et ils tentent maintenant de se sortir du pétrin en parlant fort, mais il est un peu tard.

Ils ont fait une autre chose en cachette. Ils ont accordé des subventions de création d'emplois de 1,25 million de dollars à une entreprise américaine—il semble qu'ils aiment bien les entreprises américaines—pour qu'elle aménage un site d'enfouissement des déchets au Canada, même s'il existait déjà des entreprises canadiennes qui faisaient le même travail.

Pourquoi le cafouillis des libéraux sur la création d'emplois est-il plus important qu'une concurrence équitable, voire la protection de notre environnement?

**L'hon. George S. Baker (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), Lib.):** Monsieur le Président, je ne peux qu'espérer que les journaux rapportent correctement les faits aujourd'hui, mais, selon les journaux, les montants prêtés dépendent des emplois créés.

Si les emplois ne sont pas créés en cinq ans, les montants devront être remboursés. Toujours selon les journaux, un autre parti d'un gouvernement provincial a fait une contribution de 7 millions de dollars à ce projet. De quel parti politique s'agit-il? Du même parti auquel la députée voudrait se joindre.

**Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, cela n'a absolument rien à voir avec la question que j'ai posée. Il s'agit d'une question importante sur l'environnement, sur une concurrence équitable et sur le fait que le gouvernement donne l'argent des Canadiens à des entreprises américaines qui font concurrence à nos propres entreprises.

Le ministre de l'Environnement voudrait peut-être se lever et dire aux Canadiens pourquoi notre argent sert à financer des activités inutiles et dangereuses pour notre environnement, en dépit des promesses qu'il a faites aux Canadiens.

**Mme Bonnie Brown (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, la députée d'en face parle d'une entreprise environnementale appelée Trans Cycle Industries, qui exploite une installation à Kirkland Lake.

Cette installation démonte et recycle des transformateurs électriques. Elle a reçu du gouvernement des fonds de démarrage de 1,25 million de dollars. Elle a ouvert ses portes à Kirkland Lake, où le taux de chômage s'élevait à 13,3 p. 100, et elle a créé 35 emplois permanents.

[Français]

\* \* \*

**LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES**

**Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Mitis, BQ):** Monsieur le Président, soyons clairs. À Globax et à Techni-Paint, les règles ont été suivies. Le scandale, il est à Placeteco. C'est là que les amis du premier ministre se retrouvent. C'est à Placeteco que le problème se pose. C'est encore à Placeteco que les règles de DRHC et du Conseil du Trésor n'ont pas été suivies.

On sait qu'il n'y a pas eu de créations d'emplois à Placeteco, mais des pertes d'emplois; donc, pas de créations, mais des pertes.

Si la ministre est sérieuse dans ses explications, qu'attend-elle pour nous révéler le nombre exact d'emplois qui ont été créés à Placeteco?

[Traduction]

**Mme Bonnie Brown (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, les deux compagnies mentionnées ont été créées en raison de la compagnie qui était là à l'origine. Nous avons un contrat avec une compagnie et regardons le projet comme un tout, non pas comme une compagnie vis-à-vis d'une autre.

Quand le projet a été approuvé, Placeteco employait 64 personnes, Techni-Paint 49 et Aérospatiale Globax 6. Placeteco employait parfois jusqu'à 135 personnes. Aujourd'hui, 170 personnes au total ont du travail. . .

**Le Président:** La députée de Rimouski—Mitis a la parole.

[Français]

**Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Mitis, BQ):** Monsieur le Président, vraiment, les faux-fuyants de la secrétaire parlementaire ne changent rien au problème fondamental.

Ce qu'elle nous dit, c'est que Globax avait deux succursales: Techni-Paint et Placeteco. Placeteco a été vendu. Cela ne fait plus partie de Globax, ni de Techni-Paint. Donc, qu'elle arrête de nous raconter ce qui est écrit sur ses papiers et qu'elle nous dise la vérité.

Si elle a des factures, qu'elle les dépose à la Chambre. On veut savoir où est allé le million de dollars. On en a ras le bol de ce qu'ils nous donnent comme réponse.

*Questions orales*

• (1125)

[Traduction]

**Mme Bonnie Brown (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, j'assure les Canadiens que notre objectif a toujours été d'aider les chômeurs à trouver du travail.

Dans ce cas-ci, nous avons des factures et des documents des compagnies faisant état des fournitures et des coûts salariaux pour justifier les paiements que nous avons effectués et pour prouver que ces paiements sont conformes aux conditions du FTCE.

[Français]

**Une voix:** C'est faux. Il n'y a pas eu de jobs de créées. Arrête de mentir.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Les députés savent qu'il est défendu d'utiliser des mots comme «mentir» à la Chambre. Je demande à l'honorable députée de Rimouski—Mitis de retirer ce mot.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Je demande à l'honorable députée de Rimouski—Mitis de retirer le mot «mentir».

**Mme Suzanne Tremblay:** Monsieur le Président, je ne le retire pas, parce qu'on en a ras le bol des réponses qu'ils nous donnent. Cela fait trois jours qu'on pose des questions et ils nous disent toujours la même chose. On en a assez. Assez, c'est assez. Je ne retirerai pas mes paroles.

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. La députée de Winnipeg-Centre-Nord a la parole.

\* \* \*

[Traduction]

**LA SANTÉ**

**Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Centre-Nord, NPD):** Monsieur le Président, le gouvernement a fait beaucoup de bruit au sujet de son plan pour notre régime national de services de santé et il s'en est vanté, mais ce plan est mort-né. La réunion que les ministres fédéral et provinciaux ont eue à Markham n'a abouti à rien.

La réalité, c'est que, tant que le gouvernement fédéral refusera d'injecter des fonds dans les services de santé, aucun progrès ne sera possible. Le gouvernement joue à cache-cache, et les Canadiens restent en plan, attendent et se demandent ce que deviendra le régime.

Pourquoi le gouvernement attend-il? Pourquoi retarde-t-il les améliorations dans le domaine de la santé en refusant de faire le premier pas et de mettre de l'argent sur la table?

[Français]

**M. Yvon Charbonneau (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, si la critique du NPD ne l'a pas encore compris, je pense que la population canadienne a compris ce qui se passe à Markham.

Le ministre de la Santé du Canada, avec les ministres de la Santé des provinces, a entrepris un dialogue fructueux qui permet aux uns et aux autres d'expliquer leurs priorités et leurs principales préoccupations.

Ces ministres sont encore ensemble maintenant et une négociation de quelques mois, qui mènerait au renouvellement complet de notre système d'assurance-santé, serait. . .

[Traduction]

**Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Centre-Nord, NPD):** Monsieur le Président, le gouvernement ne se rend-il pas compte que le plan fédéral ne va nulle part et que la stratégie du ministre fédéral de la Santé s'est effondrée?

La réunion de Markham est un échec. Elle a été stérile. Tant qu'il n'y aura pas d'argent sur la table, aucun progrès ne sera possible. Les ministres de la Santé y ont mis fin en demandant la tenue immédiate d'une conférence des premiers ministres sur la santé.

Le gouvernement réagira-t-il immédiatement, convoquera-t-il une réunion des premiers ministres dès maintenant et fera-t-il diligence pour préserver et renforcer le régime, notre plus cher. . .

**Le Président:** Le secrétaire parlementaire du ministre de la Santé a la parole.

[Français]

**M. Yvon Charbonneau (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, si le seul ajout d'argent était la solution, pourquoi certaines provinces laissent-elles dormir dans des comptes de banque l'argent que le fédéral a rendu disponible?

La solution, ce n'est pas que d'ajouter de l'argent, mais de bâtir une vision commune, et l'argent accompagnera la mise en oeuvre de cette vision.

\* \* \*

**LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES**

**M. Stéphan Tremblay (Lac-Saint-Jean, BQ):** Monsieur le Président, la population s'inquiète de voir la façon dont le gouvernement s'acquitte de ses responsabilités dans le cas de Placeteco.

Elle comprend que pour ce gouvernement, la création d'emplois n'est pas la priorité, car il ne faut plus parler du Fonds transitoire de création d'emplois, mais plutôt du fonds transitoire de sauvetage des compagnies en faillite dans Saint-Maurice.

• (1130)

La ministre se rend-elle compte que pour sauver les compagnies, elle est prête à toutes les combines et même à l'illégalité?

[Traduction]

**Mme Bonnie Brown (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, la création d'emplois et leur préservation ne représentent peut-être pas une priorité pour le Bloc Québécois, mais c'est notre priorité.

Si le député veut faire des allégations sur des activités illégales, qu'il avance des preuves.



*Questions orales*

Les fonctionnaires et les vérificateurs internes du programme ont examiné le projet et confirmé que l'entreprise avait bel et bien fourni les factures justifiant les paiements versés. Oui, des erreurs administratives ont été commises de bonne foi dans un effort pour préserver des emplois et, grâce à l'investissement de DRHC, 170 personnes sont au travail.

[Français]

**Le Président:** Je demande à l'honorable député de Lac-Saint-Jean d'être très judicieux dans le choix des mots qu'il utilisera.

**M. Stéphane Tremblay (Lac-Saint-Jean, BQ):** Monsieur le Président, soyons clairs. Le gouvernement a créé une fiducie, a nommé un ami du premier ministre comme fiduciaire, a accepté le rachat de la compagnie, a versé l'argent malgré la faillite appréhendée et a renoncé à ses droits en vertu de son contrat.

N'est-ce pas là toute une suite d'erreurs qui ne sont pas le fruit du hasard, mais plutôt le résultat d'une planification orchestrée par l'ami du premier ministre, M. Gilles Champagne?

[Traduction]

**Mme Bonnie Brown (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, cette question traduit une totale incompréhension de la suite des événements et des risques, que saisissent tous les intervenants du monde des affaires.

Dans ce cas, le ministère avait le choix: laisser une entreprise et ses travailleurs vivoter, puis faire faillite, augmentant ainsi le taux de chômage du Québec, ou leur venir en aide. Nous avons décidé d'aider cette entreprise à rester en affaires. Le résultat est qu'il y a un gain net d'emplois. Ces entreprises ont décroché des contrats formidables avec de grandes sociétés telles que Bombardier.

\* \* \*

### LES PÊCHES

**M. Gerald Keddy (South Shore, PC):** Monsieur le Président, le ministre des Pêches a-t-il vraiment l'intention de retirer des permis pour permettre l'entrée des autochtones dans l'industrie des pêches de la côte est?

**L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.):** Non, monsieur le Président.

**M. Gerald Keddy (South Shore, PC):** Monsieur le Président, doit-on conclure que le ministre garantit à la Chambre qu'on n'aura pas recours au retrait de permis pour donner accès aux autochtones à la pêche au crabe dans la zone 12?

**L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, je m'étonne qu'un député représentant une région de pêcheurs soit si mal renseigné sur la politique ministérielle. La politique a été énoncée à maintes reprises. Elle est très claire. Quelques permis seront octroyés pour faciliter aux autochtones l'accès aux pêches. Il n'a jamais été question de retrait.

\* \* \*

### LA SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS

**Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, le ministre du Com

merce international justifie sans cesse les prêts de plus d'un milliard de dollars que la SEE a accordés à Amtrak, en prétendant que ces prêts créent des emplois au Canada. Cependant, dans le communiqué de presse distribué lors de la présentation officielle du train Acela, la société Amtrak affirme que les wagons sont fabriqués dans les usines de Bombardier à Barre, dans l'État du Vermont, et à Plattsburgh, dans l'État de New York, et qu'ils ont été testés à Pueblo, dans l'État du Colorado.

Le ministre peut-il expliquer aux Canadiens dans quelle mesure créer des emplois au Vermont, dans l'État de New York et au Colorado profitera aux travailleurs canadiens?

**L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, le rôle de la SEE est de garantir des prêts et d'accorder des prêts aux sociétés étrangères qui achètent des marchandises canadiennes ou provenant d'entreprises canadiennes.

Je constate que le Parti réformiste ne comprend pas la nouvelle économie. Le Parti réformiste ne comprend pas la nature même d'une société plurinationale dont la production est faite en partie dans un pays et en partie dans un autre.

De ce côté de la Chambre, nous comprenons ce qu'est une véritable société plurinationale. Nous sommes fiers de voir que certaines entreprises canadiennes sont véritablement plurinationales.

**Le Président:** Chers collègues, je souligne que les microphones sont parfois ouverts à d'autres pupitres et que vous pourriez, par inadvertance, tenir des propos que vous auriez préféré que d'autres ne les entendent pas.

● (1135)

**Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, il y a une grande différence entre apporter de l'aide aux travailleurs canadiens et aider un conglomérat mondial comme Bombardier. Des 21 usines de fabrication que Bombardier Transport exploite, trois seulement sont situées au Canada et elles n'emploient que 16 p. 100 de ses effectifs.

Le gouvernement peut-il dire aux Canadiens pourquoi il exporte vers l'extérieur du pays non seulement des capitaux, mais aussi des emplois?

**L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, ces propos sont étonnants car cette semaine, Bombardier a signé un contrat de vente d'avions à Delta qui crée 1 000 emplois à Montréal. Elle va bientôt signer un contrat à Valence, en Espagne, pour la vente d'avions qui seraient aussi fabriqués à Montréal. En ce qui concerne le matériel de transport terrestre, chaque fois que je me rends à La Pocatière, je suis très heureux de voir les milliers de travailleurs québécois qui contribuent à l'essor d'une entreprise mondialisée remarquable, née ici au Canada.

*Questions orales*

[Français]

**L'ENVIRONNEMENT**

**Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ):** Monsieur le Président, malgré les entorses à la loi, le MOX américain a été transporté en hélicoptère jusqu'à Chalk River en janvier dernier. Nous sommes maintenant au printemps et on doit s'attendre à ce que cette fois le MOX russe emprunte le Saint-Laurent.

Le ministre de l'Environnement peut-il s'engager dès maintenant à respecter les décisions des municipalités qui refusent que le MOX passe près de leur territoire, et empêcher l'arrivée de ce convoi?

[Traduction]

**L'hon. Ralph E. Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.):** Monsieur le Président, comme toujours, la députée, la Chambre et tous les Canadiens peuvent être absolument sûrs que les matières nucléaires sont transportées conformément au Règlement de la Commission de contrôle de l'énergie atomique, du Règlement du ministère des Transports et, s'il y a lieu, de tous les règlements internationaux, tels ceux de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. Tous les règlements et règles seront pleinement respectés.

[Français]

**Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ):** Monsieur le Président, les gens ont besoin d'avoir confiance.

Le ministre peut-il s'engager dans cette Chambre à ce que toutes les règles environnementales canadiennes soient réellement respectées, et ce en toute occasion?

**L'hon. Ralph E. Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.):** Monsieur le Président, la réponse est oui.

\* \* \*

[Traduction]

**LES SOINS DE SANTÉ**

**M. Bob Mills (Red Deer, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, on a accordé 1,5 milliard de dollars de plus à DRHC cette année, soit la même somme dans la même année qu'au système de soins de santé. Bien que les Canadiens aient toujours fait des soins de santé leur toute première priorité, la toute première priorité du présent gouvernement est manifestement son ministère du népotisme.

Quand le gouvernement remettra-t-il de l'ordre dans ses priorités?

**L'hon. Jim Peterson (secrétaire d'État (Institutions financières internationales), Lib.):** Monsieur le Président, je suis absolument ravi que le député considère les soins de santé comme une priorité absolue. C'est manifestement la nôtre aussi. Dans le budget de l'an dernier, nous avons accru ce poste de 11,5 milliards de dollars et dans le budget de cette année, nous lui avons accordé 2,5

milliards de dollars additionnels, ce qui représente une hausse de 25 p. 100 sur deux ans.

Les importantes discussions qui se déroulent à Markham prouvent notre détermination à accroître encore le financement, mais à la condition seulement qu'un plan à long terme soit mis en place pour préserver notre système de soins de santé pour nous et pour les générations à venir.

**M. Bob Mills (Red Deer, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, le gouvernement croit manifestement dans sa propre propagande. Jour après jour, il nous sert les mêmes discours creux qui frisent l'arrogance. Aujourd'hui, à Markham, les ministres provinciaux sont victimes de la même tactique.

Comment le gouvernement peut-il dire tranquillement ici qu'il se préoccupe des soins de santé alors que le ministre de la Santé participe à cette réunion sans avoir le moindre l'intention de négocier de bonne foi?

[Français]

**M. Yvon Charbonneau (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, je pense que la population demande actuellement aux partis politiques et au gouvernement de cesser de se lancer des chiffres à la tête. Ce qu'il faut, c'est de renouveler notre système de santé.

Avec les points d'impôt, le fédéral a restauré le financement antérieur. Maintenant, c'est vers l'avant qu'il faut aller. Ce ne sont pas des batailles qu'il faut stimuler, mais des solutions qu'il faut trouver. Le ministre de la Santé a mis en route un processus de dialogue et d'échanges qui va mener à une entente renouvelée.

\* \* \*

• (1140)

**LES ORGANISMES GÉNÉTIQUEMENT MODIFIÉS**

**Mme Hélène Alarie (Louis-Hébert, BQ):** Monsieur le Président, dans un dépliant distribué cette semaine à la population, le gouvernement du Canada affirme, et je cite: «Santé Canada a adopté une méthode rigoureuse pour évaluer les aliments nouveaux issus de la biotechnologie. Ces derniers doivent subir une évaluation exhaustive des risques avant de pouvoir être vendus dans les épiceries ou sur le marché.»

Comment le ministre de la Santé peut-il laisser publier une telle affirmation, alors que 200 scientifiques soutiennent le contraire en déclarant qu'aucun chercheur de Santé Canada n'est directement affecté aux OGM?

[Traduction]

**L'hon. Ralph E. Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.):** Monsieur le Président, en ce qui concerne la salubrité des aliments au Canada, les décisions prises par les organismes de réglementation du gouvernement canadien sont fondées sur les meilleurs renseignements disponibles, tant au Canada que partout dans le monde, et sur les meilleures données scientifiques possible. Nous verrons non seulement à ce que ces données scientifiques continuent d'être solides et judicieuses, mais également à ce que

tous les Canadiens puissent avoir absolument confiance en leur approvisionnement alimentaire.

[Français]

**Mme Hélène Alarie (Louis-Hébert, BQ):** Monsieur le Président, comment le ministre peut-il soutenir que les OGM sont évalués à chaque étape, de la conception à la commercialisation, alors qu'il manque, dans ses registres, soit le nom de la compagnie, soit le nom des chercheurs, le lieu des essais et même le nom des inspecteurs?

**L'hon. Gilbert Normand (secrétaire d'État (Sciences, Recherche et Développement) Lib.):** Monsieur le Président, la question que soulève l'honorable députée est parfaitement justifiée.

Actuellement, le gouvernement a mis sur pied un comité d'experts pour lui faire des recommandations justement sur la réglementation des OGM.

Dans le dernier budget, il y avait 90 millions de dollars pour la réglementation de la biotechnologie dont font partie les OGM. Alors, le gouvernement prend ses responsabilités face aux OGM.

\* \* \*

[Traduction]

## LE TRANSPORT DES CÉRÉALES

**M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, les libéraux n'hésitent pas à utiliser DRHC pour acheminer de l'argent vers leurs amis; toutefois, les Canadiens qui ne sont pas membres du Parti libéral sont continuellement laissés pour compte.

Par exemple, le gouvernement pourrait épargner aux agriculteurs 300 millions de dollars par année uniquement en remaniant le système de transport des céréales. Deux spécialistes ont recommandé que les libéraux éliminent la mainmise de la Commission canadienne du blé sur les agriculteurs, les sociétés céréalières et les sociétés ferroviaires. Quand le ministre des Transports présentera-t-il une mesure législative visant à mettre en oeuvre ces recommandations?

**L'hon. David M. Collette (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, c'est un processus fort complexe. Nous avons confié à l'ancien juge Estey la tâche de se pencher sur la question. Il a fait des recommandations novatrices qui ont été analysées par un ancien sous-ministre du gouvernement fédéral, M. Kroeger. Nous avons analysé ces recommandations à l'interne et nous avons discuté des diverses solutions possibles.

En dépit du lourd programme législatif de la Chambre, j'espère toujours que nous serons en mesure de présenter un projet de loi après le congé de Pâques. Si c'est le cas, j'espère que l'opposition collaborera pleinement avec nous.

**M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, il semble que c'est Commission canadienne du blé qui a le haut du pavé sur le gouvernement. Les présidents des cinq principales sociétés céréalières du Canada ont

## Questions orales

uni leurs voix à celles des agriculteurs pour réclamer une refonte du transport, y compris la révision du rôle de la Commission canadienne du blé. Cette refonte du transport des céréales se traduirait par une économie annuelle de 15 000 \$ par agriculteur, soit 4 000 \$ de plus que n'accorde le programme ACRA du gouvernement.

Pourquoi la mauvaise gestion de l'argent de DRHC et le maintien du contrôle par la Commission canadienne du blé sont-ils plus importants pour le gouvernement que les familles agricoles?

**L'hon. David M. Collette (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, le député s'est permis ici de beaucoup jouer avec les faits, abordant un aspect qui concerne DRHC et un autre qui a trait à une refonte possible du secteur des céréales.

Tous sont d'accord qu'il faut un système plus concurrentiel sur les plans de la commercialisation et du transport des céréales. Le rôle de la Commission canadienne du blé a certes été très important pour l'économie canadienne, et il continuera de l'être au cours des prochaines années. Il y a cependant lieu de se demander dans quelle mesure la commission continuera d'être mêlée au transport des céréales. Ce sont toutes des questions sur lesquelles nous nous penchons à l'heure actuelle.

\* \* \*

[Français]

## LES ORGANISMES GÉNÉTIQUEMENT MODIFIÉS

**M. Odina Desrochers (Lotbinière, BQ):** Monsieur le Président, alors que les consommateurs, les agriculteurs et les scientifiques sont inquiets des conséquences à long terme des OGM, le ministre de la Santé dit que tous les produits subissent une évaluation exhaustive du risque.

Comment le ministre de la Santé peut-il affirmer cela, alors qu'une étude démontre que sur 27 décisions d'approbation d'OGM, seulement 10 ont subi des tests sur leurs effets toxiques et aucun test sur leurs effets allergènes?

**L'hon. Gilbert Normand (secrétaire d'État (Sciences, Recherche et Développement) Lib.):** Monsieur le Président, actuellement, le gouvernement a en place des mécanismes de surveillance de la qualité de la nourriture qui ont toujours fait leurs preuves et en lesquels les Canadiens et les Canadiennes ont confiance.

• (1145)

Comme je l'ai dit, on a mis sur pied un comité d'experts pour faire face à la situation future. Le gouvernement a mis en place un système pour réglementer la biotechnologie, dont font partie les OGM. Mais le système qui existait a toujours fait ses preuves jusqu'à maintenant, et nous allons l'améliorer.

\* \* \*

[Traduction]

## L'ENVIRONNEMENT

**M. Joe Jordan (Leeds—Grenville, Lib.):** Monsieur le Président, la nouvelle Loi canadienne sur la protection de l'environnement entre en vigueur aujourd'hui. Considérant que le Canada attend un chargement de déchets militaires américains contenant

### Questions orales

des BPC, le ministre de l'Environnement peut-il dire aux Canadiens en quoi la nouvelle loi accroît la capacité du gouvernement de gérer ce genre de situation?

**L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, la nouvelle loi sur l'environnement s'appuie sur les pouvoirs que nous avons de réglementer l'exportation et l'importation de déchets dangereux, y compris les matières recyclables dangereuses. La loi nous autorise également à importer et exporter certains déchets non dangereux et à établir des critères plus rigoureux permettant d'évaluer dans quelle mesure la gestion de déchets transfrontières entre provinces est écologique, et de refuser de délivrer des permis d'importation et d'exportation si les critères ne sont pas respectés.

\* \* \*

### LE TRANSPORT DES CÉRÉALES DE L'OUEST

**M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, le gouvernement empêche le paiement de 300 millions de dollars aux agriculteurs de l'Ouest du Canada. La majorité des producteurs exigent un changement.

Dans une lettre envoyée récemment au ministre, les acheteurs de grain des Prairies indiquent que le statu quo n'est ni acceptable, ni viable. La Commission canadienne du blé est le seul obstacle aux réformes requises dans le secteur des transports dans l'Ouest.

Pourquoi le ministre des Transports autorise-t-il la Commission canadienne du blé à dicter la politique des transports?

**L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, le député ne connaît pas les faits. Nous devons trouver une solution équilibrée qui tienne compte des droits des producteurs, des besoins d'efficacité et de la viabilité des compagnies de grain. Nous devons tenir compte de la viabilité des chemins de fer, ainsi que du rôle que la Commission canadienne du blé joue depuis 60 ans déjà pour assurer l'équité du système dans l'Ouest canadien.

On ne peut pas parler d'un élément sans tenir compte de tous les autres.

**M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, cet élément représente la plus importante dépense. Les taux excessivement élevés du tarif-marchandises est ce qui nuit le plus aux agriculteurs de l'Ouest. Les frais de transport et d'entreposage en silo représentent la moitié de leur coût. Cela doit changer. Trois cents millions de dollars représentent toute une somme pour les agriculteurs. Il n'est pas question ici, pour eux, d'argent servant uniquement à des fins de relations publiques dont parlent constamment ceux d'en face.

Les producteurs veulent savoir qui est responsable de la réforme des transports. Est-ce le ministre des Transports ou la Commission canadienne du blé?

**L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement adopte une approche collective, mais le ton des questions montre clairement que le Parti réformiste ne défend que certains intérêts. Il se range du côté des sociétés ferroviaires et des compagnies de grain et oublie les producteurs. Mon parti, lui, pense aux producteurs.

\* \* \*

### L'ENVIRONNEMENT

**M. Dick Proctor (Palliser, NPD):** Monsieur le Président, le navire contenant 90 tonnes de déchets hautement toxiques est maintenant à 24 heures de moins du port de Vancouver. Comme nous l'avons déjà entendu à la période des questions aujourd'hui, la société TCI, de l'Alabama, a reçu plus d'un million de dollars de DRHC pour éliminer des BPC venant de notre pays au site de Kirkland Lake, et non des BPC venant de l'étranger.

Ma question s'adresse au ministre de l'Environnement. Le gouvernement croit-il que la création de bons emplois écologiques veut dire éliminer des déchets hautement toxiques dont les autres pays ne veulent pas, mettant en danger du même coup la santé et la vie des Canadiens?

**L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, je ne sais pas où était le député. Il est très clair, d'après les questions auxquelles on a répondu hier, tant dans les médias qu'à la Chambre, que la cargaison en question ne peut pas être envoyée aux installations de Kirkland Lake, comme cela avait été proposé à l'origine. C'est la décision qu'a prise le gouvernement de l'Ontario. C'est clair pour tout le monde.

Il est également très clair que nous n'avons aucunement l'intention d'importer ces déchets au Canada. Nous n'importerons manifestement pas ces déchets au Canada à moins qu'il y ait un endroit où ils pourraient être envoyés pour être éliminés d'une manière qui soit conforme à toutes les normes environnementales canadiennes.

● (1150)

**M. Dick Proctor (Palliser, NPD):** Monsieur le Président, étant donné la réponse du ministre, pourquoi ne dit-il tout simplement pas dès aujourd'hui au capitaine du navire de faire demi-tour et de retourner au Japon au lieu de lui permettre d'accoster au port de Vancouver?

**L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, j'aime vraiment les pouvoirs que l'opposition donne aux ministres de la Couronne. Je peux déclarer que certains navires ne viendront pas au Canada. Si je pouvais faire cela, nous n'aurions aucun problème d'immigration illégale. Nous n'aurions aucun problème de déchets toxiques qui aboutissent dans nos ports.

Lorsque le navire sera dans nos eaux territoriales, nous aurons un certain contrôle. Il ne sera cependant pas ici avant six jours. Nous sommes actuellement en discussion avec le département de la Défense des États-Unis pour essayer de trouver des solutions de

rechange à la proposition initiale, qui était d'expédier ces déchets au Canada.

Le député ne comprend pas que les ministres ne peuvent pas tout simplement agiter du doigt et ordonner à des navires de faire demi-tour au beau milieu de l'océan.

\* \* \*

### LE COMMERCE

**M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC):** Monsieur le Président, le ministre du Commerce international sait qu'une entreprise de ma circonscription, la société Oxford Frozen Foods, tente d'obtenir depuis quelques mois une exonération des droits de douane imposés le 28 février dernier sur des produits de fromage fondu. Ces droits de douane sont imposés en dépit d'une décision tarifaire exécutoire de 1994 qui prévoit qu'il n'y aura pas de droits applicables et malgré le fait que les produits américains qui entrent au Canada sont exonérés des droits de douane.

Le ministre a-t-il réglé le problème ou pourrait-il faire le point sur la situation?

**L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie le député de Cumberland—Colchester d'avoir porté cette question très importante à mon attention. Il a eu la courtoisie de venir me voir ce matin avec sa lettre.

Je tiens à lui dire que j'ai déjà demandé à des fonctionnaires de mon ministère d'étudier la question de très près. C'est une difficulté technique liée à un problème de classification. Je vais communiquer de nouveau avec le député la semaine prochaine, car cette question est très importante pour nous. Mon ministère étudie déjà le problème de classification auquel se heurte la société Oxford Frozen Foods.

**M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC):** Monsieur le Président, je remercie le ministre de sa réponse et de l'attention qu'il porte à cette question. Cependant, il est impérieux de régler le problème, et j'insiste là-dessus, car l'entreprise en question a déjà perdu un contrat qui aurait permis la création de 50 emplois à plein temps dans ma circonscription, sans compter qu'elle ne peut procéder à une expansion de ses activités susceptible de créer aussi 150 emplois à plein temps.

Je demanderais au ministre de mobiliser toutes les ressources de son ministère afin de résoudre le problème.

**L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.):** Oui, monsieur le Président, je puis donner au député l'assurance que les députés de ce côté-ci ont à coeur la création d'emplois. Nous estimons très important de faire en sorte que les Canadiens puissent aussi avoir accès aux marchés d'exportation, car nous avons des produits de qualité et concurrentiels. Un de nos objectifs consiste à établir un système efficace et solide, qui soit fondé sur des règles auxquelles tout le monde devrait se conformer.

Je puis dire à la Chambre que le gouvernement ne ménagera aucun effort pour améliorer la situation.

### Questions orales

[Français]

### LES COLLÈGES FRANCOPHONES DE L'ONTARIO

**M. Benoît Serré (Timiskaming—Cochrane, Lib.):** Monsieur le Président, le ministère du Patrimoine canadien a annulé récemment une très importante annonce de financement pour les collèges francophones de l'Ontario.

Est-ce que le secrétaire parlementaire pourrait rassurer ses collègues de l'appui continu du gouvernement du Canada?

**M. Mauril Bélanger (secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

J'aimerais profiter de l'occasion pour offrir des excuses aux étudiants et au personnel des trois collèges pour les inconvénients que le report de l'annonce aurait pu leur causer.

Cela dit, le délai ne réduit en rien notre engagement envers l'éducation pour les minorités de langues officielles, en général, et envers les trois collèges francophones de l'Ontario, en particulier. L'entente avec l'Ontario est signée, son contenu sera rendu public en temps et lieu et notre appui envers ces communautés reste indéfectible.

\* \* \*

[Traduction]

### LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

**M. Ken Epp (Elk Island, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, si on perd sa carte de crédit ou qu'on se la fasse voler, on le signale à la banque et celle-ci l'annule dans les minutes qui suivent et l'argent cesse de sortir. Or, le ministère du Développement des ressources humaines ne fait rien pour que cesse l'utilisation des cartes d'assurance sociale manquantes, ce qui coûte des millions de dollars aux contribuables canadiens, même après deux ans de recherches.

Pourquoi est-il si facile pour la ministre de saupoudrer de l'argent que d'en rendre compte?

**Mme Bonnie Brown (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, il me fait plaisir d'assurer la Chambre que nous avons fait des progrès importants dans l'assainissement du registre de l'assurance sociale afin que les Canadiens sachent que le système est bien géré.

Jusqu'ici, nous avons vérifié environ 5,4 millions de cartes d'assurance sociale. Le nombre des dossiers de citoyens âgés de plus de 100 ans qui s'établissait à 311 000 a été réduit à 11 000 et nous sommes actuellement en négociation avec les principaux organismes provinciaux chargés de l'état civil afin de réduire encore davantage ce nombre.

• (1155)

Ce qu'il faut retenir, c'est que le DRHC a fait des progrès sensibles dans la résolution des problèmes signalés dans le rapport de 1998 du vérificateur général.

*Questions orales*

[Français]

**LES PANNEAUX PUBLICITAIRES**

**Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ):** Monsieur le Président, j'aimerais informer le ministre des Transports que malgré ce qu'il a dit dans cette Chambre, ce sera la Charte de la langue française qui s'appliquera sur les panneaux érigés par quelque compagnie que ce soit à Montréal. Or, le contrat avec Mediacom, il ne l'a pas signé, et il y a toujours ce moratoire du gouvernement du Québec.

Qu'attend le ministre pour surseoir au contrat, pour s'entendre avec son homologue du Québec et ne pas s'embarquer dans une chicane de panneaux?

**L'hon. David M. Collette (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, après la question posée il y a deux jours, j'ai parlé avec le président de la Société des ponts fédéraux.

Il m'a informé que j'ai raison. La société est une société fédérale et la Loi fédérale sur les langues officielles s'applique. Mais dans ce cas, l'honorable députée a raison parce que les panneaux sont la responsabilité d'une compagnie privée sous les auspices de la loi de la province de Québec. Dans ce cas, la Loi 101 s'applique.

\* \* \*

[Traduction]

**LES AFFAIRES AUTOCHTONES**

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Le fonds de guérison autochtone est censé aider les collectivités à se rétablir de la douleur et des mauvais traitements subis par les jeunes autochtones dans les pensionnats. Malheureusement, peu d'autochtones du Manitoba ont pu profiter du fonds. En effet, des 104 projets financés par la Fondation pour la guérison des Autochtones, seulement deux viennent du Manitoba.

Je sais que ce fonds est indépendant du gouvernement. C'est pourquoi j'ai écrit à la fondation pour lui demander de remédier à cette iniquité et de financer davantage de projets au Manitoba.

Le ministre m'appuiera-t-il au nom de la guérison et de l'équité? Demandra-t-il à la Fondation pour la guérison des Autochtones de financer davantage de projets au Manitoba?

**M. David Iftody (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.):** Monsieur le Président, il y a deux ans, le gouvernement du Canada a créé un fonds de guérison, doté de quelque 350 millions de dollars, en consultation avec les collectivités des premières nations d'un bout à l'autre du pays.

L'existence du fonds est bien connue. Pas plus tard qu'il y a quelques mois, il s'est tenu à Vancouver une réunion de tous les anciens et des représentants des premières nations de tout le pays,

qui ont discuté d'une stratégie de mise en oeuvre qui serait sensible non seulement aux régions du pays, mais encore aux victimes qui profitent du fonds.

\* \* \*

**LES PÊCHES**

**M. Gerald Keddy (South Shore, PC):** Monsieur le Président, de toute évidence, le ministre de l'Environnement ne connaît pas mieux la pêche que lorsqu'il était ministre des Pêches et des Océans.

Hier, David Bevan, du ministère des Pêches et des Océans, a déclaré au Comité des pêches que l'expropriation servirait à donner aux autochtones un accès aux stocks de crabe du Québec s'ils ne peuvent pas acheter les permis existants.

Qui a raison? Le ministre de l'Environnement ou ceux qui savent de quoi il retourne à Pêches et Océans Canada?

**L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, le député a reformulé sa question une fois de plus.

La réponse à sa question initiale est non. Il a modifié la formulation de sa question pour que je commente le témoignage d'hier. Je serais heureux de le faire, mais je n'en ai pas le temps dans les 35 secondes dont je dispose. Que le député retourne au comité et pose lui-même les questions.

\* \* \*

**LE DÉSARMEMENT NUCLÉAIRE**

**M. Ted McWhinney (Vancouver Quadra, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Affaires étrangères.

Le ministre pourrait-il dire à la Chambre quelles sont les répercussions de la proposition américaine de mise sur pied d'un système national de défense antimissile sur les traités internationaux concernant le désarmement nucléaire, tout particulièrement sur le Traité sur les missiles antimissiles et l'accord intérimaire sur le protocole 1972 ainsi que sur les négociations d'un traité de non-prolifération qui reprendront à la fin d'avril?

**L'hon. Lloyd Axworthy (ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, à la fin du mois, les pays du monde se réuniront pour discuter du renforcement du traité de non-prolifération.

La position du Canada est que nous devons tout faire en notre pouvoir pour encourager les États nucléaires à respecter les engagements déjà pris en faveur du désarmement.

Tout ce qui peut nuire à l'atteinte de cet objectif ou qui laisse supposer un revirement aurait de très graves répercussions sur la sécurité du Canada ainsi que sur la sécurité des autres pays parce que la prolifération des armes nucléaires reste une des pires menaces auxquelles nous sommes exposés.

*Affaires courantes*

• (1200)

**LE RAPPORT ANNUEL DU TRIBUNAL DES DROITS DE LA PERSONNE**

**Le Président:** J'ai l'honneur de déposer le rapport annuel du Tribunal canadien des droits de la personne pour 1999.

\* \* \*

**RECOURS AU RÈGLEMENT**

## L'ALLIANCE CANADIENNE

**Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, certains députés ministériels n'ont pas encore noté que les événements politiques se sont précipités et que nous avons officiellement et démocratiquement changé le nom de notre parti. Je me demande si vous pourriez vous assurer que le nom approprié de notre parti est utilisé à la Chambre, étant donné ce qui vient de se produire.

**Le Président:** Je serai heureux de veiller à ce que tous les noms appropriés soient utilisés par tous les partis à la Chambre. Il faut nous pardonner, mais cela prend quelques jours pour s'habituer au nouveau nom. L'ancien Parti réformiste à la Chambre est maintenant reconnu comme l'Alliance canadienne. C'est ainsi que je demande à tous de l'appeler.

**M. John Cannis (Scarborough-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, je sais que vous avez fait de votre mieux pour clarifier cela, mais il reste une certaine confusion. L'opposition officielle est maintenant l'Alliance canadienne; est-ce le nom qui figurera sur le bulletin de vote? Mes électeurs me posent des questions et je ne sais pas quoi répondre.

**Le Président:** Je n'ai pas une réponse à cela, mais je suis sûr que le directeur général des élections prendra cette décision. Pour nous, à la Chambre, la décision a été prise et je demande simplement que vous la respectiez.

**M. Ted McWhinney (Vancouver Quadra, Lib.):** Monsieur le Président, je vais noter que la Chambre a les pleins pouvoirs, par votre entremise, pour déterminer le nom des partis à l'intérieur de la Chambre. Le commissaire d'élection et les autres fonctionnaires ne peuvent influencer notre décision.

**Le Président:** Bien entendu, je vais suivre les conseils du député de Vancouver Quadra, car il a une grande expérience dans ce domaine. Tant que je n'aurai pas reçu de directives officielles à ce sujet, je vais attendre de voir ce qui se produit. Nous pouvons décider ce qui se passe à la Chambre. Je prétends que ce qui arrive à l'extérieur de la Chambre est du ressort d'autres gens que nous. Je remercie le député de son intervention. C'est toujours intéressant de l'entendre.

**LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE**

**M. Bob Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh, Lib.):** Monsieur le Président, des discussions ont eu lieu entre tous les partis et le député de Winnipeg-Centre concernant le vote sur le projet de loi C-238 prévu pour aujourd'hui, après les initiatives parlementaires, et je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour la motion suivante. Je propose:

Qu'à la fin du débat aujourd'hui sur la motion portant deuxième lecture du projet de loi C-238, toutes questions nécessaires pour disposer de ladite motion soient réputées mises aux voix et que le vote par appel nominal soit réputé demandé et différé jusqu'au mardi 4 avril 2000, à la fin de la période prévue pour les Ordres émanant du gouvernement.

**Le Président:** Le député a-t-il la permission de présenter sa motion?

**Des voix:** D'accord.

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

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

**AFFAIRES COURANTES**

[Traduction]

**RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS**

**M. Reg Alcock (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, 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 17 pétitions.

\* \* \*

• (1205)

**PÉTITIONS**

## LA LOI SUR LE DIVORCE

**M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition signée par plusieurs électeurs canadiens qui voudraient que la Loi sur le divorce soit modifiée de façon à ce que, en cas de divorce, les grands-parents puissent se voir confier la garde des enfants ou aient un droit de visite.

[Français]

## LA LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

**M. Odina Desrochers (Lotbinière, BQ):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter aujourd'hui une pétition de 1 050 signataires du comté de Lotbinière, qui demandent au Parlement canadien de réviser la Loi sur l'assurance-emploi relativement à la détermination du taux d'assurance-emploi régional, afin d'inclure

*Initiatives ministérielles*

la circonscription électorale fédérale de Lotbinière dans la région économique du Centre du Québec, région n° 40.

[Traduction]

LE SÉNAT

**L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition signée par des gens d'un peu partout, de Toronto à Kelliher et Leross, en Saskatchewan.

Les pétitionnaires font observer à la Chambre des communes que le Sénat du Canada est une institution non démocratique dont les membres ne sont pas élus et ne sont pas comptables aux gens de ce pays.

Pour ces raisons et étant donné qu'il coûte environ 50 millions par an, le Sénat devrait être aboli.

LE PROJET DE LOI C-23

**M. Derrek Konrad (Prince Albert, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter plusieurs pétitions signées au total par plus d'un millier de résidents de ma circonscription et d'autres endroits en Saskatchewan. Les pétitionnaires attirent l'attention du gouvernement sur l'importance du mariage qui est défini comme l'union d'un homme et d'une femme à l'exclusion de toutes les autres possibilités.

Ils notent que le gouvernement a imposé l'attribution de temps sur le projet de loi C-23 et qu'il refuse de permettre un vote libre sur cette question fondamentale.

Ils demandent donc au gouvernement de retirer le projet de loi C-23, de confirmer la définition du mariage en droit comme l'union de deux personnes de sexe opposé et d'affirmer son caractère unique.

\* \* \*

**QUESTIONS AU FEUILLETON**

**M. Reg Alcock (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.):** Monsieur le Président, nous répondons aujourd'hui à la question n° 46.

[Texte]

Question n° 46—**M. Rick Borotsik:**

Combien coûte aux contribuables le Groupe de travail du premier ministre sur les quatre provinces de l'Ouest annoncé le 7 janvier 1999, en incluant entre autres les coûts liés au personnel, aux déplacements, à la publicité, à la location de pièces et aux indemnités quotidiennes des membres?

**M. Gar Knutson (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.):** Le Groupe de travail sur les provinces de l'Ouest a été financé en majeure partie par le Parti libéral du Canada. Des députés et des sénateurs ont également pris à leur charge un certain nombre de dépenses. L'équipe de recherche du caucus libéral a prêté quelques employés.

L'administration de ces budgets ne relève pas du gouvernement du Canada.

[Traduction]

**M. Reg Alcock:** Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

**Le Président:** Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Français]

**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 pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**M. René Laurin (Joliette, BQ):** Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole sur le projet de loi C-26 et de faire part aux députés de la Chambre des quelques réserves que le Bloc québécois voudrait exprimer sur le projet de loi.

Nous serons bien sûr favorables au principe de ce projet de loi en deuxième lecture. Ce projet de loi vient modifier 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.

En se référant au contexte de ce projet de loi, on se rend compte qu'il intervient après une série de déboires du gouvernement fédéral en matière de transport aérien. Après avoir mis toute l'industrie en péril et laissé les régions à elles-mêmes, après avoir fait montre de favoritisme politique envers ses amis d'Onex, de Lignes aériennes Canadien International et d'American Airlines, le ministre des Transports a été obligé de se rendre à l'avis du Bloc québécois. Il était temps et nous en sommes très heureux.

Pourquoi serons-nous favorables? Essentiellement parce depuis 1993, le Bloc québécois demande au gouvernement fédéral de cesser de soutenir artificiellement les Lignes aériennes Canadien International au dépend d'Air Canada et ce, à coup de centaines de millions de dollars. Cela faisait six ans que le Bloc affirmait qu'il était impossible de soutenir deux transporteurs internationaux au Canada.

• (1210)

L'attitude du gouvernement fédéral aura bloqué l'expansion d'Air Canada, et donc, de l'économie et de l'emploi dans la région de Montréal, par opportunisme politique. Nous sommes donc favorables au projet de loi, parce qu'il vise à encadrer la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International.



*Initiatives ministérielles*

Une autre raison, c'est que, depuis que le Bloc québécois existe, nous dénonçons le laxisme avec lequel est appliquée la Loi sur les langues officielles par le gouvernement fédéral. Le fait que ce gouvernement subventionnait grassement les Lignes aériennes Canadien International, alors que celles-ci n'étaient pas soumises à la Loi sur les langues officielles, était insultant. Ce projet de loi, en permettant la fusion de deux transporteurs sous le chapeau d'Air Canada fait en sorte que le nouveau transporteur sera soumis à la Loi sur les langues officielles.

Il s'agit d'un progrès, d'autant plus que le projet de loi reprend l'essence des recommandations de l'opinion dissidente du Bloc québécois, plutôt que celles du rapport du Comité permanent des transports. Mais il ne suffit pas que ce transporteur soit soumis à la Loi sur les langues officielles pour que celle-ci soit respectée. Encore faut-il que cette loi soit appliquée et le gouvernement fédéral a la responsabilité de la faire appliquer. Nous savons tous que son dossier dans ce domaine est peu reluisant. Il faudra donc garder l'oeil bien ouvert. Le Bloc québécois se fera le chien de garde du respect de la Loi sur les langues officielles.

Une autre raison de notre approbation du principe du projet de loi en deuxième lecture, c'est que ce projet de loi contient également toute une série de mesures visant à renforcer la concurrence. Cela est particulièrement important, puisque Air Canada deviendra le transporteur dominant au Canada et au Québec.

Au niveau des liaisons internationales, le risque est peu élevé de voir un monopole se constituer, puisque Air Canada aura à subir la concurrence des autres transporteurs internationaux. Mais au niveau des régions, particulièrement des régions éloignées, la concurrence est loin d'être assurée.

Le projet de loi contient plusieurs mesures intéressantes, mais il est loin d'être garanti également que ces mesures suffisent à assurer un service et des prix décents en région. J'y reviendrai un peu plus loin, cela fait partie de certaines réserves dont je vous ai fait part il y a quelques minutes.

Enfin, ce projet de loi contient des dispositions ayant trait au contrôle effectif des transporteurs aériens au Canada. On sait que l'automne dernier, le ministre des Transports, ou le ministre des transports, était disposé à brader les deux transporteurs aériens à American Airlines par le biais de Gerry Schwartz, un ami libéral. Il a fallu une décision de la Cour supérieure pour mettre fin à cette folie.

Le ministre semble revenu à de meilleures dispositions avec ce projet de loi, mais il est difficile de comprendre pourquoi il veut hausser la limite de participation au capital d'Air Canada de 10 p. 100 à 15 p. 100. À notre avis, la limite de 10 p. 100 a très bien servi les Canadiens et les Québécois jusqu'ici. Hausser la limite à 15 p. 100 nous apparaît comme un geste futile du ministre qui veut probablement simplement sauver la face. En fait, il risque plutôt de perdre la face une fois de plus.

Le ministre, avec ce projet de loi, maintient son pouvoir de modifier unilatéralement par décret la limite de 25 p. 100 de participation étrangère au capital d'un transporteur aérien. Cette disposition est tout à fait inacceptable et constitue un déni de cette institution parlementaire.

Si le ministre en venait un jour à vouloir modifier cette disposition de la loi, pourquoi ne se présenterait-il pas en Chambre avec un amendement à la loi? En fait, le ministre se donne, ou maintient ce pouvoir arbitraire, alors qu'il sait très bien qu'il a perdu la confiance de cette Chambre, de l'industrie du transport aérien, des Québécois et des Canadiens en général.

• (1215)

Le projet de loi vise donc à encadrer la restructuration de l'industrie du transport aérien suite à l'acquisition par Air Canada des Lignes aériennes Canadien International ainsi que de ses filiales.

Ce projet de loi est donc nécessaire, mais il est imparfait dans sa présentation actuelle. Plusieurs problèmes persistent, particulièrement au niveau de la desserte en régions.

Revenons d'abord à l'opinion dissidente que le Bloc québécois avait exprimée en comité. Le Bloc québécois a décidé de présenter une opinion dissidente au Comité permanent des transports, en décembre dernier, pour manifester son désaccord avec le rapport majoritaire sur les points suivants: la participation capitale d'Air Canada, la participation étrangère dans les transporteurs canadiens, la sécurité dans le transport aérien, le respect de la Loi sur les langues officielles, le prix des billets d'avion, la desserte des régions éloignées et, finalement, l'avenir des transporteurs régionaux.

J'aimerais revenir brièvement sur chacun de ces points faisant partie de l'opinion dissidente. Cependant, j'ajoute un détail. Lorsque j'ai mentionné la sécurité dans le transport aérien, il faut dire que ce point n'est pas abordé dans le projet de loi.

Voyons d'abord la participation au capital d'Air Canada. Dans son opinion dissidente, le Bloc québécois recommandait que la règle limitant à 10 p. 100 la participation d'une personne ou d'un groupe de personnes au capital d'Air Canada soit maintenue. Le projet de loi propose plutôt que cette limite soit haussée à 15 p. 100. Le Bloc québécois s'inscrit en faux contre l'assertion voulant que ce changement soit nécessaire. Une hausse de 5 p. 100 de cette limite ne comporte cependant pas de danger évident d'avoir de fait une prise de contrôle d'Air Canada. C'est clair qu'une augmentation de 5 p. 100 ne représente pas un pourcentage énorme.

Toutefois, si le pourcentage n'est pas énorme, pourquoi faut-il qu'il y en ait un et pourquoi faut-il que cette augmentation soit faite si on ne modifie pas, entre autres, la définition de contrôle de fait présentée dans la loi?

Il existe une définition du contrôle de fait dans la Loi sur le transport aérien, mais cette définition s'est avérée insuffisante dans le cas de la prise de contrôle de Canadien International par American Airlines. Dans le présent projet de loi, la définition se limite strictement au pourcentage d'actions avec droit de vote qui doit se limiter à 25 p. 100. C'est tout à fait insuffisant puisqu'on a eu des exemples récents qui ont démontré que cette limite ne suffisait pas à empêcher le contrôle par des étrangers.

Le Bloc québécois est d'avis que cette définition doit aborder les questions de contrôle des opérations et des investissements. Par exemple, AMR ne détenait que 25 p. 100 des actions avec droit de

*Initiatives ministérielles*

vote de Canadien International, mais il contrôlait quand même la société par le biais d'un contrat de service et d'un droit de veto sur les décisions importantes de Canadien International, lui conférant ainsi un contrôle de fait sur Canadien International.

Il est triste de devoir constamment le rappeler à ce gouvernement, qui est pourtant un gouvernement nationaliste et qui placarde ses couleurs partout. Il est triste que nous devions lui rappeler les jeux de Nagano en ce qui concerne sa façon de vouloir être nationaliste et de l'afficher.

● (1220)

Rappelons les discours ultranationalistes des députés libéraux, lorsque nous avons voulu discuter de monnaie continentale. Rappelons les dizaines de millions de dollars dépensées chaque année par le gouvernement libéral pour faire la promotion du Canada, une promotion qui prend la plupart du temps la forme d'une propagande grossière. Or, le contrôle d'un transporteur aérien international n'est-il pas primordial?

Les emplois dans cette industrie sont, pour beaucoup, des emplois stratégiques, bien rémunérés, porteurs d'un savoir précieux. Une industrie du transport aérien en bonne santé est essentielle à une économie avancée. Or, pour ce gouvernement, les discours semblent suffire. Ce n'est pas le cas pour le Bloc québécois.

L'automne dernier, nous nous sommes retrouvés dans une situation pour le moins ironique où le Bloc québécois, un parti souverainiste québécois, était le porte-étendard des intérêts du Québec, bien sûr, mais aussi des intérêts du Canada, contre le gouvernement canadien qui, lui, était prêt à céder le contrôle de cette industrie aux Américains. Le ridicule ne tue pas. Voilà qui illustre bien nos positions fondamentales. Nous sommes souverainistes et nous offrons un partenariat au Canada.

Cet exemple illustre parfaitement notre position, car dans le dossier Onex-Air Canada, les intérêts économiques du Québec et du Canada se confondaient. Nous avons reçu des appels de Toronto, d'Ottawa, des Maritimes et d'ailleurs au Canada, de la part de Canadiens qui nous demandaient de continuer notre lutte. Les Canadiens ont eu honte de leur gouvernement national et ils avaient raison. Le ministre doit comprendre cela et ne pas recommencer ces folies.

Avec le projet de loi C-26, le ministre continue de se conférer le droit de modifier par décret cette limite de 25 p. 100. Comme je l'ai dit plus tôt, c'est tout à fait inacceptable. Si le ministre veut éventuellement modifier la règle, qu'il se présente à la Chambre. Qu'il présente un amendement aux lois concernées, et qu'il permette un débat, là où cela doit se faire, là où les élus du peuple siègent pour en discuter.

Je veux revenir aussi sur le respect de la Loi sur les langues officielles. Le gouvernement a adopté la position du Bloc québécois concernant les langues officielles. Notre position reprenait, pour l'essentiel, l'avis donné par le commissaire devant le Comité permanent des transports.

Nous sommes satisfaits de ces mesures législatives, mais le Bloc québécois reste inquiet quant à l'application de ces principes. En effet, quoique Air Canada soit lié depuis longtemps par la Loi sur les langues officielles, ses transporteurs régionaux affiliés ont montré

de nombreuses déficiences dans leur application de cette loi. Il ne suffit donc pas de promulguer une loi, encore faut-il la faire appliquer. À ce niveau, le bilan du gouvernement est plutôt sombre.

Je veux maintenant parler du prix des billets d'avion. Spécialement hors des grands centres, le prix des billets d'avion est trop souvent prohibitif. Pour contrer cette pratique, le projet de loi établit des mesures fondées sur la concurrence et la surveillance des prix.

Les deux organismes chargés d'appliquer les différentes mesures, soit le commissaire à la concurrence et l'Office canadien des transports, ont vu leurs pouvoirs et leurs moyens s'accroître. Le Bloc québécois est d'accord avec ces mesures. Cependant, une disposition devrait être incluse dans le projet de loi, afin qu'une évaluation soit faite chaque année au cours des trois premières années suivant son adoption, pour valider les résultats obtenus par ces mesures ainsi que d'évaluer le respect des engagements pris par la direction d'Air Canada. Les belles promesses ont besoin d'être vérifiées régulièrement pour s'assurer qu'elles sont tenues.

● (1225)

À propos de la desserte des régions éloignées, le problème des services offerts ou non par des compagnies aériennes en région, et la qualité, de même que la diversité de ces services, ne sont pas abordés dans le projet de loi, sauf pour obliger les transporteurs à avertir et consulter les autorités régionales élues avant de se retirer d'une route régionale. D'autre part, le ministre se réserve le droit de réduire la période de 120 jours imposée aux compagnies aériennes avant de se retirer d'une route.

C'est tout à fait inacceptable, car cela laisse trop de place à l'arbitraire. Là aussi, une disposition devrait être prise afin qu'une évaluation soit faite chaque année, au cours des trois premières années suivant son adoption, afin de valider les résultats obtenus par ces mesures, ainsi que le respect des engagements pris par la direction d'Air Canada.

Quand on se sent bien surveillé, on est toujours plus vigilant dans le respect des politiques et des directives qu'on s'est imposées.

Le Canada, rappelons-le, est très vaste, le Québec également. Les citoyens vivant dans les régions éloignées ont besoin d'un réseau de transport efficace, abordable et bien entretenu. La politique de ce gouvernement va dans le sens contraire. Pour ce gouvernement, on dirait que les régions ne sont pas rentables.

C'est une façon disgracieuse d'aborder le problème du transport en région. Ce n'est certainement pas un hasard si ce gouvernement a des problèmes politiques graves en région. Ce gouvernement a abandonné les régions et le transport en constitue le meilleur exemple.

Parlons aussi de l'avenir des transporteurs régionaux. L'avenir des transporteurs régionaux n'est qu'indirectement abordé dans le projet de loi par le biais des dispositions touchant à la concurrence principalement. Le Bloc québécois, dans son opinion dissidente, s'opposait à la mise sur pied d'un nouveau transporteur régional sous le contrôle d'un transporteur dominant.

Air Canada ayant abandonné ce projet, nous sommes satisfaits des mesures ayant trait à la concurrence. Cependant, comme pour

les prix, une disposition devrait être prise dans le projet de loi afin qu'une évaluation soit faite chaque année, au cours des trois premières années suivant son adoption, afin de valider le résultat obtenu par ces mesures ainsi que le respect des engagements pris par la direction d'Air Canada.

On voit que le Bloc québécois est cohérent dans ses positions. À trois reprises, on a demandé qu'à chaque année, il y ait des évaluations de faites pour s'assurer qu'on est en bonne route vers l'atteinte des objectifs qu'on s'est donnés.

Je veux aussi parler des problèmes que rencontre la desserte en région. Les deux principaux problèmes rencontrés par les gens des régions sont les prix élevés et la fréquence trop rare des liaisons aériennes. De plus, la qualité des appareils et l'usage du français peuvent également constituer des problèmes.

Les solutions possibles, si l'on exclut la possibilité d'une réglementation rigide, tournent toutes autour d'un accroissement de la concurrence.

L'accès à un service de transport aérien adéquat doit être mis en relation avec la déliquescence des infrastructures de transport en région. Celles-ci se trouvent de plus en plus isolées, ce qui nuit à leur développement économique. Pensons notamment à la sécurité, qui a été compromise par le ministre. Et j'aimerais dire deux mots à ce sujet pour illustrer ce que je viens d'énoncer.

● (1230)

L'écrasement de l'avion d'Air Satellite qui a coûté la vie à sept personnes, le 7 décembre dernier, quelques minutes seulement après son décollage de l'aéroport de Baie-Comeau, ainsi que celui de Gaspé, lors duquel quatre personnes périrent le 13 avril dernier, ravivent la réflexion sur la sécurité dans les transports aériens, laquelle réflexion avait déjà été commencée au Bloc québécois.

Rappelons également que le système de navigation aérienne a été privatisé et vendu à Nav Canada en décembre 1995 pour 1,5 milliard de dollars. Le vérificateur général soulignait, dans son rapport d'octobre 1997, que la valeur de ce monopole avait été évaluée par les conseillers financiers de Transports Canada à 2,4 milliards de dollars, tandis que le ministère des Finances chiffrait plutôt sa valeur à 2,6 milliards. Pourtant, on l'a vendu à 1,5 milliard.

Avant le 1<sup>er</sup> novembre 1996, les services de navigation aérienne étaient assurés par Transports Canada et principalement financés à même la taxe sur le transport aérien payée par les passagers des lignes aériennes. Ces services sont maintenant assurés par Nav Canada. Ils sont, depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1998, exclusivement financés à même les redevances payées par les compagnies aériennes. La taxe de transport aérien a donc été abrogée conformément à la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile.

Aux yeux de Nav Canada, les utilisateurs-clients ne sont pas les passagers, mais bien les compagnies aériennes. Nav Canada entretient donc des préoccupations tributaires de celles de ses clients, dont l'impératif naturel demeure le bénéfice net. Sans signifier que la sécurité des passagers soit reléguée au second plan, le fait que Nav Canada ne soit pas directement imputable devant les électeurs mais plutôt devant des clients corporatifs influe sur sa façon d'approcher son rôle. C'est pourquoi nous craignons que cet organisme

### *Initiatives ministérielles*

ne manque à sa responsabilité première lorsqu'il prend des décisions, cette responsabilité étant de veiller avec un maximum de prudence, de diligence et même de zèle à la sécurité des passagers.

D'ailleurs, un extrait du site Internet de Nav Canada nous laisse comprendre que tel n'est pas le cas. Je cite cet extrait:

La compagnie réussira d'autant mieux à bien servir sa clientèle si elle parvient à affecter ses ressources là où elles sont le plus nécessaires. C'est pourquoi elle a entrepris de revoir les niveaux de service qu'elle offre dans tous ses établissements, et de les fixer précisément en fonction de l'importance et de la composition du trafic à cet endroit [...]

Une autre citation de Nav Canada publiée sur Internet dit ceci:

En effet la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile nous ordonne de ne percevoir que les recettes nécessaires à la fourniture des services, y compris les réserves pour les placements à faire et le maintien d'une structure financière stable, ce que nous avons fait. Tout excédent doit être remboursé aux clients, dans ce cas-ci sous forme de report.

En conséquence, l'an dernier, Nav Canada a retourné 65 millions de dollars aux utilisateurs de ses services, principalement à Lignes aériennes Canadien International et à Air Canada. On voit bien que l'intérêt de Nav Canada prend sa naissance, non pas sur le passager-utilisateur, mais sur les clients de cette compagnie.

● (1235)

Considérant que Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ont accusé des pertes respectives de 16 millions et de 137 millions en 1998, on imagine bien la dynamique qui s'est imposée entre les compagnies aériennes qui veulent payer moins, Nav Canada qui a adopté une approche coûts-bénéfices, et le gouvernement qui craint de voir une entreprise disparaître.

Est-il nécessaire de rappeler que les Lignes aériennes Canadien International n'auraient pu survivre sans les 20 millions de dollars reçus annuellement en réduction de taxes sur l'essence, sans une bonne dose de favoritisme dans l'octroi des liaisons aériennes les plus lucratives et sans beaucoup d'élasticité dans les modalités de remboursement de prêts sans intérêt?

Transports Canada, en permettant l'établissement de normes moins dispendieuses pour les compagnies aériennes, devient complice des priorités de Nav Canada. Quelles sont-elles, ces priorités? Est-ce que ce sont les bonnes priorités?

Dans son communiqué de presse du 30 septembre 1997, Nav Canada écrivait ceci:

L'objectif est de réduire les dépenses annuelles d'environ 135 millions de dollars, en dollars constants. Donc, cette réduction de dépenses annuelles devrait se faire d'ici le 30 août de l'an 2000.

Or, en août dernier, Nav Canada a retourné 65 millions, comme je l'ai dit plus tôt, en ristournes aux utilisateurs de ses services, principalement aux Lignes aériennes Canadien International et Air Canada. N'aurait-il pas été préférable de réinvestir ces sommes dans la sécurité des passagers? Mais la question qui se pose est à savoir si l'on a choisi les bonnes priorités.

L'élimination du Centre de contrôle de l'aéroport de Baie-Comeau, le 1<sup>er</sup> avril 1995, lequel n'a même pas été remplacé par une

*Initiatives ministérielles*

station d'information de vol, ne peut être considérée comme un élément favorisant la sécurité des transports aériens dans la région, non plus que l'élimination, en 1998, de la Station d'information de vol à l'aéroport de Gaspé, ou l'élimination appréhendée de la Station d'information de vol de Roberval.

Effectivement, la présence sur place de spécialistes du contrôle aérien ou d'observateurs professionnels du ciel et des pistes de décollage et d'atterrissage est de nature à réduire les risques.

Lorsqu'on parle de risques, on vise notamment celui de ne pas être en mesure de déceler rapidement qu'un aéronef se trouve en difficulté, ou de rapidement retrouver un aéronef qui s'est écrasé à proximité d'un aéroport.

On vise également l'impossibilité, sans station d'information de vol dans un aéroport, de transmettre aux pilotes une information météorologique précise, et cela, en temps réel.

Notons que le ministre des Transports écrivait ceci, le 15 juin dernier, dans une lettre adressée à notre chef, M. Gilles Duceppe, et je cite :

L'étude aéronautique de Nav Canada doit me démontrer que l'interruption ou la réduction du niveau de service n'accroîtrait pas le risque pour la sécurité aérienne de façon inacceptable.

Cela tend bien à démontrer que le ministre considère que les risques pour la sécurité peuvent toutefois être augmentés de façon acceptable. On peut augmenter des risques, et pour le ministre, tout cela pourrait être acceptable.

Je voudrais dire un mot au sujet des prix élevés. Le prix régulier d'un billet d'avion Sept-Îles—Montréal est de 800 \$ environ. Ceci constitue un cercle vicieux, car plus les billets sont chers, moins les gens prennent l'avion; moins les gens prennent l'avion, plus le coût des billets est élevé pour le client, jusqu'à ce que la ligne ne soit plus rentable.

• (1240)

Quelles solutions pouvons-nous entrevoir?

La très grande majorité des gens interrogés considèrent que la seule solution viable est un accroissement de la concurrence. West-Jet et, dans une moindre mesure, Air Montréal, ont prouvé que c'était possible d'offrir des liaisons interrégionales à bas prix.

Par exemple, Air Montréal offre un aller simple Québec/Iles-de-la-Madeleine pour 170 \$ ou, encore, Québec/Mont-Joli pour 125 \$.

La plupart prétendent que la solution se trouve donc dans un système de concurrence bien établi. Par contre, les solutions envisagées peuvent aussi être partagées de façon différente par les différents personnes qui prennent les décisions.

Parmi les autres solutions qu'on envisage, il y a évidemment l'abandon par Air Canada de ses filiales régionales. D'autres pensent qu'on devrait donner accès à tous les transporteurs régionaux au réseau d'Air Canada pour les réservations, les transferts et les terminaux d'aéroport. D'autres regardent plutôt du côté de la réglementation sur les prix. D'autres, dont le Bloc québécois, regardent du côté de la baisse des taxes qui ciblerait les transporteurs régio-

naux. D'autres, enfin, pensent à un cabotage permis aux transporteurs étrangers, entre autres, aux Américains.

Concernant la fréquence, peu de solutions ont été avancées jusqu'ici. Par contre, on peut avancer que plus les prix sont bas, plus il y aura de gens pour prendre l'avion et plus il sera rentable de maintenir une liaison pour les transporteurs.

Je veux dire également un mot au sujet du duopole Air Canada et Canadien International. Ce duopole maintenait des liaisons aux mêmes heures avec des avions à moitié vides. On parle évidemment toujours de transport régional. Beaucoup de ces liaisons étaient non rentables, mais les deux transporteurs pouvaient se permettre certaines pertes car ils les compensaient en transférant des passagers des régions sur leurs vols internationaux.

Prenons un exemple. Un passager de Sept-Îles achète un billet Sept-Îles/Québec/Paris qui lui coûte environ 800 \$. On en a parlé tantôt. Une compagnie comme Canadien International pouvait donc se permettre de perdre 100 \$ sur le trajet Sept-Îles/Québec puisqu'elle récupérait 150 \$ sur le trajet Québec/Paris. Il y avait donc un différentiel d'au moins 50 \$. Les deux avaient intérêt à voyager à perte entre Sept-Îles et Québec puisque de Québec à Paris, les avions étaient pleins et ils regagnaient la totalité de la perte subie dans la première partie du trajet.

Si les deux avaient été fusionnés, cela aurait permis de remplir l'avion dès le départ de Sept-Îles et d'accorder des prix encore plus bas aux utilisateurs. C'est pourquoi les deux transporteurs étaient prêts à donner le trajet domestique pour pouvoir prendre les passagers sur ces vols internationaux, quitte à faire payer le gros prix au voyageur qui ne veut qu'un trajet domestique. Ce genre de passager est indésirable.

C'est la même logique qui a amené les deux transporteurs à casser les prix pour maintenir leur duopole sur certains marchés domestiques. La logique du marché au niveau international allait donc à l'encontre de la logique du marché domestique.

Nous pouvons espérer que la rentabilité permettra à Air Canada de baisser ses tarifs, mais d'autres mesures seront sans doute nécessaires pour remédier à ce problème. Le Bloc québécois proposera à ce sujet des pistes de solutions en comité.

Voilà donc l'ensemble des remarques que je voulais faire lors du débat en deuxième lecture du projet de loi C-26. Nous espérons que le gouvernement sera réceptif aux éventuels amendements que le Bloc québécois voudra apporter pendant les travaux en comité, de telle sorte qu'on puisse le plus possible trouver une solution à long terme à ce problème des transports qui n'est pas nouveau au Canada.

• (1245)

[Traduction]

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Madame la Présidente, j'interviens aujourd'hui au nom du Nouveau Parti démocratique pour souligner que nous nous opposons au projet de loi dans sa forme actuelle. Nous avons convenu que nous ferions tout en notre pouvoir afin que le projet de loi soit renvoyé au comité le plus

*Initiatives ministérielles*

rapidement possible compte tenu de l'importance d'aborder les questions liées à la fusion de nos deux principales sociétés aériennes et à l'existence d'un transporteur dominant au Canada.

L'attitude du gouvernement libéral relativement à ce projet de loi m'a déçue. En ma qualité de représentante du Nouveau Parti démocratique au sein du Comité des transports, j'ai consacré beaucoup d'énergie à ces questions, tout comme les membres du comité venant des autres partis. L'automne dernier, le comité a entendu littéralement des douzaines de témoins experts sur cette question.

J'ai été déçue mais non surprise que le gouvernement libéral et le ministre des Transports ne tiennent pas compte de ce que les Canadiens ont dit pendant tout ces mois. Ils ont plutôt présenté un projet de loi qui ne répond pas aux principales préoccupations des Canadiens. Je sais que même le ministre reconnaît que le projet de loi est loin d'être parfait. Toutefois, à mon avis, il n'y a rien de mal à ce que nous cherchions à atteindre cette perfection en comité et à corriger les lacunes du projet de loi.

Le gouvernement ne comprend toujours pas le problème fondamental auquel fait face l'industrie canadienne du transport aérien. Celle-ci est allée d'une crise à l'autre depuis que le gouvernement Mulroney l'a déréglementée en 1987.

La déréglementation a été une catastrophe pour les Canadiens. Le coût du transport aérien au Canada a augmenté massivement depuis la déréglementation. La hausse du prix des billets a été plus rapide que celle de l'inflation. Le coût global des déplacements en avion a fait un incroyable bond de 76 p. 100 depuis 1992.

Ce n'est pas ce qui était censé se passer en vertu de la déréglementation. Les lobbyistes de Bay Street avaient dit que la déréglementation serait gage de concurrence, ce qui aurait pour effet de faire baisser, et non de faire monter les prix. Ils ont dit qu'il y aurait plus de sociétés aériennes qui se rendraient à plus de d'endroits que jamais auparavant. Où est donc la concurrence?

La déréglementation est survenue il y a près de 13 ans, et le nombre de sociétés aériennes a diminué au lieu d'augmenter. Depuis la déréglementation, il y a moins de sociétés aériennes qui vont vers moins de destinations et qui exigent plus pour les billets qu'elles vendent aux Canadiens. C'est ce qui arrive lorsqu'on laisse les forces du marché se substituer à une politique gouvernementale judicieuse.

Le Nouveau Parti démocratique n'est pas opposé au marché. Souvent, lorsque nous critiquons le gouvernement parce qu'il se plie aux exigences du marché, les gens disent que nous sommes contre le marché. Ce n'est pas le cas. Nous reconnaissons qu'un pays fort suppose une vigoureuse économie de marché; toutefois, un marché vigoureux n'est pas la seule chose dont nous avons besoin pour avoir un pays en santé. Il faut un équilibre entre un marché solide et une politique gouvernementale judicieuse.

Mais ce n'est pas l'idéologie du gouvernement libéral. Appelez ça corporatisme, appelez ça de la paresse, appelez ça un manque de vision, appelez ça comme vous voudrez. Le gouvernement libéral refuse d'accepter que le marché ne peut pas à lui seul régler tous les problèmes. En ce qui concerne l'industrie aérienne, le gouvernement souffre de myopie. C'est ce qui arrive quand on s'en tient strictement à cette idéologie. La foi aveugle du gouvernement libéral dans le libre marché l'empêche de voir la réalité.

La réalité, la voici. Avec la déréglementation, les Canadiens ont moins de choix et payent plus cher pour prendre l'avion. Les compagnies aériennes ont réduit leurs services aux petites et moyennes localités dans l'ensemble du pays. Le gouvernement avait déjà dû renflouer Canadien International à raison de plusieurs millions de dollars, ce qui n'a pas empêché la compagnie de finir par disparaître. Il y a eu des licenciements et des réductions de salaires dans les rangs des employés des compagnies aériennes. Aux yeux de tous, la déréglementation est une politique catastrophique. Cela n'empêche pas le gouvernement libéral de s'y cramponner avec la foi aveugle de l'idéologie.

J'aimerais traiter des effets de la déréglementation dans ma propre circonscription, Churchill. Il y a peu de régions au Canada où il coûte aussi cher de se rendre en avion que le nord du Manitoba et les zones rurales de cette province. Il coûte plus cher de se rendre de Thompson à Winnipeg que de Halifax à Vancouver. Les tarifs ont augmenté en flèche et les passagers ne sont satisfaits ni de la qualité du service ni de la fréquence des vols. Cela prouve la myopie du gouvernement libéral qui a laissé les forces du marché remplacer l'intérêt public.

• (1250)

Guidées par la logique du marché, les compagnies aériennes ont pris la décision de maximiser leurs bénéfices en demandant les tarifs les plus élevés possibles, sans se soucier du service. C'est tout à fait logique d'un point de vue commercial étroit, mais du point de vue de l'intérêt public, ça n'a aucun sens.

Les décisions motivées par des intérêts strictement commerciaux tuent la croissance économique dans les régions éloignées. Elles empêchent les gens de s'installer dans les régions rurales et dans le nord et d'y ouvrir des entreprises. Si le gouvernement libéral tenait compte de l'ensemble de la situation économique, il s'en rendrait compte et ferait ce qui est en son pouvoir pour que les tarifs aériens et le coût de faire des affaires dans les régions éloignées demeurent raisonnables. Mais le gouvernement libéral ne tient pas compte de l'image d'ensemble. Il néglige le fait que la déréglementation tue les emplois et les entreprises dans les régions rurales et dans le Nord du Canada.

La situation se détériore. La déréglementation a non seulement entraîné une hausse des tarifs et une réduction des services, elle a non seulement fait disparaître des emplois et nuï aux régions rurales et nordiques du Canada, mais elle a même été préjudiciable aux transporteurs aériens eux-mêmes. Dès le début de la déréglementation, Air Canada et les Lignes Aériennes Canadien se sont affrontés dans une lutte à finir qui leur a coûté cher.

La concurrence peut contribuer utilement à l'économie de marché, mais elle peut aussi avoir des effets destructeurs. Il faut savoir distinguer la saine concurrence de la concurrence destructrice. La première engendre une baisse des prix et une amélioration des services aux consommateurs, alors que la seconde fait le contraire et engendre des monopoles. Je n'ai pas à en dire plus.

La concurrence entre Air Canada et les Lignes Aériennes Canadien a eu des effets destructeurs. Comme on l'a vu, elle a entraîné non pas une baisse, mais une hausse des tarifs et une diminution des services aux communautés.

### *Initiatives ministérielles*

La saine concurrence s'épanouit dans un marché stable défini par des règles et des limites. Dans un marché déréglementé, il n'y a pas de règles et la concurrence devient destructrice.

Les néo-démocrates veulent une saine concurrence dans l'industrie canadienne des transporteurs aériens. C'est pourquoi j'ai recommandé, dans le rapport minoritaire, une réglementation moderne pour promouvoir la concurrence et protéger les consommateurs canadiens. Je ne veux pas que nous revenions au genre de réglementation que nous avions il y a 20 ans. La sur-réglementation est aussi nuisible pour la concurrence que la déréglementation. L'industrie canadienne des transporteurs aériens a besoin d'une réglementation équilibrée. Le projet de loi dont nous sommes saisis ne produirait pas ce résultat.

Une fois de plus, le gouvernement oublie les Canadiens. Son projet de loi représente, au mieux, un saut de puce. Nous faisons face à un monopole dans l'industrie des lignes aériennes, un monopole qui est le résultat de la déréglementation. Or, le gouvernement libéral refuse de s'attaquer à la cause même du monopole, qui constitue pourtant une menace sans précédent pour les consommateurs canadiens. C'est maintenant le moment ou jamais de protéger les consommateurs. Or, ce n'est qu'à son corps défendant que le gouvernement libéral ne renonce à la réglementation.

Le ministre des Transports a dit que le projet de loi protégerait le public canadien. Certaines situations sont tellement ridicules qu'elles en sont drôles. C'est bien le cas maintenant. Soutenir que ce projet de loi, dans sa forme actuelle, protégera le public canadien contre un monopole équivaut à donner une seule botte à une personne, par un froid de moins 40, en lui disant qu'elle la tiendra au chaud.

Je ne prétends pas, cependant, que le projet de loi soit entièrement mauvais. Avant d'exposer ses lacunes, je parlerai de ses bons côtés. Le projet de loi donne suite à quatre recommandations du Comité des transports, recommandations que j'ai appuyées et défendues.

Premièrement, le projet de loi double la période d'avis qu'un transporteur aérien doit donner au public avant d'abandonner une route aérienne.

Deuxièmement, le projet de loi améliore l'article de la Loi sur Air Canada relatif aux langues officielles.

Troisièmement, il donne aux agents de voyage le droit de négocier leurs commissions collectivement avec le transporteur aérien dominant. Cela aidera à maintenir les agents de voyage en affaires et à continuer d'offrir des services abordables au public. Un message qui nous est parvenu haut et fort est que les agents de voyage constituent un lien crucial et précieux pour le système de transport aérien. En tant que membre du comité, j'ai été très heureuse que nous soyons tous d'accord et que le gouvernement mette cela en application dans le projet de loi.

Quatrièmement, il donne au Bureau de la concurrence un pouvoir élargi pour empêcher l'établissement de prix abusifs. J'aimerais parler un peu du quatrième point, car j'aime rendre à César ce qui revient à César.

L'un des grands problèmes du monopole est que le transporteur aérien dominant peut écraser les petits transporteurs qui tentent de

lui faire concurrence. Doté de pouvoirs plus larges pour prévenir la concurrence déloyale, le Bureau de la concurrence devrait être capable d'empêcher que cela se produise. Le marché pourra ainsi finir par se rétablir tout seul et une certaine forme de concurrence pourra réapparaître.

• (1255)

Je reconnais que le ministre a indiqué, dans sa déclaration, que, si on était intervenu plus tôt, on n'en serait pas là où on en est maintenant. Je félicite le gouvernement de cette partie de la mesure législative.

J'aimerais également parler un peu de la prolongation du délai de préavis pour l'arrêt du service offert à une collectivité. C'est également une chose pour laquelle je me suis battue au comité et je suis heureuse de constater que le gouvernement a accepté cette recommandation. Toutefois, se contenter de prolonger le délai de préavis n'est pas suffisant pour protéger les petites collectivités. Tout ce que cela fait, c'est prévenir plus tôt les collectivités que le transporteur aérien va se retirer.

Il est important qu'il existe un mécanisme pour garantir un service adéquat aux petites et moyennes collectivités au Canada. Mais il faut qu'on tienne compte à part égale de l'intérêt du public et de celui du marché. Il n'est pas raisonnable qu'un transporteur aérien perde beaucoup d'argent pour desservir une collectivité.

Parallèlement, les transporteurs aériens doivent remplir leur mandat public, c'est-à-dire veiller à ce que tous les Canadiens bénéficient d'un bon service. Le gouvernement est chargé de voir à ce que les transporteurs respectent ce mandat. Exploiter une compagnie aérienne au Canada est un privilège. Les transporteurs ont la responsabilité de desservir les petites et moyennes collectivités même s'ils ne réalisent pas autant de profits qu'en desservant Montréal ou Toronto, par exemple.

Dans ce projet de loi, le gouvernement libéral ne force pas Air Canada à respecter son mandat public. Il ne fait que la forcer à n'abandonner aucune des collectivités pendant trois ans. Au terme de cette échéance, Air Canada aura tout le loisir de les laisser tomber. Il n'existe aucun mécanisme d'examen pour s'assurer que ces abandons sont justifiés. Voilà un autre exemple de confiance aveugle dans le marché.

Un autre dossier que le gouvernement libéral a bâclé est celui des tarifs aériens. C'est ce qui préoccupe le plus les Canadiens à la suite de la création d'un monopole. Les mesures antimerchantiles que contient le projet de loi, si nous pouvons les appeler ainsi, ne seront mises en application que dans deux ans, peut-être quatre. Ces mesures ne sont même pas très énergiques. Le gouvernement libéral s'en remet à l'Office des transports du Canada pour réglementer les tarifs et il lui donne à peine plus de pouvoirs à cet égard. Cela ne fonctionnera pas. L'Office a déjà le mandat de réglementer les tarifs. Il a été tout à fait inefficace à ce chapitre jusqu'à maintenant.

Le ministre des Transports croit-il vraiment qu'il n'a qu'à agiter sa baguette magique pour que l'OTC devienne efficace? La seule chose que ce projet de loi permet, c'est d'élargir quelque peu le mandat de l'office pour lui permettre d'être un peu plus proactif dans les deux prochaines années. Croire que l'OTC pourrait empê-

*Initiatives ministérielles*

cher ce nouveau monopole aérien d'établir des prix abusifs reviendrait à croire que l'on peut stopper une avalanche avec une simple pelle. Il faudrait inclure dans le projet de loi des mesures précises et permanentes en vue d'empêcher les prix excessifs.

La troisième lacune du projet de loi a trait aux relations de travail. Je me suis souvent demandé si le gouvernement avait déjà eu un certain respect pour les syndicats ou pour le droit démocratique à la négociation collective. Le gouvernement actuel est celui qui a eu recours au plus grand nombre de lois de retour au travail pour mettre un terme à des arrêts de travail légaux. C'est lui qui s'est battu jusqu'au bout pour ne pas accorder la parité salariale, qui n'est qu'une simple mesure en vue d'assurer l'égalité entre ses propres employés. Ce n'est pas étonnant qu'il ait complètement ignoré les questions épineuses que ce projet de loi soulève dans le domaine des relations de travail.

Le projet de loi doit voir à ce que les conflits de travail, y compris les questions qui portent sur l'ancienneté, peuvent être réglés rapidement. Nous devons nous assurer que les syndicats des employés des compagnies aériennes sont en mesure de négocier efficacement pendant la période de restructuration. Nous devons voir à ce qu'un arrêt de travail chez ce nouveau transporteur dominant n'immobilise pas tout le pays.

Le Parti réformiste est d'avis que nous ne devrions pas accorder aux employés des compagnies aériennes le droit à la négociation collective ou le droit de grève. Nous devons nous assurer que le Conseil canadien des relations industrielles dispose de suffisamment de ressources pour accorder la première priorité à tout conflit résultant de cette fusion sans que cela n'entraîne de conséquence sur ses autres dossiers. C'est ce que nous devons faire pour nous assurer que tout cela fonctionnera convenablement.

En fin de compte, il s'agit d'une question des priorités. Tout ce que les Canadiens veulent, c'est que l'industrie canadienne du transport aérien offre un service sûr, abordable et satisfaisant aux collectivités. Si le gouvernement libéral partageait ces priorités, il aurait fait quelque chose de significatif pour en faire état dans le projet de loi. Au lieu de cela, le gouvernement libéral abandonne les Canadiens à une compagnie aérienne en position de monopole sans beaucoup de protection pour les consommateurs, les travailleurs et les localités.

Je ne puis m'empêcher de commenter certaines des réflexions qu'a exprimées une de mes collègues de l'opposition, une députée réformiste.

**Une voix:** Il n'y a pas de députés réformistes.

**Mme Bev Desjarlais:** Désolée, je reconnais qu'il n'y a plus de députés réformistes. En toute justice, le Parti réformiste s'est montré plutôt critique à l'égard des députés à la Chambre, mais cela fait un certain temps que l'incertitude règne autour du nom de ce parti. Il faudra peut-être encore quelque temps avant que les gens se rendent compte que le parti a finalement établi définitivement son nom.

• (1300)

En toute justice pour les Canadiens, ils ont voté pour certains candidats au moment des élections et ils ont voté pour eux sur la foi de leur appartenance à un certain parti. Si le parti a jugé bon de

changer son nom en cours de route, on se demande si les gens n'auraient peut-être pas le droit de changer leur vote.

La députée de l'Alliance canadienne a dit que les autorités aéroportuaires avaient trop de pouvoir. Je ne puis m'empêcher de penser à tout ce qui s'est passé au cours des dernières années alors que ce parti pressait le gouvernement de cesser de réglementer les transports et de confier les aéroports à d'autres. Les autorités aéroportuaires possèdent maintenant certains pouvoirs et veulent prendre des initiatives pour veiller au bon fonctionnement de leur aéroport. Ce parti oeuvrait de concert avec le gouvernement pour que l'État se départisse de son autorité sur les aéroports, mais ils se plaignent maintenant, peut-être parce que certains de ses amis ne font pas autant d'argent qu'ils pensaient en faire car les aéroports fonctionnent maintenant en toute indépendance et tâchent de survivre.

La députée a dit également que son parti ne voulait pas qu'il existe une compagnie aérienne seulement. Si c'est le cas, où était donc l'opposition officielle ces dernières années, pendant que Canadien et Air Canada se débattaient? Ce parti aurait pu dire: «Réglementons afin de mettre en place des mécanismes de contrôle pour que ces deux sociétés survivent.» Ainsi, l'exploitation de plus d'une seule compagnie de lignes aériennes serait encore possible au Canada. Canadien et Air Canada auraient pu continuer à exister, de sorte qu'il y aurait toujours une concurrence.

Il y a aussi la propriété étrangère qui augmente. Est-ce une panacée? On a vu American Airlines augmenter sa participation dans les Lignes aériennes Canadien International. Cela a-t-il permis le sauvetage? Pas à ce que je sache. Il n'y a certes pas eu de sauvetage. Est-ce qu'une plus grande participation étrangère a aidé les agriculteurs de l'Ouest? Je me demande si les agriculteurs de l'Ouest conviendraient que la privatisation des chemins de fer et une plus grande participation étrangère ont permis d'améliorer la rentabilité des producteurs. La rentabilité qui a augmenté, c'est celle des compagnies de chemin de fer.

La députée a aussi fait allusion aux voyageurs qui doivent pointer dans les aéroports, à cause de la surréservation que font les compagnies aériennes. Il manque des places quand tous ceux qui ont des réservations se présentent. Les compagnies aériennes disent que la surréservation est profitable. Elles ne veulent pas que leurs avions décollent si tous les sièges ne sont pas occupés.

S'est-on demandé combien de fois les membres de l'Alliance canadienne ont soutenu que nous devions promouvoir la rentabilité et laisser les entreprises agir à leur gré pour être rentables? Il faut parfois ravalier ses paroles et reconnaître que ce n'était pas la meilleure façon d'améliorer la situation pour les Canadiens.

Si la députée de l'Alliance canadienne se préoccupe réellement des droits des passagers, j'ai hâte de voir son parti appuyer une déclaration des droits des voyageurs et les amendements à ce projet de loi qui reflètent cette préoccupation.

Bien qu'il s'oppose à ce projet de loi, le Nouveau Parti démocratique va honnêtement s'efforcer de l'améliorer. Les Canadiens méritent que nous faisons de notre mieux pour améliorer ce projet de loi.

*Initiatives ministérielles*

J'entends proposer des amendements pour corriger certaines faiblesses que j'ai relevées, de sorte que le projet de loi s'attaquera à ce qui préoccupe vraiment les Canadiens.

**L'hon. David M. Collette (ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, je remercie la députée de Churchill de ses observations. Elle est insatisfaite du projet de loi et voudrait y apporter des modifications constructives.

Je voudrais bien qu'elle propose une meilleure façon de lutter contre les prix abusifs que celle déjà prévue par le projet de loi. Si elle préconise un retour à la réglementation à outrance, j'estime que les consommateurs n'en profiteront pas à long terme parce que les prix vont être plus élevés.

J'examinerai très attentivement les suggestions et les propositions de modification qui viendront de son parti parce que je pense que la meilleure façon de lutter contre les prix abusifs se trouve déjà dans le projet de loi.

**Mme Bev Desjarlais:** Madame la Présidente, j'estime avoir dit clairement que je ne pense pas que la solution est de revenir à un système de réglementation à outrance. En fait, je pense qu'une foule de témoins ont admis, au cours des 156 heures d'audience du comité, qu'il était nécessaire d'avoir une certaine réglementation. Franchement, il ne faisait aucun doute que la fusion de Canadien et d'Air Canada n'était pas de nature à créer une industrie du transport aérien stable au Canada.

• (1305)

Nous pourrions réglementer la capacité, de la même manière que nous réglementons le secteur international. Nous avons un très solide service aérien international. Une telle réglementation serait possible. Nous aurions alors de la concurrence.

La concurrence pour le plaisir de la chose n'est pas la solution. Si c'est le cas, on finira comme dans les marchés publics de Tijuana, où la concurrence fait descendre les prix jusqu'au dernier cent. Les Canadiens veulent bien payer pour obtenir un service, mais ils veulent que les prix soient équitables.

Ce qui semble se produire maintenant, et l'OTC n'a pas réussi à régler le problème, c'est que les coûts montent. Les gens doivent dire qu'ils n'obtiennent pas le service. Nous savons que les salaires n'ont pas augmenté. Nous savons que les travailleurs ont accepté plusieurs baisses de salaire pour que le système fonctionne. Ils ne sont pas toujours pas en mesure de faire baisser les prix. Cela s'explique en partie par le fait que les investissements réalisés par American Airlines ont étranglé les Lignes aériennes Canadien International au point où ces dernières n'ont pu apporter les changements nécessaires.

En outre, Air Canada, agissant en concurrent acharné, n'a fait aucun effort de sorte que tous ont baissé les prix simplement pour survivre. Aucun concurrent n'a survécu, de sorte qu'il restera un transporteur dominant qui pourra pratiquer à sa guise des prix abusifs au Canada.

**M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC):** Madame la Présidente, je suis ravi de participer à ce débat. Je vais porter mon

attention sur les consommateurs. Bon nombre de mes collègues ont débattu plusieurs aspects du projet de loi et parlé des travaux du comité auxquels nous avons consacré beaucoup de temps, mais je voudrais m'attarder aux consommateurs.

J'estime que le projet de loi a oublié les intérêts des consommateurs. En effet, comme il existe désormais un transporteur dominant au Canada, les consommateurs n'ont plus le choix entre plusieurs compagnies aériennes. Il y a un an, ils pouvaient toujours faire affaire avec une autre compagnie s'ils n'étaient pas satisfaits de l'une des principales compagnies aériennes. Aujourd'hui, tant pis pour eux s'ils ne sont pas satisfaits de la compagnie aérienne.

À mon avis, il faut que les consommateurs aient accès à des services d'aide afin de pouvoir communiquer avec les parties qui peuvent apporter des changements et s'occuper de leur protection.

Dans sa 42<sup>e</sup> recommandation, le comité permanent a demandé que le gouvernement désigne un ombudsman chargé d'examiner strictement les problèmes des consommateurs. Cette recommandation a été entièrement mise de côté dans le projet de loi, ce qui, à mon avis, a été une erreur. Il faudrait absolument appliquer cette recommandation, et je compte soulever la question au comité. En fait, j'ai déjà proposé au comité que cette recommandation soit reprise dans le projet de loi et que ce dernier soit amendé en conséquence.

Ma préoccupation au sujet des consommateurs découle de plusieurs problèmes qui sont survenus récemment, de plusieurs problèmes que j'ai remarqués et du fait que des électeurs de ma circonscription ont subi les conséquences des changements apportés dans le secteur du transport aérien depuis la fusion de deux principales compagnies aériennes. En tant que porte-parole en matière de transports, j'ai reçu des appels à mon bureau. Je me suis entretenu avec d'autres députés et des voyageurs qui ont dû affronter de nouveaux problèmes qu'ils n'avaient pas connus auparavant. J'ai moi-même constaté que les problèmes de retard et autres avaient augmenté sensiblement dans l'industrie du transport aérien. Il est important de nommer un ombudsman.

À titre de vice-président du comité, le député de Thunder Bay a dit, dans son rapport sur le rapport du comité, que le Canadien moyen n'avait pas accès aux organismes de réglementation qui administrent la Loi sur la concurrence et la Loi sur les transports au Canada.

Le Canadien moyen n'a accès à rien sans l'aide d'un ombudsman. J'appuie fermement l'idée de nommer un ombudsman.

Je parlerai aujourd'hui d'un plan à court terme et d'un plan à long terme. Le plan à long terme est l'amendement au projet de loi qui inscrira en droit, et instaurera dans l'industrie du transport aérien, la nomination d'un ombudsman. Il faut un poste comme celui-là car il n'existe plus aucune concurrence pour protéger les consommateurs.

Le plan à court terme, c'est que j'invite les gens à communiquer avec mon bureau, par courrier, courriel ou télécopieur, pour me dire quels problèmes ils rencontrent, surtout si les problèmes augmentent. Il peut s'agir de retards de vols non expliqués, d'annulations de vols, de difficultés techniques, de surréservation comme l'ont mentionné d'autres collègues aujourd'hui, de modification des services



*Initiatives ministérielles*

sans avis, d'incidents impliquant les bagages ou de difficultés de communication.

J'invite tous les consommateurs canadiens à communiquer avec mon bureau. Écrivez-moi; nous allons regrouper ces plaintes et les présenter aux intervenants appropriés, soit la direction de la compagnie aérienne, le Bureau de la sécurité des transports s'il est question de sécurité, ou l'Office des transports du Canada si le problème touche la délivrance des billets ou les horaires. Nous nous ferons un plaisir de toutes les transmettre au bureau du ministre. Nous ferons tout ce qu'il convient de faire pour nous assurer qu'on répondra aux plaintes des consommateurs.

• (1310)

Nous offrirons ce service provisoire à court terme jusqu'à ce que la loi soit complète. Je donnerai les adresses tout à l'heure, dans le cours de mes observations, à l'intention des personnes intéressées.

L'amendement que je propose est exactement le même qui a déjà été adopté au comité. Il a été adopté par un comité multipartite où tous les partis l'ont appuyé. La proposition de nommer l'ombudsman se lit simplement comme ceci:

Le comité recommande:

42. Que le gouvernement nomme un ombudsman indépendant pour vérifier si un éventuel transporteur dominant respectera ses engagements, superviser le traitement des plaintes du public et faire chaque année rapport au Parlement et aux comités pertinents du Parlement sur la situation de l'industrie du transport aérien. Le candidat retenu doit être choisi au terme d'un processus de sélection public et transparent et doit être un expert des questions telles que la politique du transport aérien, la défense de l'intérêt public et les processus réglementaire et législatif.

Tel est mon objectif à long terme, car je crois que cela règlera les problèmes des consommateurs à long terme. Mais, je le répète, à court terme, je suis disposé à recevoir à mon bureau toute plainte concernant toute question. Qu'il s'agisse d'une question de politique d'une compagnie aérienne ou d'un problème spécifique à une compagnie aérienne, nous transmettrons les plaintes aux compagnies aériennes en question. Je crois qu'elles les régleront, comme elles l'ont toujours fait pour moi chaque fois que j'ai porté un problème à leur attention. Pour les questions de sécurité, je le répète, nous transmettrons les plaintes au Bureau de la sécurité des transports, et ainsi de suite.

Toute personne qui veut se plaindre à mon bureau du mauvais service aérien qu'elle reçoit ou qu'elle a reçu récemment n'a qu'à s'adresser par écrit à Bill Casey, député, Chambre des communes, Ottawa K1A 0A6, par courriel à caseyb@parl.gc.ca, par télécopieur au numéro 613-943-2295, ou à consulter notre site Web à www.parl.gc.ca.

Air Canada n'est pas la seule compagnie aérienne. S'il y a une chose que nous avons apprise au comité, c'est qu'il y a des douzaines de compagnies aériennes au Canada. Elles sont petites, mais il y en a des douzaines et elles sont toutes agressives et entrepreneuriales. Vraiment, c'est un secteur industriel excitant.

Air Canada détient la très grande majorité du marché, et, chaque fois que j'ai signalé un problème à ses représentants, ils s'en sont occupés promptement, et je leur en suis reconnaissant. Lorsque je les ai appelés hier pour leur dire que je proposerais la nomination d'un poste provisoire d'ombudsman, en attendant l'adoption de la loi, leur réaction, à mon grand étonnement, a été de dire que c'était

une excellente idée. L'accueil a été très favorable, et ils ont accepté de travailler avec nous sur la question. En somme, s'il y a des problèmes dans la société, elle est au moins prête à les examiner et à chercher des solutions avec nous.

Certains des problèmes qu'on nous signale le plus souvent dans nos bureaux, ce sont les retards accrus dans les vols. Ce n'est qu'une partie de la difficulté. L'autre, c'est que les consommateurs victimes de ces retards reçoivent des renseignements erronés qui sont donnés par bribes. On annonce un retard de 15 minutes, après quoi le vol est de nouveau retardé d'une demi-heure, et puis encore d'une demi-heure. Au lieu de dire dès le début que le vol sera retardé de deux heures, par exemple, ce qui donnerait au voyageur le choix de rentrer chez lui ou d'emprunter un mode de transport différent, on dirait qu'Air Canada essaie de garder les consommateurs à l'aéroport en annonçant ces retards successifs ou en donnant l'information par bribes. Je ne crois pas que ce soit acceptable. Il faudrait régler ce problème.

Il y a des explications incohérentes des retards. Dans un cas, on m'a donné trois explications: un problème technique, un problème d'équipage et une tempête. J'ignore où était la vérité, mais on m'a donné trois explications. Les consommateurs ont droit à une explication si leur vol est retardé ou supprimé. Si la société aérienne connaît la nature du problème, elle a le devoir de donner l'heure juste au consommateur.

Lundi dernier, j'étais à l'aéroport de Montréal et j'y ai rencontré un électeur de ma circonscription. Lorsque je lui ai demandé ce qu'il faisait là, il m'a dit que son vol était annulé. Je lui ai demandé pourquoi il était annulé et il m'a dit qu'il n'en avait pas la moindre idée, car on refusait de lui dire quoi que ce soit. Il m'a dit qu'il y avait très peu de passagers à bord de l'avion et qu'il pensait que le vol avait peut-être été annulé à cause du nombre insuffisant de passagers. Comme il y avait un autre vol à 17 heures et qu'il y avait également peu de passagers à bord de ce vol, le transporteur a tout simplement annulé le vol de cet électeur, qui a dû attendre environ quatre heures avant de pouvoir prendre l'avion. Je pense que le consommateur a droit à une explication. Je voudrais qu'on réponde aussi à cette question, et nous allons demander des explications à ce sujet.

Il m'est arrivé une autre mésaventure cette semaine. À mon arrivée à Montréal, je suis allé récupérer ma valise. Avant même que je sois rendu au carrousel, on m'a appelé pour me dire de me rendre au comptoir; là, on m'a annoncé que ma valise n'était pas arrivée, qu'elle n'était pas à bord de l'avion. Je ne pouvais venir à Ottawa, car je n'avais pas d'autres vêtements que le jean et le chandail que je portais; je suis donc rentré chez moi. On m'a dit de communiquer avec l'aéroport de Moncton le lendemain, pour savoir ce qu'il était advenu de ma valise.

• (1315)

Le lendemain matin, lorsque j'ai voulu téléphoner à l'aéroport de Moncton, j'ai appelé l'assistance-annuaire afin d'obtenir le numéro et l'on m'a dit qu'il s'agissait d'un numéro non inscrit à l'annuaire. Ne sachant que faire, j'ai composé le numéro 1-800. Comme je ne pouvais pas obtenir la ligne, j'ai communiqué avec mon agente de voyages. Elle m'a dit qu'il existait un numéro spécial pour les

### *Initiatives ministérielles*

bagages et elle me l'a donné. J'ai appelé à ce numéro et je suis passé par toute la série de codes habituels pour finalement entendre un message enregistré me disant: «Nous sommes désolés, mais cet appel sera plus long que prévu, mais gardez la ligne pour ne pas perdre votre priorité d'appel». Très bien, j'ai attendu. J'ai ensuite eu droit à un autre enregistrement: «Si vous raccrochez et allez consulter notre site Internet, vous pourriez vérifier où vos bagages sont rendus. Ne raccrochez pas, vous perdriez votre priorité d'appel». Finalement, j'ai attendu 25 minutes avant de pouvoir parler à quelqu'un.

J'ai expliqué que j'avais perdu mes bagages à Montréal et qu'ils étaient censés se rendre à Moncton. Le préposé m'a répondu: «Non, je ne pense pas que vous ayez perdu vos bagages, car ils ne sont pas dans notre système informatique». Quoi qu'il en soit, les choses ont traîné longtemps. Le système et le service étaient déplorables.

Je mets le président d'Air Canada, M. Milton, au défi de tester les normes de sa propre entreprise en se mettant dans la peau d'un client. Accepterait-il d'attendre en ligne 25 minutes pour savoir où sont ses bagages? Je ne le pense pas. Je l'invite à examiner la situation et à régler le problème de son système de communication sur les bagages. Lorsque les gens perdent des valises, ils sont irrités et ils peuvent parfaitement se passer d'un système qui ne fait qu'aggraver leur colère.

Hier soir, une femme m'a téléphoné pour me dire qu'elle essayait de communiquer avec le programme pour grands voyageurs auquel elle est inscrite. Il lui a fallu deux jours pour avoir une ligne et, à une occasion, elle a été mise en attente pendant plus d'une heure, sans jamais réussir à parler à un agent. Elle a finalement réussi à avoir ce qu'elle voulait en téléphonant à 7 heures un dimanche matin.

Une fois de plus, je demande aux dirigeants de toutes les compagnies aériennes: «Si vous tentiez d'obtenir un produit ou de vérifier si on a terminé l'entretien de votre automobile, accepteriez-vous d'attendre une heure au téléphone ou même 25 minutes?» Je ne le crois pas.

J'invite les cadres supérieurs des compagnies aériennes qui ont un numéro 1-800 à examiner la situation à cet égard. Je propose de prévoir comme norme que, si un client attend cinq minutes, on devrait lui préciser combien de minutes ce sera, que ce soit 25 minutes ou une heure, sinon on devrait simplement entendre le timbre indiquant que la ligne est occupée. Qu'on ne trompe pas les gens en les amenant à rester en ligne parce qu'ils croient qu'on va s'occuper rapidement de leurs problèmes lorsqu'il n'en est rien.

Je ne recherche pas la confrontation en l'occurrence. Je pense qu'il est important que la direction des compagnies aériennes sache ce qui se passe. Dans tous les bouleversements entourant la transition, c'est-à-dire les négociations patronales-syndicales, l'établissement de nouveaux horaires et tout le reste, je crois que les consommateurs sont abandonnés à leur sort. Je ne recherche pas la confrontation avec les compagnies aériennes. Je veux simplement qu'elles comprennent ce que vivent leurs consommateurs. J'espère que, si les gens me transmettent leurs plaintes, je pourrais alors chercher à obtenir de l'aide pour eux et un règlement de ces problèmes par les dirigeants des compagnies aériennes. Je suis persuadé de pouvoir le faire.

Air Canada a été récemment choisie comme la meilleure compagnie aérienne du monde. C'est parce qu'elle offre un service supérieur. Il est important pour moi qu'Air Canada conserve ce titre de meilleure compagnie aérienne du monde, car Air Canada est à bien des égards notre ambassadeur dans le monde entier. C'est le symbole du Canada le plus tangible qui soit jamais vu dans bien des pays.

Si on a la meilleure industrie de transport aérien au monde, c'est tout le pays qui en bénéficie. Mon but, c'est d'aider Air Canada et toutes les autres compagnies aériennes à maintenir les normes les plus élevées qui soient en matière de service à la clientèle et de sécurité. Si j'obtiens une bonne réponse à la suite de mon invitation à recevoir les plaintes et que celles-ci sont traitées convenablement, les compagnies aériennes seront en mesure de maintenir ces normes élevées. Mon but est donc de les aider à maintenir leur réputation.

D'après mon expérience avec Air Canada et d'autres compagnies aériennes, si je leur soumets un problème, elles réagissent très rapidement au niveau de l'administration. Mais le problème, c'est que les consommateurs n'ont pas accès à ce niveau. Tout ce dont ils disposent, c'est d'un numéro 1-800, ce qui est extrêmement frustrant. Je crois qu'à long terme la présence de l'ombudsman permettra aux compagnies aériennes de mieux savoir ce que vivent leurs clients et les consommateurs. À court terme, j'aimerais me rendre utile de cette façon, en attendant l'adoption de la mesure législative.

Je me propose d'agir en tant qu'ombudsman intérimaire par le truchement de mon bureau, et cela, jusqu'à ce que le projet de loi soit adopté. Cela ne concerne pas qu'Air Canada, mais également d'autres compagnies aériennes comme WestJet, First Air, ainsi de suite. Quelle que soit la compagnie aérienne que les consommateurs utilisent, s'ils ont un problème, j'aimerais qu'on me le signale, et je suis sûr que le ministre et la compagnie voudront aussi être mis au courant. Nous garantissons que les plaintes reçues seront acheminées à la bonne instance, à l'organisme visé, qu'il s'agisse de la compagnie elle-même, du Bureau de la sécurité des transports, de l'Office des transports du Canada ou du bureau du ministre. Nous surveillerons les plaintes et nous veillerons à ce qu'elles soient dûment traitées.

• (1320)

De nouveau, si une personne éprouve un problème avec l'industrie de l'aviation ou a une plainte à faire à ce sujet, elle n'a qu'à communiquer avec moi: Bill Casey, député, Chambre des communes, Ottawa, K1A 0A6; à m'envoyer un courriel à: caseyb@parl.gc.ca; à me transmettre une télécopie au 613-943-2295; ou à consulter notre site Web à l'adresse suivante: www.pcparty.ca, où elle trouvera toute cette information. Nous invitons les gens à nous faire part de leurs observations que nous partagerons avec l'organisme approprié.

À long terme, il faut un ombudsman. Par exemple, si M. Milton, le président d'Air Canada, éprouve des problèmes avec son automobile et qu'il n'est pas satisfait du service du concessionnaire, il peut alors faire affaire avec quelqu'un d'autre. Toutefois, les consommateurs canadiens, qui sont les principaux utilisateurs des services de transport aérien, n'ont aucune solution de rechange s'ils ne sont pas

satisfaits des services obtenus. À mon avis, il est important de prévoir un ombudsman afin de veiller à ce qu'Air Canada soit consciente des plaintes des consommateurs et à ce que ces dernières soient traitées comme il convient. Entre-temps, il me fera plaisir d'offrir ce service.

J'encourage les gens à communiquer avec nous. Si la réaction est bonne, s'il y a un problème important ou une série suivie de plaintes, cela nous aidera à faire passer l'amendement prévoyant l'ajout du poste d'ombudsman dans le projet de loi C-26. Il va de soi qu'une faible réaction indiquera que l'on n'a pas besoin d'un ombudsman, et je peux aussi l'accepter.

Selon moi, il y a un problème lié au fait que les consommateurs sont frustrés à cause de la surréservation, des vols annulés et des vols retardés. Il y a un gros problème de communications avec les principales sociétés aériennes. Si ces plaintes nous sont transmises, nous pouvons alors intervenir. Je suis convaincu que le comité comprenant des représentants de tous les partis, qui a déjà appuyé l'amendement que je propose aujourd'hui, me soutiendra de nouveau à la Chambre.

En terminant, je souligne que si quelqu'un veut communiquer avec moi mon adresse de courriel est caseyb@parl.gc.ca et que mon numéro de télécopieur est le 613-943-2295. Consultez aussi notre site Web à l'adresse www.pccparty.ca.

Je me réjouis à l'avance que ce projet de loi soit renvoyé au comité. Ce fut une expérience enrichissante pour tous les membres du comité. Le débat entourant la fusion de la société aérienne fut une expérience mémorable. Nous avons rencontré des gens incroyables dans ce secteur. Nous avons tous été impressionnés par les représentants de ce secteur. J'ai hâte que ce document soit renvoyé au comité et que l'on étudie tous les amendements de tous les partis. Je suis convaincu que nous pouvons aboutir à un bon projet de loi qui protégera les consommateurs, le secteur, les aéroports et le ministre.

**L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, j'ai écouté attentivement le discours de mon collègue et je me demande s'il convient qu'un député du Parti conservateur profite d'un débat sur un projet de loi à la Chambre pour favoriser les adhésions en donnant ses numéros de téléphone et de télécopieur. Le sort du Parti conservateur est-il tel qu'il en est réduit à recourir à de pareils moyens?

J'aimerais qu'il nous assure que, si son bureau est inondé de plaintes de consommateurs, comme je le prévois, parce qu'il a répété son offre à trois reprises durant son discours, il ne viendra pas s'adresser au Président ou à l'administration de la Chambre pour obtenir des ressources additionnelles.

**M. Bill Casey:** Madame la Présidente, je suis surpris d'entendre le ministre affirmer ainsi qu'il existe un gros problème chez les consommateurs, mais je suis heureux de voir qu'il appuie ma proposition. S'il a raison et que je suis inondé de plaintes, c'est qu'il existe un énorme problème. C'est bien pour nous tous car nous devrions le savoir. Les compagnies aériennes devraient le savoir. Le ministre devrait le savoir, le Bureau de la sécurité des transports devrait le savoir et tous les organismes devraient le comprendre.

### Initiatives parlementaires

À mon avis, il y a un goulot d'étranglement dans les communications entre les consommateurs, les compagnies aériennes et les organismes en cause. Le vice-président du comité a dit que les consommateurs n'avaient pas accès au système, et c'est ce que je leur offre. Je propose d'assurer l'accès au système pour que les consommateurs qui ont des difficultés puissent communiquer avec les compagnies aériennes par le truchement d'un ombudsman, de mon bureau, du Bureau de la sécurité des transports ou autrement. Si quelqu'un veut se joindre à notre parti, l'adresse est caseyb@parl.gc.ca.

• (1325)

**La présidente suppléante (Mme Thibeault):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**La présidente suppléante (Mme Thibeault):** Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

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

**La présidente suppléante (Mme Thibeault):** Y a-t-il consentement unanime pour considérer qu'il est 13 h 30 afin que la Chambre puisse passer maintenant à l'étude des initiatives parlementaires?

**Des voix:** D'accord.

---

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

### LA LOI SUR LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 28 février, de la motion: Que le projet de loi C-238, Loi modifiant la Société canadienne des postes (entrepreneurs postaux), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**M. Joe Jordan (Leeds—Grenville, Lib.):** Madame la Présidente, je voudrais parler très brièvement du projet de loi. Je sais que, pendant la période des initiatives parlementaires, il nous est interdit de poser des questions, alors je vais prononcer une allocution qui renfermera une question.

Le parrain du projet de loi, le député de Winnipeg-Centre, je crois, disposera de quelques minutes, à la fin de cette période, pour conclure. S'il pouvait écouter ma question, il pourrait peut-être y répondre dans ses observations.

Pour ma part, je vais appuyer ce projet de loi. J'ai eu beaucoup de contacts avec les facteurs ruraux de ma circonscription. Il semble en

*Initiatives parlementaires*

effet une grande anomalie que le service postal offert dans une région rurale soit traité différemment du service assuré dans une région urbaine.

Bien que je sois d'accord en principe avec l'objet du projet de loi, je me demande si cette démarche s'accompagne de mesures de protection ou de garanties pour les entrepreneurs qui offrent actuellement le service. Je leur ai parlé au téléphone ce matin et je sais qu'ils sont très favorables au projet de loi. Ce que je crains, c'est que le nombre des membres du syndicat des postiers n'augmente et que ces entrepreneurs, qui ont lutté pour avoir le droit de faire partie de l'unité de négociation, ne risquent en fin de compte de ne pas obtenir ces emplois.

Je sais que le comité pourrait se pencher sur cette préoccupation, mais j'espère que le parrain du projet de loi pourra y réfléchir quelque peu et proposer des options ou des mécanismes que nous pourrions examiner pour nous assurer que ce projet de loi ne constitue pas une tentative à peine voilée pour évincer ces entrepreneurs, et que ce sont eux qui auront la priorité pour obtenir ces emplois plus stables.

Je félicite encore une fois le député d'avoir présenté le projet de loi à la Chambre. Je suis impatient de l'entendre parler de cette question, s'il en a la possibilité, dans sa réfutation, au terme de cette période.

**M. Bill Gilmour (Nanaimo—Alberni, Alliance canadienne):** Madame la Présidente, je suis heureux de prendre part au débat sur le projet de loi C-238 présenté par le député de Winnipeg-Centre.

Ce projet de loi vise essentiellement à modifier la Loi sur la Société canadienne des postes et à abroger le paragraphe 13(5) de la loi concernant les facteurs ruraux.

Le paragraphe 13(5) statue que les facteurs ruraux sont réputés ne pas être des entrepreneurs dépendants et n'ont donc pas le droit à la négociation collective ou à la formation d'une association de sorte à pouvoir négocier des contrats avec la Société canadienne des postes. Autrement dit, ils ne peuvent pas former un syndicat.

L'abrogation de ce paragraphe permettrait aux facteurs ruraux d'adhérer au syndicat des travailleurs publics. Nous sommes d'accord sur les problèmes que ce projet de loi met en relief. En revanche, nous ne sommes pas d'accord sur la solution.

En vertu des dispositions actuelles, les facteurs ruraux doivent soumissionner, puis négocier avec la Société canadienne des postes.

• (1330)

Le problème, c'est que la Société canadienne des postes n'a prévu aucune ligne directrice en matière de soumission ou de contrat pour s'assurer que le processus est équitable. C'est là l'essentiel du problème. Plusieurs députés à la Chambre comptent, comme moi, des zones rurales dans leur circonscription et ont souvent entendu parler de ce problème.

Ce qui arrive, c'est que beaucoup de facteurs ruraux estiment que leurs conditions de travail sont très mauvaises et qu'ils sont sous-

payés. Par exemple, les responsables de la Société canadienne des postes forcent les entrepreneurs indépendants à coter un pris plus bas de sorte à conserver leur contrat. Des limites injustes sont placées sur la capacité de ces derniers d'agir à titre d'entrepreneurs indépendants. Ce sont des problèmes qui doivent être examinés.

Il y a quatre ans, à l'époque où l'Alliance canadienne était encore le Parti réformiste, j'étais le porte-parole pour les travaux publics. George Radwanski a déposé un excellent rapport sur les questions se rapportant à la Société canadienne des postes. Certaines questions abordées dans ce rapport sont très pertinentes. L'une d'elles est le fait que, ainsi que le constate Radwanski:

La Société n'est assujettie à aucun mécanisme efficace qui l'obligerait à rendre compte de son action. Ni le ministre responsable, ni aucun organe du gouvernement—même pas le conseil d'administration de la Société—ne disposent des moyens d'assurer la supervision soutenue nécessaire pour que les priorités et le comportement de la Société soient conformes à l'intérêt public.

C'est l'essentiel du problème. Il y a au sein de la Société canadienne des postes des gens qui font ce qu'ils veulent. La Société canadienne des postes est censée servir les Canadiens, or elle n'est pas administrée dans ce sens.

Nous sommes d'accord avec le député. Les facteurs ruraux se font avoir et ne sont pas traités de façon juste. Toutefois, nous ne sommes pas d'accord avec lui sur la façon de régler ce problème. Nous sommes d'avis qu'il faut plutôt corriger les mécanismes qu'utilise Postes Canada, plutôt que de permettre la syndicalisation des travailleurs postaux.

Radwanski a également constaté que les pratiques commerciales de Postes Canada étaient agressives et inéquitables. Il ne faut donc pas s'étonner des préoccupations qu'expriment les facteurs ruraux. Toutefois, comme je l'ai dit, nous ne pensons pas que la solution réside dans l'abrogation du paragraphe 13(5) de la Loi sur la Société canadienne des postes, comme le propose ce projet de loi.

L'abrogation du paragraphe 13(5) fera disparaître le processus d'appel d'offres et empêchera tout non syndiqué de postuler un poste de facteur rural. Nous désapprouvons cela. En d'autres termes, nous pensons que ce projet de loi dépasse l'objet visé.

Le projet de loi C-238 crée une situation malcommode où plusieurs syndicats se livrent concurrence auprès des mêmes travailleurs. Ce projet de loi risque aussi d'entraîner une contradiction entre la définition de l'entrepreneur dépendant et celle de l'employeur. Nous pensons qu'il existe d'autres solutions. À l'heure actuelle, les processus d'appel d'offres et d'attribution de contrats sont inéquitables et malhonnêtes, et manquent tout simplement de transparence. En réglant ce problème, on éliminerait le problème des routes rurales.

Essentiellement, il faut mettre en place un mécanisme qui oblige Postes Canada à observer des processus d'appel d'offres et d'attribution de contrats qui soient équitables et ouverts. Tout le monde doit savoir quelles sont les conditions exigées. C'est ce qui est au coeur de la question dont nous sommes saisis aujourd'hui. Si l'on pouvait corriger le processus d'appel d'offres, on réglerait le problème. De plus, si les mécanismes ne sont pas mis en place pour

*Initiatives parlementaires*

garantir ces conditions, l'Alliance canadienne se penchera sur la possibilité de faire appliquer dans ce cas la politique en matière de contrat du Conseil du Trésor.

Bref, nous convenons qu'il y a un problème et que le député l'a clairement défini. Mais nous ne sommes pas d'accord avec la solution qu'il propose. La solution n'est pas d'abroger la disposition, mais plutôt d'amener Postes Canada à adopter un processus d'appel d'offres équitable.

**M. Dick Proctor (Palliser, NPD):** Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole pour aborder ce projet de loi. J'aimerais commencer en félicitant mon collègue, le député de Winnipeg-Centre, d'avoir présenté ce projet de loi qui vise à modifier la Loi sur la Société canadienne des postes. J'aimerais également féliciter le député du Parti libéral qui a indiqué qu'il projetait d'appuyer ce projet de loi, la semaine prochaine, et qui décrit correctement la situation comme une anomalie. Les facteurs ruraux du Canada sont traités de manière très différente et nettement moins bien que les membres du Syndicat des postiers du Canada et les autres employés.

• (1335)

Je trouve étrange que, il y a seulement quelques semaines, un député libéral d'arrière-ban ait posé une question significative et insidieuse pour permettre au ministre responsable de mettre en évidence le nouvel accord de trois ans entre Postes Canada et le Syndicat des postiers du Canada. Et nous voilà, deux ou trois semaines plus tard, faisant volte-face et n'étant apparemment pas disposés à offrir un salaire et des conditions de travail raisonnables à ceux qui livrent le courrier dans les zones rurales du pays.

J'aimerais dédier ce discours à une amie de longue date, Doris Woodbeck. Pendant de nombreuses années, elle a été factrice dans le pittoresque comté de Prince Edward, dans la région de Bloomfield. Doris Woodbeck a été une seconde mère pur moi, et elle livrait le courrier sous la neige et la pluie verglaçante et faisait toutes les autres choses qu'on attend des facteurs. C'est une femme formidable.

Les gens qui ont suivi les traces de Doris connaissent aujourd'hui de réelles difficultés en raison du salaire qu'ils reçoivent et des conditions de travail auxquelles ils sont soumis. La plupart des facteurs ruraux gagnent à peine le salaire minimum. Leurs conditions de travail semblent tout droit sorties d'une autre époque.

La Société canadienne des postes peut mettre fin à leur emploi en ne donnant qu'un avis de 90 jours. Il n'y a pas de normes d'emploi uniformes. Certains facteurs ruraux ont plus d'une route. Ils sont payés pour la livraison de certains produits sur une route donnée, mais ils ne le sont pas pour des services fournis sur une autre. Les conditions de travail sont changées arbitrairement et souvent sans préavis ou presque.

Durant les tempêtes de neige, les facteurs ruraux doivent débayer les boîtes postales multiples, sans être payés. Ils doivent assurer leur propre formation et payer leurs remplacements. Ils n'ont pas droit à des fournitures de base. Les travailleurs de certains bureaux de poste conservent les bandes élastiques et les donnent aux facteurs ruraux parce que la Société canadienne des postes refuse de leur fournir cet article de base.

Voici ce qu'ont dit certains facteurs ruraux:

Compte tenu de pareilles relations de travail, il est presque impossible pour nous d'obtenir de meilleurs salaires et de meilleures conditions de travail. Et nous n'avons pas droit à la négociation collective comme les autres travailleurs. Le paragraphe 13(5) de la Loi sur la Société canadienne des postes prévoit que les facteurs ruraux n'ont pas droit à la négociation collective. C'est un déni d'un droit fondamental.

C'est le paragraphe que le député de Winnipeg-Centre voudrait voir abrogé.

L'un des principaux problèmes est peut-être le fait que les facteurs ruraux doivent soumissionner pour obtenir une route rurale. Quand ils le font, on leur dit souvent qu'ils doivent accepter un prix moindre que celui qu'ils avaient obtenu précédemment.

Les facteurs ruraux se font dire «C'est à prendre ou à laisser.» De façon générale, ils hésitent à se plaindre de leurs conditions de travail parce qu'ils savent qu'ils risquent de perdre leur contrat avec seulement un avis de 90 jours. Compte tenu de pareilles relations de travail, il leur est difficile d'obtenir de meilleurs salaires et de meilleures conditions de travail. Ils n'ont pas droit non plus à la négociation collective comme les autres travailleurs.

En 1986, la Société canadienne des postes s'est adressée au Conseil canadien des relations de travail pour qu'il examine la structure des unités de négociation de la SCP. L'Association of Rural Route Carriers a demandé de comparaître à ces audiences. Un an plus tard, le conseil a rendu sa décision dans laquelle il faisait remarquer que la définition d'un entrepreneur ayant comparu comprenait deux critères de base: la dépendance économique et l'obligation d'exercer des fonctions pour autrui. Ces critères sont examinés dans l'optique du contrôle administratif et de l'intégration.

• (1340)

La décision du CCRI a été infirmée par la Cour d'appel fédérale parce que, même si les facteurs ruraux satisfont aux exigences relatives aux employés d'après le Code canadien du travail, le Conseil a outrepassé ses compétences en jugeant que le paragraphe 13(5) ne s'appliquait pas.

La Cour fédérale reconnaît que, sans ce paragraphe, les employés concernés auraient bénéficié de tous les droits qu'accorde le code. Elle souligne que le paragraphe 13(5) est une fiction légale conçue pour mettre la réalité de côté. Elle reconnaît aussi clairement que l'objet de ce paragraphe est de priver les travailleurs du droit à la négociation collective.

À l'heure actuelle, le gouvernement libéral n'a toujours pas fait en sorte que les facteurs ruraux soient protégés et que leurs conditions soient meilleures. Il leur a simplement nié le droit de se protéger et d'améliorer leurs conditions au moyen de la négociation collective.

Nier le droit à la négociation collective, c'est nier un des droits fondamentaux, c'est violer les principes garantis par la Charte canadienne des droits et libertés, qui est entrée en vigueur il y a une bonne quinzaine d'années, c'est violer nos engagements internationaux, dont l'Accord de libre-échange nord-américain, c'est violer la

*Initiatives parlementaires*

Constitution de l'OIT, dont le gouvernement ne cesse de répéter fièrement qu'il a été l'un des premiers signataires, et c'est violer la liberté d'association et la protection du droit de syndicalisation dont parlent les pactes internationaux relatifs aux droits civils, politiques, économiques, sociaux et culturels.

Il y a deux ans, lors du premier budget que j'ai eu l'honneur et le privilège d'entendre de mon fauteuil à la Chambre des communes, le gouvernement avait promis de rechercher de nouveaux moyens de communiquer l'information et de mettre en oeuvre les programmes pour que les Canadiens des régions rurales soient partie prenante à la prospérité future du Canada.

Nous espérons que cette promesse des libéraux n'était pas une nouvelle façon de dire qu'ils trouveront des moyens plus mesquins d'exploiter davantage les Canadiens des régions rurales qui communiquent cette information et fournissent ces programmes.

Jusqu'à maintenant, nous avons l'impression que le gouvernement libéral s'est efforcé d'éluder la question épineuse du paragraphe 13(5). Les porte-parole du Bloc, de mon propre parti et du parti à ma gauche ont déjà envoyé des lettres sur la question au ministre responsable.

En terminant, je dirai qu'il est généralement admis que le paragraphe 13(5) nie les droits fondamentaux en aidant Postes Canada à maintenir des salaires et des conditions de travail des entrepreneurs postaux des régions rurales sous les normes. De plus en plus de gens estiment que cette disposition doit être abrogée le plus rapidement possible. Il est temps que les facteurs ruraux aient droit à des négociations collectives qui leur permettraient de se protéger et d'améliorer leurs conditions de travail.

L'abolition du paragraphe 13(5) leur permettrait de s'organiser. Cela leur permettrait de se prévaloir des dispositions du Code canadien du travail. Ils pourraient prendre le temps de changer le système qui les oblige à signer des contrats à long terme. Cela leur permettrait d'établir des conditions de travail raisonnables sans se faire dire par les gestionnaires de la Société canadienne des postes que, si la situation ne leur plaît pas, ils peuvent démissionner. Ils pourraient présenter des griefs lorsque les règles régissant la charge de travail et les horaires sont arbitrairement modifiées. Plus important encore, Postes Canada devrait renoncer à ses pratiques financières qui ont pour effet de pousser un nombre croissant de facteurs ruraux vers la pauvreté.

Donc, nous souhaitons tout le succès possible à Doris Woodbeck et aux 5 000 autres entrepreneurs postaux des régions rurales. Nous ne doutons pas que, mardi prochain, lorsque la question sera mise aux voix, une nette majorité des députés se prononceront pour l'abolition du paragraphe 13(5) de la Loi sur la Société canadienne des postes.

**M. Gerald Keddy (South Shore, PC):** Madame la Présidente, je tiens certes à participer au présent débat et commenter les observations du député et les lacunes de son projet de loi d'initiative parlementaire.

• (1345)

Toute personne qui vit dans une région rurale du Canada sait bien que les facteurs ruraux ne sont pas traités avec justice et que le système de soumission présente de nombreuses lacunes évidentes. Toutefois, nous ne croyons pas que la solution à ce problème spécifique réside dans la syndicalisation des facteurs ruraux. Il y a un certain nombre de problèmes.

Le député a présenté son projet de loi de manière telle qu'il permet la syndicalisation non seulement des facteurs ruraux, mais de beaucoup d'autres postiers. Ils sont tous regroupés dans ce projet de loi. Pour cette raison surtout, le projet de loi est extrêmement insuffisant.

Le député parle notamment du paragraphe 13(5). Le paragraphe 13(5) est la raison pour laquelle le Parti conservateur appuie encore les facteurs ruraux. Certains ont prétendu que cet article est discriminatoire à l'endroit des facteurs ruraux. Je rappelle aux députés que, le 29 mai 1990, la Cour fédérale du Canada a jugé qu'il n'y avait pas de raison de se plaindre de discrimination fondée sur le sexe ou la différence de traitement entre les habitants des régions urbaines et ceux des régions rurales.

Nous savons que ce projet de loi n'est pas la solution au problème que pose le traitement mesquin des facteurs ruraux par Postes Canada. J'ai beau apprécier et appuyer les efforts que déploie le député de Winnipeg-Centre pour résoudre ce problème, le député ne résout vraiment rien. Que pouvons-nous donc faire?

Des députés de mon parti, en particulier le député de Tobique—Mactaquac, se sont entretenus maintes fois avec des entrepreneurs postaux, des représentants de l'organisation des facteurs ruraux et des représentants de Postes Canada pour essayer de résoudre certains de ces points en litige. Jusqu'à maintenant, cela a donné quelque chose.

Plus tôt cette année, la Société canadienne des postes a adopté une série de mesures qui, je l'espère, aplaniront de nombreuses difficultés auxquelles se sont heurtés les entrepreneurs dans le passé. Voici certaines de ces mesures. Les routes rurales seront accordées aux entrepreneurs de manière individuelle. Les entrepreneurs qui, à leur tour, confient leurs routes en sous-traitance à un prix moins élevé et que l'on appelle les entrepreneurs principaux ne pourront plus renouveler leurs contrats ruraux. Si un entrepreneur principal détenait autrefois la route, l'employé ou le sous-traitant qui effectue concrètement le travail sera le premier à qui l'on offrira de renouveler le contrat. Les contrats concernant les routes rurales seront adjugés pour cinq ans, ils seront assortis d'une option de renouvellement pour cinq ans si le travail a été réalisé de manière satisfaisante, et un appel d'offres sera lancé à leur sujet après 10 ans.

De nombreux autres changements ont aussi été adoptés. Un rajustement a été négocié par rapport à l'option de renouvellement pour une période de cinq ans, de manière à garantir qu'il soit tenu compte des différents aspects de la conjoncture du marché, comme l'inflation. Des critères de qualité et de rendement seront inclus dans le processus de renouvellement et d'adjudication de contrats afin de reconnaître le rendement antérieur des entrepreneurs en fonction. L'évaluation des soumissions sera fondée sur des critères

comme l'expérience, le rendement et la fiabilité, l'image, puis le coût.

De plus, lorsque les appels d'offres seront lancés, la Société canadienne des postes informera les entrepreneurs des caractéristiques des routes à desservir, par exemple le nombre de points de remise, le kilométrage quotidien, le nombre d'arrêts pour des contrats personnels et la quantité de circulaires qu'ils peuvent s'attendre à livrer. Ces données seront mises à jour annuellement ou plus fréquemment si des changements importants surviennent, et les entrepreneurs seront indemnisés pour ces changements.

La Société canadienne des postes a aussi préparé à l'intention de ses entrepreneurs un manuel ou un document de référence sur les livraisons. Le manuel vise à aider ces entrepreneurs en leur fournissant un document de référence et un annuaire téléphonique où figurent les numéros des personnes clés de la Société canadienne des postes qu'ils peuvent appeler en cas de problème. De plus, les superviseurs et les maîtres de poste locaux recevront un manuel d'utilisation et du matériel de formation d'appui pour les aider dans leurs rapports avec les entrepreneurs.

En dépit de ces mesures, il y aura probablement encore des différends. Toutefois, à mon avis, les changements annoncés se traduiront par une équité et une ouverture beaucoup plus grandes dans les rapports entre les entrepreneurs de transport postal rural et le bureau de poste. Cela ne fait pas obstacle à des changements supplémentaires visant à accorder aux facteurs ruraux une meilleure possibilité de gagner leur vie et de toucher un salaire équitable. Cela n'empêche certes pas d'apporter des modifications à la loi dans l'avenir.

• (1350)

Notre parti continuera d'écouter les entrepreneurs de transport postal rural et de travailler avec eux afin de veiller à ce qu'ils gagnent un salaire juste, à ce qu'ils soient traités équitablement et à ce que Postes Canada s'occupe des problèmes qui se posent en temps opportun et de façon équitable.

En terminant, nous devons laisser tomber les tactiques que Postes Canada a employées dans le passé contre les facteurs ruraux. Franchement, bon nombre de ces tactiques s'apparentaient plus au Chicago des années 30 qu'au Canada du XXI<sup>e</sup> siècle. Nous devons de toute évidence apporter un changement.

Si le député revoyait le projet de loi et apportait des modifications fondamentales à son libellé, nous aurions une meilleure mesure législative, un document qui pourrait effectivement aider les facteurs ruraux, et non rendre inintelligible leur dossier en le mêlant à beaucoup d'autres questions et aux dossiers de beaucoup d'autres sous-traitants à Postes Canada.

Nous pouvons continuer à dispenser un service dans le Canada rural. Le courrier est livré chez moi par un facteur rural. C'est un de mes très bons amis. Je dois traverser la chaussée pour accéder à ma boîte aux lettres. Je comprends les difficultés auxquelles font face les facteurs ruraux. Je sais à quoi ils sont soumis. La température n'est qu'un des éléments auxquels ils doivent faire face. Souvent, il arrive que ma boîte aux lettres ne soit pas aussi bien dégagée qu'elle

### *Initiatives parlementaires*

devrait l'être l'hiver, de sorte que j'apprécie le travail supplémentaire dont bénéficient tous les Canadiens de la part des facteurs ruraux.

Nous pouvons continuer à appuyer les facteurs ruraux et à rechercher des possibilités de leur permettre de mieux gagner leur vie.

Le projet de loi C-238 n'est pas un mauvais projet de loi, mais il comporte de graves lacunes et c'est pourquoi je ne l'appuierai pas. Toutefois, j'encourage certes le député à revoir le projet de loi, à l'améliorer, à en retirer certaines des erreurs évidentes et à le présenter de nouveau à la Chambre. Nous nous pencherons alors de nouveau sur celui-ci.

**L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD):** Madame la Présidente, je voudrais moi aussi dire un mot de la mesure proposée par le député de Winnipeg-Centre.

Il s'agit d'une mesure très éclairée, qui témoigne d'un souci d'équité et d'équilibre en ce qui concerne les droits fondamentaux de personnes victimes de discrimination, par rapport à d'autres facteurs qui ont les mêmes activités.

Je dirai dès le départ que j'ai été très déçu que les députés réformiste et progressiste conservateur refusent leur appui à ce projet de loi élémentaire qui permettrait aux facteurs ruraux de se syndiquer comme ceux des villes, qui font un travail comparable, peuvent le faire. Je le demande à ces députés, qu'ont-ils fait de leur sens de l'équité et de l'équilibre dans le respect d'un droit fondamental, le droit d'association, le droit à la libre négociation collective et le droit à l'égalité au sein d'une même société? Je ne suis pas tellement étonné que le Parti réformiste s'oppose au projet de loi, mais je le suis d'entendre le Parti progressiste conservateur, qui a tendance à être un peu plus éclairé dans ce genre de domaine, dise rejeter ce projet de loi très constructif.

**Une voix:** C'est la nouvelle Alliance canadienne.

**L'hon. Lorne Nystrom:** Madame la Présidente, il y a peut-être une nouvelle alliance. Chose certaine, elle existe dans ce dossier, à moins que le député ne se soit exprimé qu'à titre personnel et non pas au nom de son parti.

Le député de Winnipeg-Centre veut faire abroger le paragraphe 13(5) de la Loi sur la Société canadienne des postes, celui qui interdit expressément aux 5 000 facteurs ruraux de se syndiquer.

La syndicalisation devrait être un droit fondamental dans un pays doté d'une constitution et d'une charte des droits modernes qui parle de la liberté d'association, de la liberté d'assemblée, de la liberté d'expression. Voilà un pays moderne qui, à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, refuse le droit fondamental d'organisation à un syndicat professionnel qui compte 5 000 employés du secteur public. Il sera intéressant de voir comment certains députés de la Chambre voteront sur ce projet de loi, qui porte sur un droit humain fondamental.

Comme il a été dit précédemment, les facteurs ruraux constituent une partie importante du réseau qui unit la population des régions

*Initiatives parlementaires*

rurales au reste du Canada. Quand j'avais cinq ou six ans, je vivais dans une ferme, en Saskatchewan, et deux fois par semaine je guettais l'arrivée du facteur. Nous habitons à une vingtaine de milles du village le plus proche. Cet événement nous reliait au reste du pays et au reste de la collectivité. Il est très important que ce lien subsiste.

● (1355)

La plupart des gens ne se rendent pas compte que bon nombre de ces employés sont sous-payés et, dans certains cas, ils ne touchent pas beaucoup plus que le salaire minimum. Leurs salaires sont bien inférieurs à ceux de leurs confrères des villes. Ils signent un contrat et s'ils ne sont pas là pour distribuer le courrier ou s'ils doivent prendre un congé, assister à des funérailles ou prendre part à un événement familial ou autre, ils doivent se trouver un remplaçant et le payer comme il se doit. La Société canadienne des postes ne s'occupe pas du remplaçant. Et on peut les renvoyer avec un préavis de 90 jours, si je ne m'abuse.

Ces gens n'ont aucune protection. Ils n'ont aucune association. Ils n'ont aucune ancienneté. Il n'existe rien de tout cela pour les facteurs ruraux du pays.

Ce que nous avons, c'est un projet de loi qui accorde des droits fondamentaux de la personne: le droit de réunion, le droit d'association et le droit à la négociation collective libre, qui devrait être un droit fondamental pour tout citoyen canadien. Il va être intéressant de voir comment les députés d'en face vont voter sur ce projet de loi.

Je suppose que je lance cet appel aux gens qui n'ont pas présentement l'intention d'appuyer ce projet de loi. Je me demande s'ils accepteraient au moins de renvoyer le projet de loi au comité, car nous aurions alors le temps de l'étudier en profondeur, de proposer certains amendements peut-être, et d'apporter des changements mineurs. Nous pourrions convoquer, à titre de témoins, bien des entrepreneurs postaux des régions rurales pour qu'ils nous disent quelle forme prend la discrimination qu'il subissent sur le plan des avantages, des salaires et des conditions de travail, de l'absence de protection, de l'absence d'ancienneté et du non-respect de droits fondamentaux que la plupart des gens au pays tiennent pour acquis.

Votons au moins en deuxième lecture pour que le projet de loi soit renvoyé au comité afin qu'il soit adéquatement étudié. Ces gens pourraient alors profiter d'une tribune appropriée pour défendre leur cause. S'ils faisaient valoir leurs arguments et racontaient leur histoire, je suis convaincu que tous les députés reconnaîtraient qu'ils méritent les mêmes droits fondamentaux que tous les citoyens canadiens, à savoir le droit de former une organisation syndicale, le droit à la libre négociation de conventions collectives, et le droit à un salaire décent et à des avantages décents, dans toutes les régions du pays.

Je félicite encore une fois le député de Winnipeg-Centre. Je prie instamment la Chambre d'appuyer le projet de loi. C'est un bon pas sur la voie du respect des droits fondamentaux de la personne.

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Madame la Présidente, je ne prendrai que quelques minutes, car je suis quelque peu déçu

qu'il y ait des gens à la Chambre qui ne soient pas d'accord pour que le projet de loi soit renvoyé à un comité.

Il y a un an et demi ou deux ans, j'ai eu l'occasion d'accompagner la ministre du Travail au Chili pour des discussions au sujet de la main-d'oeuvre. Nous avons rencontré divers ministres des Amériques et le secrétaire d'État au travail des États-Unis. Nous savons que certains pays d'Amérique du Sud ne sont pas dotés des meilleures normes de travail.

Le groupe canadien et la ministre du Travail ont fait valoir que les pays devaient examiner les changements qui se produisent dans la main-d'oeuvre, où de plus en plus de travailleurs sont à contrat et ne bénéficient pas des mêmes droits que les travailleurs qui ont des conventions collectives et qui sont protégés par des syndicats. On a souligné entre autres qu'il fallait que ces travailleurs à contrat puissent se joindre à des associations et à des unités de négociation collective. Encore une fois, nous étions témoins d'une situation où le gouvernement et le Canada recommandaient de faire ce qu'ils disent et non ce qu'ils font.

J'espère que les députés de la Chambre appuieront le droit de tous les travailleurs, de tous les Canadiens, d'être traités équitablement et que les travailleurs ruraux ne deviendront pas des citoyens de seconde zone au Canada. Qu'on leur accorde les mêmes droits que ceux dont jouissent tous les autres travailleurs.

Envoyons ce projet de loi au comité pour qu'il puisse être examiné. Ne craignons pas de laisser les Canadiens décider.

**Le président suppléant (M. McClelland):** Comme aucun député ne désire participer au débat, à l'exception du député de Winnipeg-Centre, qui est le parrain du projet de loi, je veux m'assurer que tout le monde comprend que son intervention sera la dernière sur ce projet de loi.

● (1400)

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD):** Madame la Présidente, le projet de loi C-238 vise à corriger une injustice commise dans le passé. En 1981, année où la Loi sur la Société canadienne des postes a donné naissance à cette société, les rédacteurs de la loi savaient qu'elle aurait une incidence particulière sur les relations de travail et que les employés ne seraient plus protégés par la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique, mais plutôt par le Code canadien du travail. La nouvelle société d'État devait donc dorénavant respecter ce code.

Le ministre des Postes de l'époque, André Ouellet, s'est rendu compte que le Code canadien du travail définissait différemment les termes entrepreneur dépendant et entrepreneur indépendant. En sa qualité de ministre des Postes, il a constaté que les facteurs ruraux étaient sans aucun doute des entrepreneurs dépendants selon le Code canadien du travail.

Il a dû prendre rapidement des mesures, parce qu'il croyait qu'il devrait déboursier de l'argent si ces facteurs étaient considérés comme des employés ou des entrepreneurs dépendants qui auraient



*Initiatives parlementaires*

le droit de négocier collectivement. Pour éviter cela, Postes Canada a pris des mesures bien précises pour retirer à ce groupe de travailleurs le droit à la négociation collective. C'est là la source du problème que nous tentons de régler aujourd'hui.

Les facteurs ruraux sont les seuls travailleurs au Canada que la loi prive expressément du droit à la négociation collective strictement pour des raisons économiques. Il y a d'autres groupes d'employés qui n'ont pas le droit de grève, soit qu'ils occupent des postes de confiance, soit qu'il y ait des raisons de sécurité nationale ou autres. Il n'y a aucune raison au monde de refuser à ce groupe de travailleurs le droit de négocier, de se syndiquer, de refuser leurs services, sinon des questions basement monétaires.

D'autres députés ont signalé qu'aux États-Unis, les facteurs ruraux ont le droit à la négociation collective. Au Mexique, ils ont ce droit. Même les facteurs ruraux du secteur privé, ceux qui distribuent le courrier pour Zipper, par exemple, ont le droit à la négociation collective et se sont syndiqués pour améliorer leur sort. Pourtant, ce groupe de 5 000 employés, au Canada, est privé de ce droit.

Comme le député qui m'a précédé l'a dit, le droit à la libre négociation collective est l'un des principes fondamentaux d'un régime démocratique libre. Nous estimons qu'il est scandaleux que, en 1981, le gouvernement ait pris des mesures expresses pour nier les droits de ces travailleurs. L'occasion lui est donnée de réparer cette injustice, mais, à en juger d'après les interventions des députés d'en face, le gouvernement ne semble pas prêt à le faire.

Les facteurs ruraux sont très bien organisés. Ils sont très déterminés et très dévoués à leur cause. Ils ont fait du lobbying sur la colline pour susciter l'intérêt autour de cette question. L'un des points soulevés par le député libéral qui a pris la parole aujourd'hui témoigne d'une incompréhension de ce que ferait le projet de loi C-238 pour éliminer le paragraphe 13(5), qui se rapporte aux relations de travail.

J'aimerais répondre à la question, posée dans le cours de cette allocution, de savoir si les employés ont le droit de s'organiser en syndicat, pas nécessairement le Syndicat des travailleurs et travailleuses des poste, ou STTP, mais un tout autre syndicat. Ils peuvent former leur propre association indépendante. Même s'ils joignaient les rangs du STTP, il n'y aurait pas à proprement parler de supplantation. Ils seraient considérés comme une unité de négociation indépendante et séparée au sein de la société.

Je dirai pour calmer toute crainte qu'il n'y a aucun risque que les facteurs en poste perdent leur emploi par supplantation s'ils adhèrent à cette organisation. Toutefois, rien ne prouve qu'ils décideront d'adhérer à un syndicat ou un autre. C'est seulement qu'ils auraient le droit de négocier collectivement. L'histoire montre que la seule manière pour les travailleurs de vraiment améliorer leurs conditions de travail est de négocier collectivement. C'est un fait.

J'espère vivement que la Chambre renverra ce projet de loi au comité car je voudrais y proposer là-bas des amendements et en appuyer d'autres que je considère conviviaux.

• (1405)

Nous devons veiller à ce que tout le monde comprenne que nous voulons simplement modifier la relation pour les facteurs ruraux, pas pour les autres entrepreneurs postaux. Nous ne gagnerons rien en essayant de brouiller la question concernant les entreprises de camionnage ou les lignes aériennes qui transportent du courrier en vertu de contrats avec Postes Canada. Nous parlons des facteurs ruraux.

Nous avons un libellé établissant clairement que les seules personnes visées sont les facteurs ruraux. Si les députés considèrent que le projet de loi devrait être renvoyé au comité, nous allons collaborer afin de clarifier toute ambiguïté à cet égard.

Pour comprendre pourquoi cette mesure est nécessaire, il est utile de savoir ce que certains facteurs ruraux nous ont dit au cours des mois qui ont précédé la rédaction de ce projet de loi. Ils ont été nombreux à dire qu'ils éprouvaient de plus en plus de difficulté à livrer le courrier d'une manière rentable. Le processus d'attribution de contrat est tellement pourri et opposé aux employés qu'ils peuvent difficilement hausser le prix de leur soumission pour suivre l'augmentation du coût de la vie. Tous leurs coûts et leurs dépenses sont en hausse, comme nous en faisons tous l'expérience d'ailleurs. Le prix de l'essence et les primes d'assurance, entre autres, grimpent, mais ils ne peuvent obtenir une juste rémunération à cause du processus d'appel d'offres actuellement en place.

Voici ce qu'une entrepreneure qui fournit les services postaux pour les routes rurales m'a déclaré:

Je sers des clients dans les régions rurales depuis 17 ans. Or, après tant d'années, je touche un montant brut de 70 \$ par an, dont 30 \$ par jour en moyenne sont consacrés à des dépenses notamment pour l'essence et les réparations de mon véhicule. Je me suis fait mal au dos en travaillant. Je n'ai pas de prestation de maladie. Pendant un certain temps, j'ai pu travailler à temps partiel.

Elle a dit qu'elle a été forcée d'engager quelqu'un pour faire l'autre moitié du travail et de payer cette personne 50 \$ par jour. Pendant la période où elle n'a pu travailler que la moitié du temps à cause de sa blessure au dos, elle a dû déboursier plus que ce qu'elle gagnait par jour pour engager un remplaçant. Elle ne pouvait engager quelqu'un pour une demi-journée à moins de 50 \$ par jour. À la fin de l'année dernière, elle était totalement incapable de travailler. La personne qui la remplaçait touchait le tarif au complet, soit 70 \$ par jour.

La difficulté est évidente. Je sais que les emplois sont rares dans les campagnes. Dans bien des cas, c'est un deuxième emploi à l'extérieur de la ferme pour une famille d'agriculteurs. Toutefois, il n'y a pas de raison qu'il y ait un très large écart entre les conditions de distribution du courrier en ville et les conditions de distribution du courrier à la campagne. C'est un écart que les gens commencent à trouver inacceptable. Une autre femme a déclaré:

Je n'ai pas eu de vacances depuis que j'ai commencé à travailler pour Postes Canada il y a sept ans. Je n'ai pas les moyens d'en prendre. Je gagne 87 \$ brut par jour et je dois payer tous mes frais avec cette somme. Au moment du renouvellement, Postes Canada m'a dit que j'avais intérêt à abaisser mes prix si je voulais garder mon contrat. J'ai donc abaissé le montant de ma soumission.

*Initiatives parlementaires*

Le processus d'appel d'offres n'est pas équitable. Je suis dans le secteur de la construction et je connais bien les contrats et les soumissions. Lorsqu'on fait un appel d'offres, on ne rappelle pas les soumissionnaires pour leur dire que leur prix est bon, mais que quelqu'un d'autre a soumissionné plus bas et qu'ils pourraient avoir le contrat s'ils acceptaient d'abaisser leurs prix. Dans l'industrie d'où je viens agir ainsi est considéré comme une pratique véreuse. Il est très troublant d'entendre dire que cela se fait. La femme dont je parlais tout à l'heure a ajouté:

Depuis que j'ai obtenu le contrat, j'ai souvent eu à livrer de gros colis qui n'entraient pas dans ma voiture, surtout après que j'y aie mis le reste du courrier. Il me faut donc faire des voyages supplémentaires pour livrer les gros colis. Cela entraîne un surcroît de travail ainsi que des coûts supplémentaires, mais je n'obtiens pas d'indemnité additionnelle.

Comme le salaire mensuel net que je rapporte à la maison totalise 900 \$ une fois mes dépenses déduites, je pourrais rester à la maison et avoir plus d'argent en étant prestataire de l'aide sociale.

Il existe une foule d'histoires comme celle-là qui nous font comprendre la nécessité de changer les choses. Au lieu d'essayer d'imposer certaines solutions aux travailleurs, écoutons-les nous dire ce qu'ils attendent de nous. Ce qu'ils veulent, c'est le droit à la

négociation collective, pas l'application de solutions de fortune à un système d'appel d'offres qui ne fonctionne tout simplement pas.

J'invite encore une fois les députés à voter en faveur du projet de loi à l'étape de la deuxième lecture, afin qu'il puisse être renvoyé au comité. Je vais proposer des amendements au projet de loi de manière à tenir compte des nombreuses préoccupations légitimes qui ont été soulevées. Je pense que nous pouvons rendre service à ces 5 000 employés si nous tenons compte des préoccupations qu'ils ont exprimées par rapport à leur emploi.

**La présidente suppléante (Mme Thibeault):** Comme il est 14 h 10, le temps prévu pour le débat est écoulé. Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, toutes les questions nécessaires pour disposer de la motion sont mises aux voix, et un vote par appel nominal est demandé et différé jusqu'au mardi 4 avril 2000, à la fin de la période prévue pour l'étude des initiatives ministérielles.

[Français]

La Chambre s'ajourne jusqu'à lundi prochain, à 11 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 14 h 10.)





**ANNEXE**

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

**OCCUPANTS DU FAUTEUIL**

**Le Président**

LHON. GILBERT PARENT

**Le vice-président et président des Comités pléniers**

M. PETER MILLIKEN

**Le vice-président des Comités pléniers**

M. IAN McCLELLAND

**La vice-présidente adjointe des Comités pléniers**

MME YOLANDE THIBEAULT

---

**BUREAU DE RÉGIE INTERNE**

LHON. GILBERT PARENT (PRÉSIDENT)

LHON. DON BOUDRIA, C.P.

LHON. ALFONSO GAGLIANO, C.P.

M. STÉPHANE BERGERON

M. BILL BLAIKIE

MME MARLENE CATTERALL

M. JAY HILL

M. BOB KILGER

M. PETER MACKEY

M. PETER MILLIKEN

M. CHUCK STRAHL

## LISTE ALPHABÉTIQUE DES DÉPUTÉS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session, trente–sixième Législature

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

Nom	Circonscription	Province de la circonscription	Affiliation politique
Breitkreuz, Garry	Yorkton — Melville	Saskatchewan	AC
Brien, Pierre	Témiscamingue	Québec	BQ
Brison, Scott	Kings — Hants	Nouvelle-Écosse	PC
Brown, Bonnie, secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines	Oakville	Ontario	Lib.
Bryden, John	Wentworth — Burlington	Ontario	Lib.
Bulte, Sarmite	Parkdale — High Park	Ontario	Lib.
Byrne, Gerry	Humber — St. Barbe — Baie Verte	Terre-Neuve	Lib.
Caccia, L'hon. Charles	Davenport	Ontario	Lib.
Cadman, Chuck	Surrey-Nord	Colombie-Britannique	AC
Calder, Murray	Dufferin — Peel — Wellington — Grey	Ontario	Lib.
Cannis, John, secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie	Scarborough-Centre	Ontario	Lib.
Canuel, René	Matapédia — Matane	Québec	BQ
Caplan, L'hon. Elinor, ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration	Thornhill	Ontario	Lib.
Cardin, Serge	Sherbrooke	Québec	BQ
Carroll, Aileen	Barrie — Simcoe — Bradford	Ontario	Lib.
Casey, Bill	Cumberland — Colchester	Nouvelle-Écosse	PC
Casson, Rick	Lethbridge	Alberta	AC
Catterall, Marlene	Ottawa-Ouest — Nepean	Ontario	Lib.
Cauchon, L'hon. Martin, ministre du Revenu national et secrétaire d'État (Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec)	Outremont	Québec	Lib.
Chamberlain, Brenda	Guelfh — Wellington	Ontario	Lib.
Chan, L'hon. Raymond, secrétaire d'État (Asie-Pacifique)	Richmond	Colombie-Britannique	Lib.
Charbonneau, Yvon, secrétaire parlementaire du ministre de la Santé	Anjou — Rivière-des-Prairies	Québec	Lib.
Chatters, David	Athabasca	Alberta	AC
Chrétien, Le très hon. Jean, premier ministre	Saint-Maurice	Québec	Lib.
Chrétien, Jean-Guy	Frontenac — Mégantic	Québec	BQ
Clouthier, Hec	Renfrew — Nipissing — Pembroke	Ontario	Lib.
Coderre, Denis, secrétaire d'État (Sport amateur)	Bourassa	Québec	Lib.
Collenette, L'hon. David M., ministre des Transports	Don Valley-Est	Ontario	Lib.
Comuzzi, Joe	Thunder Bay — Superior-Nord	Ontario	Lib.
Copps, L'hon. Sheila, ministre du Patrimoine canadien	Hamilton-Est	Ontario	Lib.
Cotler, Irwin	Mont-Royal	Québec	Lib.
Crête, Paul	Kamouraska — Rivière-du-Loup — Témiscouata — Les Basques	Québec	BQ
Cullen, Roy, secrétaire parlementaire du ministre des Finances	Etobicoke-Nord	Ontario	Lib.
Cummins, John	Delta — South Richmond	Colombie-Britannique	AC
Dalphond-Guiral, Madeleine	Laval-Centre	Québec	BQ
Davies, Libby	Vancouver-Est	Colombie-Britannique	NPD
de Savoye, Pierre	Portneuf	Québec	BQ
Debien, Maud	Laval-Est	Québec	BQ
Desjarlais, Bev	Churchill	Manitoba	NPD
Desrochers, Odina	Lotbinière	Québec	BQ
DeVillers, Paul	Simcoe-Nord	Ontario	Lib.
Dhaliwal, L'hon. Harbance Singh, ministre des Pêches et des Océans	Vancouver-Sud — Burnaby	Colombie-Britannique	Lib.
Dion, L'hon. Stéphane, président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales	Saint-Laurent — Cartierville	Québec	Lib.
Discepolo, Nick	Vaudreuil — Soulanges	Québec	Lib.
Dockrill, Michelle	Bras d'Or — Cape Breton	Nouvelle-Écosse	NPD
Doyle, Norman	St. John's-Est	Terre-Neuve	PC



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

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

Nom	Circonscription	Province de la circonscription	Affiliation politique
Malhi, Gurbax Singh	Bramalea — Gore — Malton — Springdale	Ontario	Lib.
Maloney, John, secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada	Erie — Lincoln	Ontario	Lib.
Mancini, Peter	Sydney — Victoria	Nouvelle-Écosse	NPD
Manley, L'hon. John, ministre de l'Industrie	Ottawa—Sud	Ontario	Lib.
Manning, Preston	Calgary—Sud—Ouest	Alberta	AC
Marceau, Richard	Charlesbourg	Québec	BQ
Marchand, Jean—Paul	Québec—Est	Québec	BQ
Mark, Inky	Dauphin — Swan River	Manitoba	AC
Marleau, L'hon. Diane	Sudbury	Ontario	Lib.
Martin, Keith	Esquimalt — Juan de Fuca	Colombie—Britannique	AC
Martin, Pat	Winnipeg—Centre	Manitoba	NPD
Martin, L'hon. Paul, ministre des Finances	LaSalle — Émard	Québec	Lib.
Matthews, Bill	Burin — St. George's	Terre—Neuve	Lib.
Mayfield, Philip	Cariboo — Chilcotin	Colombie—Britannique	AC
McClelland, Ian, vice-président des Comités pléniers	Edmonton—Sud—Ouest	Alberta	AC
McCormick, Larry	Hastings — Frontenac — Lennox and Addington	Ontario	Lib.
McDonough, Alexa	Halifax	Nouvelle-Écosse	NPD
McGuire, Joe, secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et del' Agroalimentaire	Egmont	Île—du—Prince—Édouard	Lib.
McKay, John	Scarborough—Est	Ontario	Lib.
McLellan, L'hon. Anne, ministre de la Justice et procureur général du Canada	Edmonton—Ouest	Alberta	Lib.
McNally, Grant	Dewdney — Alouette	Colombie—Britannique	AC
McTeague, Dan	Pickering — Ajax — Uxbridge	Ontario	Lib.
McWhinney, Ted	Vancouver Quadra	Colombie—Britannique	Lib.
Ménard, Réal	Hochelaga — Maisonneuve	Québec	BQ
Mercier, Paul	Terrebonne — Blainville	Québec	BQ
Meredith, Val	South Surrey — White Rock — Langley	Colombie—Britannique	AC
Mifflin, L'hon. Fred	Bonavista — Trinity — Conception	Terre—Neuve	Lib.
Milliken, Peter, vice-président et président des Comités pléniers	Kingston et les Îles	Ontario	Lib.
Mills, Bob	Red Deer	Alberta	AC
Mills, Dennis J.	Broadview — Greenwood	Ontario	Lib.
Minna, L'hon. Maria, ministre de la Coopération internationale	Beaches — East York	Ontario	Lib.
Mitchell, L'hon. Andy, secrétaire d'État (Développement rural)(Initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario)	Parry Sound — Muskoka	Ontario	Lib.
Morrison, Lee	Cypress Hills — Grasslands	Saskatchewan	AC
Muise, Mark	Ouest Nova	Nouvelle-Écosse	PC
Murray, Ian	Lanark — Carleton	Ontario	Lib.
Myers, Lynn	Waterloo — Wellington	Ontario	Lib.
Nault, L'hon. Robert D., ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien	Kenora — Rainy River	Ontario	Lib.
Normand, L'hon. Gilbert, secrétaire d'État (Sciences, Recherche et Développement)	Bellechasse — Etchemins — Montmagny — L'Islet	Québec	Lib.
Nunziata, John	York—Sud — Weston	Ontario	Ind.
Nystrom, L'hon. Lorne	Regina — Qu'Appelle	Saskatchewan	NPD
O'Brien, Lawrence D., secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans	Labrador	Terre—Neuve	Lib.
O'Brien, Pat	London — Fanshawe	Ontario	Lib.

Nom	Circonscription	Province de la circonscription	Affiliation politique
O'Reilly, John	Haliburton — Victoria — Brock	Ontario	Lib.
Obhrai, Deepak	Calgary—Est	Alberta	AC
Pagtakhan, Rey D.	Winnipeg—Nord — St. Paul	Manitoba	Lib.
Pankiw, Jim	Saskatoon — Humboldt	Saskatchewan	AC
Paradis, Denis, secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères	Brome — Missisquoi	Québec	Lib.
Parent, L'hon. Gilbert, Président	Niagara—Centre	Ontario	Lib.
Parrish, Carolyn, secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux	Mississauga—Centre	Ontario	Lib.
Patry, Bernard	Pierrefonds — Dollard	Québec	Lib.
Penson, Charlie	Peace River	Alberta	AC
Perić, Janko	Cambridge	Ontario	Lib.
Perron, Gilles—A.	Rivière—des—Mille—Îles	Québec	BQ
Peterson, L'hon. Jim, secrétaire d'État (Institutions financières internationales)	Willowdale	Ontario	Lib.
Pettigrew, L'hon. Pierre S., ministre du Commerce international	Papineau — Saint-Denis	Québec	Lib.
Phinney, Beth, secrétaire parlementaire du ministre du Revenu national	Hamilton Mountain	Ontario	Lib.
Picard, Pauline	Drummond	Québec	BQ
Pickard, Jerry	Chatham — Kent Essex	Ontario	Lib.
Pillitteri, Gary	Niagara Falls	Ontario	Lib.
Plamondon, Louis	Bas—Richelieu — Nicolet — Bécancour	Québec	BQ
Pratt, David	Nepean — Carleton	Ontario	Lib.
Price, David	Compton — Stanstead	Québec	PC
Proctor, Dick	Palliser	Saskatchewan	NPD
Proud, George	Hillsborough	Île—du—Prince—Édouard	Lib.
Proulx, Marcel	Hull — Aylmer	Québec	Lib.
Provenzano, Carmen	Sault Ste. Marie	Ontario	Lib.
Ramsay, Jack	Crowfoot	Alberta	Réf.
Redman, Karen	Kitchener—Centre	Ontario	Lib.
Reed, Julian	Halton	Ontario	Lib.
Reynolds, John	West Vancouver — Sunshine Coast	Colombie—Britannique	AC
Richardson, John	Perth — Middlesex	Ontario	Lib.
Riis, Nelson	Kamloops, Thompson and Highland Valleys	Colombie—Britannique	NPD
Ritz, Gerry	Battlefords — Lloydminster	Saskatchewan	AC
Robillard, L'hon. Lucienne, présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure	Westmount — Ville—Marie	Québec	Lib.
Robinson, Svend J.	Burnaby — Douglas	Colombie—Britannique	NPD
Rocheleau, Yves	Trois—Rivières	Québec	BQ
Rock, L'hon. Allan, ministre de la Santé	Etobicoke—Centre	Ontario	Lib.
Saada, Jacques, secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada	Brossard — La Prairie	Québec	Lib.
Sauvageau, Benoît	Repentigny	Québec	BQ
Schmidt, Werner	Kelowna	Colombie—Britannique	AC
Scott, L'hon. Andy	Fredericton	Nouveau—Brunswick	Lib.
Scott, Mike	Skeena	Colombie—Britannique	AC
Sekora, Lou	Port Moody — Coquitlam — Port Coquitlam	Colombie—Britannique	Lib.
Serré, Benoît	Timiskaming — Cochrane	Ontario	Lib.
Sgro, Judy	York—Ouest	Ontario	Lib.
Shepherd, Alex	Durham	Ontario	Lib.
Solberg, Monte	Medicine Hat	Alberta	AC

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

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

## LISTE ALPHABÉTIQUE DES DÉPUTÉS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES PAR PROVINCE

Deuxième session, trente–sixième Législature

Nom	Circonscription	Affiliation politique
<b>ALBERTA (26)</b>		
Ablonczy, Diane	Calgary — Nose Hill	AC
Anders, Rob	Calgary–Ouest	AC
Benoit, Leon E.	Lakeland	AC
Breitkreuz, Cliff	Yellowhead	AC
Casson, Rick	Lethbridge	AC
Chatters, David	Athabasca	AC
Epp, Ken	Elk Island	AC
Goldring, Peter	Edmonton–Est	AC
Grey, Deborah, chef de l’opposition	Edmonton–Nord	AC
Hanger, Art	Calgary–Nord–Est	AC
Hill, Grant	Macleod	AC
Jaffer, Rahim	Edmonton — Strathcona	AC
Johnston, Dale	Wetaskiwin	AC
Kenney, Jason	Calgary–Sud–Est	AC
Kilgour, L’hon. David, secrétaire d’État (Amérique latine et Afrique)	Edmonton–Sud–Est	Lib.
Lowther, Eric	Calgary–Centre	AC
Manning, Preston	Calgary–Sud–Ouest	AC
McClelland, Ian, vice-président des Comités pléniers	Edmonton–Sud–Ouest	AC
McLellan, L’hon. Anne, ministre de la Justice et procureur général du Canada	Edmonton–Ouest	Lib.
Mills, Bob	Red Deer	AC
Obhrai, Deepak	Calgary–Est	AC
Penson, Charlie	Peace River	AC
Ramsay, Jack	Crowfoot	Réf.
Solberg, Monte	Medicine Hat	AC
Thompson, Myron	Wild Rose	AC
Williams, John	St. Albert	AC
<b>COLOMBIE–BRITANNIQUE (34)</b>		
Abbott, Jim	Kootenay — Columbia	AC
Anderson, L’hon. David, ministre de l’Environnement	Victoria	Lib.
Cadman, Chuck	Surrey–Nord	AC
Chan, L’hon. Raymond, secrétaire d’État (Asie–Pacifique)	Richmond	Lib.
Cummins, John	Delta — South Richmond	AC
Davies, Libby	Vancouver–Est	NPD
Dhaliwal, L’hon. Harbance Singh, ministre des Pêches et des Océans	Vancouver–Sud — Burnaby	Lib.
Duncan, John	Île de Vancouver–Nord	AC
Elley, Reed	Nanaimo — Cowichan	AC
Forseth, Paul	New Westminster — Coquitlam — Burnaby	AC
Fry, L’hon. Hedy, secrétaire d’État (Multiculturalisme)(Situation de la femme)	Vancouver–Centre	Lib.
Gilmour, Bill	Nanaimo — Alberni	AC
Gouk, Jim	Kootenay — Boundary — Okanagan	AC
Grewal, Gurmant	Surrey–Centre	AC
Harris, Richard M.	Prince George — Bulkley Valley	AC
Hart, Jim	Okanagan — Coquihalla	AC
Hill, Jay	Prince George — Peace River	AC

Nom	Circonscription	Affiliation politique
Leung, Sophia	Vancouver Kingsway	Lib.
Lunn, Gary	Saanich — Gulf Islands	AC
Martin, Keith	Esquimalt — Juan de Fuca	AC
Mayfield, Philip	Cariboo — Chilcotin	AC
McNally, Grant	Dewdney — Alouette	AC
McWhinney, Ted	Vancouver Quadra	Lib.
Meredith, Val	South Surrey — White Rock — Langley	AC
Reynolds, John	West Vancouver — Sunshine Coast	AC
Riis, Nelson	Kamloops, Thompson and Highland Valleys	NPD
Robinson, Svend J.	Burnaby — Douglas	NPD
Schmidt, Werner	Kelowna	AC
Scott, Mike	Skeena	AC
Sekora, Lou	Port Moody — Coquitlam — Port Coquitlam	Lib.
Stinson, Darrel	Okanagan — Shuswap	AC
Strahl, Chuck	Fraser Valley	AC
White, Randy	Langley — Abbotsford	AC
White, Ted	North Vancouver	AC
<b>ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD (4)</b>		
Easter, Wayne	Malpeque	Lib.
MacAulay, L'hon. Lawrence, solliciteur général du Canada	Cardigan	Lib.
McGuire, Joe, secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire	Egmont	Lib.
Proud, George	Hillsborough	Lib.
<b>MANITOBA (14)</b>		
Alcock, Reg, secrétaire parlementaire du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales	Winnipeg-Sud	Lib.
Axworthy, L'hon. Lloyd, ministre des Affaires étrangères	Winnipeg-Centre-Sud	Lib.
Blaikie, Bill	Winnipeg — Transcona	NPD
Borotsik, Rick	Brandon — Souris	PC
Desjarlais, Bev	Churchill	NPD
Duhamel, L'hon. Ronald J., secrétaire d'État (Diversification de l'économie de l'Ouest canadien) (Francophonie)	Saint-Boniface	Lib.
Harvard, John	Charleswood St. James — Assiniboia	Lib.
Hilstrom, Howard	Selkirk — Interlake	AC
Hoeppner, Jake E.	Portage — Lisgar	Réf. Ind.
Iftody, David, secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien	Provencher	Lib.
Mark, Inky	Dauphin — Swan River	AC
Martin, Pat	Winnipeg-Centre	NPD
Pagtakhan, Rey D.	Winnipeg-Nord — St. Paul	Lib.
Wasylycia-Leis, Judy	Winnipeg-Centre-Nord	NPD
<b>NOUVEAU-BRUNSWICK (10)</b>		
Bernier, Gilles	Tobique — Mactaquac	PC
Bradshaw, L'hon. Claudette, ministre du Travail	Moncton — Riverview — Dieppe	Lib.
Dubé, Jean	Madawaska — Restigouche	PC
Godin, Yvon	Acadie — Bathurst	NPD

Nom	Circonscription	Affiliation politique
Herron, John	Fundy — Royal	PC
Hubbard, Charles	Miramichi	Lib.
Scott, L'hon. Andy	Fredericton	Lib.
Thompson, Greg	Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest	PC
Vautour, Angela	Beauséjour — Petitcodiac	PC
Wayne, Elsie	Saint John	PC
<b>NOUVELLE-ÉCOSSE (11)</b>		
Brison, Scott	Kings — Hants	PC
Casey, Bill	Cumberland — Colchester	PC
Dockrill, Michelle	Bras d'Or — Cape Breton	NPD
Earle, Gordon	Halifax-Ouest	NPD
Keddy, Gerald	South Shore	PC
Lill, Wendy	Dartmouth	NPD
MacKay, Peter	Pictou — Antigonish — Guysborough	PC
Mancini, Peter	Sydney — Victoria	NPD
McDonough, Alexa	Halifax	NPD
Muise, Mark	Ouest Nova	PC
Stoffer, Peter	Sackville — Musquodoboit Valley — Eastern Shore	NPD
<b>NUNAVUT (1)</b>		
Karetak-Lindell, Nancy	Nunavut	Lib.
<b>ONTARIO (103)</b>		
Adams, Peter	Peterborough	Lib.
Assadourian, Sarkis	Brampton-Centre	Lib.
Augustine, Jean	Etobicoke — Lakeshore	Lib.
Barnes, Sue	London-Ouest	Lib.
Beaumier, Colleen	Brampton-Ouest — Mississauga	Lib.
Bélaïr, Réginald	Timmins — Baie-James	Lib.
Bélangier, Mauril, secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien	Ottawa — Vanier	Lib.
Bellemare, Eugène, secrétaire parlementaire de la ministre de la Coopération internationale	Carleton — Gloucester	Lib.
Bennett, Carolyn	St. Paul's	Lib.
Bevilacqua, Maurizio	Vaughan — King — Aurora	Lib.
Bonin, Raymond	Nickel Belt	Lib.
Bonwick, Paul	Simcoe — Grey	Lib.
Boudria, L'hon. Don, leader du gouvernement à la Chambre des communes	Glengarry — Prescott — Russell	Lib.
Brown, Bonnie, secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines	Oakville	Lib.
Bryden, John	Wentworth — Burlington	Lib.
Bulte, Sarmite	Parkdale — High Park	Lib.
Caccia, L'hon. Charles	Davenport	Lib.
Calder, Murray	Dufferin — Peel — Wellington — Grey	Lib.
Cannis, John, secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie	Scarborough-Centre	Lib.
Caplan, L'hon. Elinor, ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration	Thornhill	Lib.
Carroll, Aileen	Barrie — Simcoe — Bradford	Lib.
Catterall, Marlene,	Ottawa-Ouest — Nepean	Lib.
Chamberlain, Brenda	Guelph — Wellington	Lib.
Clouthier, Hec	Renfrew — Nipissing — Pembroke	Lib.



Nom	Circonscription	Affiliation politique
Collenette, L'hon. David M., ministre des Transports	Don Valley—Est	Lib.
Comuzzi, Joe	Thunder Bay — Superior—Nord	Lib.
Copps, L'hon. Sheila, ministre du Patrimoine canadien	Hamilton—Est	Lib.
Cullen, Roy, secrétaire parlementaire du ministre des Finances	Etobicoke—Nord	Lib.
DeVillers, Paul	Simcoe—Nord	Lib.
Dromisky, Stan, secrétaire parlementaire du ministre des Transports	Thunder Bay — Atikokan	Lib.
Eggleton, L'hon. Arthur C., ministre de la Défense nationale	York—Centre	Lib.
Finlay, John	Oxford	Lib.
Fontana, Joe	London—Centre—Nord	Lib.
Galloway, Roger	Sarnia — Lambton	Lib.
Godfrey, John	Don Valley—Ouest	Lib.
Graham, Bill	Toronto—Centre — Rosedale	Lib.
Gray, L'hon. Herb, vice-premier ministre	Windsor—Ouest	Lib.
Grose, Ivan	Oshawa	Lib.
Guarnieri, Albina	Mississauga—Est	Lib.
Harb, Mac	Ottawa—Centre	Lib.
Ianno, Tony, secrétaire parlementaire de la présidente du Conseil du Trésor	Trinity — Spadina	Lib.
Jackson, Ovid L.	Bruce — Grey	Lib.
Jones, Jim	Markham	PC
Jordan, Joe	Leeds — Grenville	Lib.
Karygiannis, Jim	Scarborough — Agincourt	Lib.
Keyes, Stan	Hamilton—Ouest	Lib.
Kilger, Bob	Stormont — Dundas — Charlottenburgh	Lib.
Knutson, Gar, secrétaire parlementaire du premier ministre	Elgin — Middlesex — London	Lib.
Kraft Sloan, Karen	York—Nord	Lib.
Lastewka, Walt	St. Catharines	Lib.
Lee, Derek, secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes	Scarborough — Rouge River	Lib.
Limoges, Rick	Windsor — St. Clair	Lib.
Longfield, Judi, secrétaire parlementaire de la ministre du Travail	Whitby — Ajax	Lib.
Mahoney, Steve	Mississauga—Ouest	Lib.
Malhi, Gurbax Singh	Bramalea — Gore — Malton — Springdale	Lib.
Maloney, John, secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada	Erie — Lincoln	Lib.
Manley, L'hon. John, ministre de l'Industrie	Ottawa—Sud	Lib.
Marleau, L'hon. Diane	Sudbury	Lib.
McCormick, Larry	Hastings — Frontenac — Lennox and Addington	Lib.
McKay, John	Scarborough—Est	Lib.
McTeague, Dan	Pickering — Ajax — Uxbridge	Lib.
Milliken, Peter, vice-président et président des Comités pléniers	Kingston et les Îles	Lib.
Mills, Dennis J.	Broadview — Greenwood	Lib.
Minna, L'hon. Maria, ministre de la Coopération internationale	Beaches — East York	Lib.
Mitchell, L'hon. Andy, secrétaire d'État (Développement rural)(Initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario)	Parry Sound — Muskoka	Lib.
Murray, Ian	Lanark — Carleton	Lib.
Myers, Lynn	Waterloo — Wellington	Lib.
Nault, L'hon. Robert D., ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien	Kenora — Rainy River	Lib.
Nunziata, John	York—Sud — Weston	Ind.
O'Brien, Pat	London — Fanshawe	Lib.
O'Reilly, John	Haliburton — Victoria — Brock	Lib.
Parent, L'hon. Gilbert, Président	Niagara—Centre	Lib.

Nom	Circonscription	Affiliation politique
Parrish, Carolyn, secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux	Mississauga–Centre	Lib.
Perić, Janko	Cambridge	Lib.
Peterson, L'hon. Jim, secrétaire d'État (Institutions financières internationales)	Willowdale	Lib.
Phinney, Beth, secrétaire parlementaire du ministre du Revenu national	Hamilton Mountain	Lib.
Pickard, Jerry	Chatham — Kent Essex	Lib.
Pillitteri, Gary	Niagara Falls	Lib.
Pratt, David	Nepean — Carleton	Lib.
Provenzano, Carmen	Sault Ste. Marie	Lib.
Redman, Karen	Kitchener–Centre	Lib.
Reed, Julian	Halton	Lib.
Richardson, John	Perth — Middlesex	Lib.
Rock, L'hon. Allan, ministre de la Santé	Etobicoke–Centre	Lib.
Serré, Benoît	Timiskaming — Cochrane	Lib.
Sgro, Judy	York–Ouest	Lib.
Shepherd, Alex	Durham	Lib.
Speller, Bob, secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international	Haldimand — Norfolk — Brant	Lib.
St. Denis, Brent, secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles	Algoma — Manitoulin	Lib.
Steckle, Paul	Huron — Bruce	Lib.
Stewart, L'hon. Christine	Northumberland	Lib.
Stewart, L'hon. Jane, ministre du Développement des ressources humaines	Brant	Lib.
Szabo, Paul	Mississauga–Sud	Lib.
Telegdi, Andrew, secrétaire parlementaire de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration	Kitchener — Waterloo	Lib.
Torsney, Paddy, secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement	Burlington	Lib.
Ur, Rose–Marie	Lambton — Kent — Middlesex	Lib.
Valeri, Tony	Stoney Creek	Lib.
Vanclief, L'hon. Lyle, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire	Prince Edward — Hastings	Lib.
Volpe, Joseph	Eglinton — Lawrence	Lib.
Wappel, Tom	Scarborough–Sud–Ouest	Lib.
Whelan, Susan	Essex	Lib.
Wilfert, Bryon	Oak Ridges	Lib.
Wood, Bob, secrétaire parlementaire du ministre des Anciens combattants	Nipissing	Lib.
<b>QUÉBEC (75)</b>		
Alarie, Hélène	Louis–Hébert	BQ
Assad, Mark	Gatineau	Lib.
Asselin, Gérard	Charlevoix	BQ
Bachand, André	Richmond — Arthabaska	PC
Bachand, Claude	Saint–Jean	BQ
Bakopanos, Eleni	Ahuntsic	Lib.
Bellehumeur, Michel	Berthier — Montcalm	BQ
Bergeron, Stéphane	Verchères — Les–Patriotes	BQ
Bernier, Yvan	Bonaventure — Gaspé — Îles–de–la–Madeleine — Pabok	BQ
Bertrand, Robert, secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale	Pontiac — Gatineau — Labelle	Lib.
Bigras, Bernard	Rosemont	BQ
Brien, Pierre	Témiscamingue	BQ
Canuel, René	Matapédia — Matane	BQ
Cardin, Serge	Sherbrooke	BQ
Cauchon, L'hon. Martin, ministre du Revenu national et secrétaire d'État (Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec)	Outremont	Lib.
Charbonneau, Yvon, secrétaire parlementaire du ministre de la Santé	Anjou — Rivière–des–Prairies	Lib.

Nom	Circonscription	Affiliation politique
Chrétien, Le très hon. Jean, premier ministre	Saint-Maurice	Lib.
Chrétien, Jean-Guy	Frontenac — Mégantic	BQ
Coderre, Denis, secrétaire d'État (Sport amateur)	Bourassa	Lib.
Cotler, Irwin	Mont-Royal	Lib.
Crête, Paul	Kamouraska — Rivière-du-Loup — Témiscouata — Les Basques	BQ
Dalphond-Guiral, Madeleine	Laval-Centre	BQ
de Savoye, Pierre	Portneuf	BQ
Debien, Maud	Laval-Est	BQ
Desrochers, Odina	Lotbinière	BQ
Dion, L'hon. Stéphane, président du Conseil privé de la Reine et ministre des Affaires intergouvernementales	Saint-Laurent — Cartierville	Lib.
Discepola, Nick	Vaudreuil — Soulanges	Lib.
Drouin, Claude	Beauce	Lib.
Dubé, Antoine	Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière	BQ
Duceppe, Gilles	Laurier — Sainte-Marie	BQ
Dumas, Maurice	Argenteuil — Papineau — Mirabel	BQ
Folco, Raymonde	Laval-Ouest	Lib.
Fournier, Ghislain	Manicouagan	BQ
Gagliano, L'hon. Alfonso, ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux	Saint-Léonard — Saint-Michel	Lib.
Gagnon, Christiane	Québec	BQ
Gauthier, Michel	Roberval	BQ
Girard-Bujold, Jocelyne	Jonquière	BQ
Godin, Maurice	Châteauguay	BQ
Guay, Monique	Laurentides	BQ
Guimond, Michel	Beauport — Montmorency — Côte-de- Beaupré — Île-d'Orléans	BQ
Harvey, André	Chicoutimi	PC
Jennings, Marlene	Notre-Dame-de-Grâce — Lachine	Lib.
Lalonde, Francine	Mercier	BQ
Laurin, René	Joliette	BQ
Lavigne, Raymond	Verdun — Saint-Henri	Lib.
Lebel, Ghislain	Chambly	BQ
Lefebvre, Réjean	Champlain	Ind.
Lincoln, Clifford	Lac-Saint-Louis	Lib.
Loubier, Yvan	Saint-Hyacinthe — Bagot	BQ
Marceau, Richard	Charlesbourg	BQ
Marchand, Jean-Paul	Québec-Est	BQ
Martin, L'hon. Paul, ministre des Finances	LaSalle — Émard	Lib.
Ménard, Réal	Hochelaga — Maisonneuve	BQ
Mercier, Paul	Terrebonne — Blainville	BQ
Normand, L'hon. Gilbert, secrétaire d'État (Sciences, Recherche et Développement)	Bellechasse — Etchemins — Montmagny — L'Islet	Lib.
Paradis, Denis, secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères	Brome — Missisquoi	Lib.
Patry, Bernard	Pierrefonds — Dollard	Lib.
Perron, Gilles-A.	Rivière-des-Mille-Îles	BQ
Pettigrew, L'hon. Pierre S., ministre du Commerce international	Papineau — Saint-Denis	Lib.
Picard, Pauline	Drummond	BQ
Plamondon, Louis	Bas-Richelieu — Nicolet — Bécancour	BQ
Price, David	Compton — Stanstead	PC
Proulx, Marcel	Hull — Aylmer	Lib.
Robillard, L'hon. Lucienne, présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure	Westmount — Ville-Marie	Lib.

Nom	Circonscription	Affiliation politique
Rocheleau, Yves	Trois-Rivières	BQ
Saada, Jacques, secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada	Brossard — La Prairie	Lib.
Sauvageau, Benoît	Repentigny	BQ
St-Hilaire, Caroline	Longueuil	BQ
St-Jacques, Diane	Shefford	PC
St-Julien, Guy	Abitibi — Baie-James — Nunavik	Lib.
Thibeault, Yolande, vice-présidente adjointe des Comités pléniers	Saint-Lambert	Lib.
Tremblay, Stéphane	Lac-Saint-Jean	BQ
Tremblay, Suzanne	Rimouski — Mitis	BQ
Turp, Daniel	Beauharnois — Salaberry	BQ
Venne, Pierrette	Saint-Bruno — Saint-Hubert	BQ
<b>SASKATCHEWAN (14)</b>		
Bailey, Roy	Souris — Moose Mountain	AC
Breitkreuz, Garry	Yorkton — Melville	AC
Goodale, L'hon. Ralph E., ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé	Wascana	Lib.
Gruending, Dennis	Saskatoon — Rosetown — Biggar	NPD
Kerpan, Allan	Blackstrap	AC
Konrad, Derrek	Prince Albert	AC
Laliberte, Rick	Rivière Churchill	NPD
Morrison, Lee	Cypress Hills — Grasslands	AC
Nystrom, L'hon. Lorne	Regina — Qu'Appelle	NPD
Pankiw, Jim	Saskatoon — Humboldt	AC
Proctor, Dick	Palliser	NPD
Ritz, Gerry	Battlefords — Lloydminster	AC
Solomon, John	Regina — Lumsden — Lake Centre	NPD
Vellacott, Maurice	Wanuskewin	AC
<b>TERRE-NEUVE (7)</b>		
Baker, L'hon. George S., ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique)	Gander — Grand Falls	Lib.
Byrne, Gerry	Humber — St. Barbe — Baie Verte	Lib.
Doyle, Norman	St. John's—Est	PC
Matthews, Bill	Burin — St. George's	Lib.
Mifflin, L'hon. Fred	Bonavista — Trinity — Conception	Lib.
O'Brien, Lawrence D., secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans	Labrador	Lib.
VACANCE	St. John's—Ouest	
<b>TERRITOIRES DU NORD-OUEST (1)</b>		
Blondin-Andrew, L'hon. Ethel, secrétaire d'État (Enfance et Jeunesse)	Western Arctic	Lib.
<b>YUKON (1)</b>		
Hardy, Louise	Yukon	NPD

# LISTE DES COMITÉS PERMANENTS ET DES SOUS-COMITÉS

(Au 31 mars 2000 — 2<sup>e</sup> Session, 36<sup>e</sup> Législature)

## AFFAIRES AUTOCHTONES ET DÉVELOPPEMENT DU GRAND NORD

**Président:** Sue Barnes

**Vice-présidents:** John Finlay  
Derrek Konrad

Peter Adams  
Claude Bachand  
Ray Bonin  
Paul DeVillers

Ghislain Fournier  
Jim Gouk  
Ivan Grose  
Louise Hardy

David Iftody  
Nancy Karetak-Lindell  
Gerald Keddy

John O'Reilly  
Mike Scott  
Guy St-Julien

(17)

### Membres associés

Carolyn Bennett  
Cliff Breitreuz  
René Canuel  
Serge Cardin

Bill Casey  
Pierre de Savoye  
Gordon Earle  
Reed Elley

Maurice Godin  
Richard Harris  
Rick Laliberte

Gilles-A. Perron  
Daniel Turp  
Maurice Vellacott

## AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET COMMERCE INTERNATIONAL

**Président:** Bill Graham

**Vice-présidents:** Colleen Beaumier  
Deepak Obhrai

Sarkis Assadourian  
Jean Augustine  
André Bachand  
Maud Debien

Francine Lalonde  
Diane Marleau  
Keith Martin  
Ted McWhinney

Fred Mifflin  
Denis Paradis  
Bernard Patry  
Svend Robinson

Yves Rocheleau  
Bob Speller  
Darrel Stinson

(18)

### Membres associés

Claude Bachand  
Eleni Bakopanos  
Eugène Bellemare  
Carolyn Bennett  
Bill Blaikie  
Sarmite Bulte  
Murray Calder  
Serge Cardin  
Aileen Carroll  
Rick Casson

Irwin Cotler  
Paul Crête  
Maurice Dumas  
Raymonde Folco  
Gurmant Grewal  
Dennis Gruending  
Jim Hart  
Jason Kenney  
René Laurin

Sophia Leung  
Gurbax Malhi  
Richard Marceau  
Pat Martin  
Paul Mercier  
Lee Morrison  
Lorne Nystrom  
Pauline Picard  
Charlie Power

Marcel Proulx  
Nelson Riis  
Alex Shepherd  
John Solomon  
Diane St-Jacques  
Chuck Strahl  
Stéphan Tremblay  
Suzanne Tremblay  
Daniel Turp

## SOUS-COMITÉ DES DROITS DE LA PERSONNE ET DU DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

**Président:** Colleen Beaumier

**Vice-président:**

Jean Augustine  
Eleni Bakopanos

Eugène Bellemare  
Aileen Carroll

Maud Debien  
Keith Martin

Svend Robinson  
Diane St-Jacques

(9)

## SOUS-COMITÉ DU COMMERCE, DES DIFFÉRENDS COMMERCIAUX ET DES INVESTISSEMENTS INTERNATIONAUX

**Président:** Sarmite Bulte

**Vice-président:**

Sarkis Assadourian  
André Bachand

Bill Blaikie  
Murray Calder

Richard Marceau  
Deepak Obhrai

Alex Shepherd  
Bob Speller

(9)

## AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE

**Président:** John Harvard

**Vice-présidents:** Murray Calder  
Howard Hilstrom

Hélène Alarie  
Mark Assad  
Rick Borotsik  
Garry Breitkreuz

Odina Desrochers  
Gar Knutson  
Larry McCormick

Joe McGuire  
Ian Murray  
Dick Proctor

Gerry Ritz  
Paul Steckle  
Rose-Marie Ur

(16)

### Membres associés

Peter Adams  
Roy Bailey  
Leon Benoit  
Rick Casson

Michelle Dockrill  
Jocelyne Girard-Bujold  
John Maloney  
Lee Morrison

Lynn Myers  
Lorne Nystrom  
John Solomon  
Guy St-Julien

Greg Thompson  
Myron Thompson  
Suzanne Tremblay  
Daniel Turp

## CITOYENNETÉ ET IMMIGRATION

**Président:** Joe Fontana

**Vice-présidents:** Leon Benoit  
Steve Mahoney

Rob Anders  
Jean Augustine  
Bernard Bigras  
Paul Bonwick

John Bryden  
Sophia Leung  
Rick Limoges

Pat Martin  
John McKay  
Grant McNally

Pauline Picard  
David Price  
Andrew Telegdi

(16)

### Membres associés

Claude Bachand  
Serge Cardin  
Libby Davies

Gordon Earle  
Louise Hardy  
Francine Lalonde

Réal Ménard  
Deepak Obhrai  
Diane St-Jacques

Suzanne Tremblay  
Daniel Turp

## COMPTES PUBLICS

**Président:** John Williams

**Vice-présidents:** Steve Mahoney  
John Richardson

Hec Clouthier  
Michelle Dockrill  
John Finlay  
Paul Forseth

Mac Harb  
Marlene Jennings  
Jason Kenney  
Philip Mayfield

Gilles-A. Perron  
Beth Phinney  
Benoît Sauvageau

Judy Sgro  
Alex Shepherd  
Elsie Wayne

(17)

### Membres associés

Roy Bailey  
Garry Breitkreuz  
Scott Brison  
Rick Casson

Bev Desjarlais  
Odina Desrochers  
Christiane Gagnon  
Jocelyne Girard-Bujold

Gurmant Grewal  
Jim Jones  
Derrek Konrad  
Ghislain Lebel

Lorne Nystrom  
Peter Stoffer  
Suzanne Tremblay

## SOUS-COMITÉ SUR LES ÉTATS FINANCIERS

**Président:** John Williams

**Vice-président:**

Michelle Dockrill  
Mac Harb

Steve Mahoney  
Beth Phinney

John Richardson  
Benoît Sauvageau

Elsie Wayne

(8)

## DÉFENSE NATIONALE ET ANCIENS COMBATTANTS

**Président:** Pat O'Brien

**Vice-présidents:** Jim Hart  
David Pratt

Robert Bertrand  
Hec Clouthier  
Gordon Earle  
Peter Goldring

Art Hanger  
René Laurin  
Judi Longfield

Paul Mercier  
John O'Reilly  
Janko Peric

George Proud  
Elsie Wayne  
Bob Wood

(16)

### Membres associés

Rob Anders  
Leon Benoit  
Pierre Brien

Serge Cardin  
John Duncan  
Monique Guay

Francine Lalonde  
Ghislain Lebel  
Peter Mancini

Pat Martin  
Daniel Turp

## DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES ET LA CONDITION DES PERSONNES HANDICAPÉES

**Président:** Peter Adams

**Vice-présidents:** Maurice Vellacott  
Bryon Wilfert

Diane Ablonczy  
Bonnie Brown  
Paul Crête  
Libby Davies

Jean Dubé  
Raymonde Folco  
Christiane Gagnon  
John Godfrey

Dale Johnston  
Judi Longfield  
Larry McCormick  
Rey Pagtakhan

Andy Scott  
Judy Sgro  
Stéphan Tremblay

(18)

### Membres associés

Carolyn Bennett  
Yvan Bernier  
Bernard Bigras  
Serge Cardin  
Madeleine Dalphond-Guiral  
Bev Desjarlais  
Michelle Dockrill  
Norman Doyle

Antoine Dubé  
Maurice Dumas  
Jocelyne Girard-Bujold  
Yvon Godin  
Peter Goldring  
Deborah Grey  
Monique Guay  
Ovid Jackson

Joe Jordan  
Nancy Karetak-Lindell  
Wendy Lill  
Eric Lowther  
Diane Marleau  
Pat Martin  
Réal Ménard

Mark Muise  
Lorne Nystrom  
Diane St-Jacques  
Guy St-Julien  
Suzanne Tremblay  
Daniel Turp  
Angela Vautour

## SOUS-COMITÉ SUR LA CONDITION DES PERSONNES HANDICAPÉES

**Président:** Carolyn Bennett

**Vice-président:**

Joe Jordan  
Nancy Karetak-Lindell

Wendy Lill  
Mark Muise

Karen Redman  
Andy Scott

Suzanne Tremblay  
Maurice Vellacott

(9)

## SOUS-COMITÉ SUR LES ENFANTS ET JEUNES À RISQUE

**Président:** John Godfrey

**Vice-président:**

Carolyn Bennett  
Libby Davies

Raymonde Folco  
Christiane Gagnon

Ovid Jackson  
Eric Lowther

Diane Marleau  
Diane St-Jacques

(9)

## ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

**Président:** Charles Caccia

**Vice-présidents:** Rahim Jaffer  
Karen Kraft Sloan

Marlene Catterall  
David Chatters  
Jean-Guy Chrétien  
Nick Discepola

Jocelyne Girard-Bujold  
Gurmant Grewal  
Dennis Gruending

John Herron  
Joe Jordan  
Walt Lastewka

David Pratt  
Julian Reed  
Paddy Torsney

(16)

### Membres associés

Jim Abbott  
Peter Adams  
Hélène Alarie  
Leon Benoit  
Bernard Bigras  
Pierre Brien

Chuck Cadman  
Serge Cardin  
Aileen Carroll  
John Duncan  
Louise Hardy

Rick Laliberte  
Clifford Lincoln  
Peter Mancini  
David Price  
Nelson Riis

Judy Sgro  
Guy St-Julien  
Peter Stoffer  
Stéphan Tremblay  
Daniel Turp

## FINANCES

**Président:** Maurizio Bevilacqua

**Vice-présidents:** Nick Discepola  
Richard Harris

Scott Brison  
Roy Cullen  
Ken Epp  
Roger Gallaway

Albina Guarnieri  
Sophia Leung  
Yvan Loubier

Richard Marceau  
Lorne Nystrom  
Gary Pillitteri

Karen Redman  
Monte Solberg  
Paul Szabo

(16)

### Membres associés

Diane Ablonczy  
Rob Anders  
Carolyn Bennett  
Rick Borotsik  
Pierre Brien  
Serge Cardin  
Joe Comuzzi  
Odina Desrochers  
Norman Doyle  
Antoine Dubé

Joe Fontana  
Paul Forseth  
Christiane Gagnon  
Jocelyne Girard-Bujold  
Monique Guay  
John Herron  
Dale Johnston  
Jim Jones  
Jason Kenney

Rick Limoges  
Gary Lunn  
Peter MacKay  
Alexa McDonough  
Bob Mills  
Lynn Myers  
Gilles-A. Perron  
Pauline Picard  
Charlie Power

Nelson Riis  
Benoît Sauvageau  
Werner Schmidt  
Alex Shepherd  
John Solomon  
Guy St-Julien  
Stéphan Tremblay  
Daniel Turp  
Tony Valeri

## INDUSTRIE

**Président:** Susan Whelan

**Vice-présidents:** Walt Lastewka  
Charlie Penson

Pierre Brien  
Gerry Byrne  
John Cannis  
Antoine Dubé

Jim Hart  
Marlene Jennings  
Jim Jones

Gurbax Malhi  
Dan McTeague  
Ian Murray

Jerry Pickard  
Nelson Riis  
Werner Schmidt

(16)

### Membres associés

Peter Adams  
Hélène Alarie  
Gérard Asselin  
Bernard Bigras  
Chuck Cadman

Serge Cardin  
Pierre de Savoye  
Odina Desrochers  
Jean Dubé  
Joe Fontana

Christiane Gagnon  
Jocelyne Girard-Bujold  
Rahim Jaffer  
Richard Marceau  
Philip Mayfield

Alex Shepherd  
John Solomon  
Guy St-Julien  
Peter Stoffer  
Daniel Turp



## JUSTICE ET DROITS DE LA PERSONNE

**Président:** Andy Scott

**Vice-présidents:** Chuck Cadman  
Ivan Grose

Jim Abbott Reg Alcock Michel Belhumeur Carolyn Bennett	Aileen Carroll Paul DeVillers Peter MacKay	John Maloney Peter Mancini John McKay	John Reynolds Jacques Saada Pierrette Venne	(16)
---	--	---	---	------

### Membres associés

Bernard Bigras Irwin Cotler Madeleine Dalphond-Guiral Pierre de Savoye Jim Gouk Dennis Gruending Michel Guimond	Louise Hardy Richard Harris Jay Hill Richard Marceau Keith Martin Réal Ménard Lee Morrison	Mark Muise Lynn Myers Jack Ramsay Svend Robinson Judy Sgro Caroline St-Hilaire Diane St-Jacques	Darrel Stinson Myron Thompson Suzanne Tremblay Daniel Turp Tom Wappel Randy White
---	--	---	--

## SOUS-COMITÉ SUR LA LOI SUR LE SYSTÈME CORRECTIONNEL ET LA MISE EN LIBERTÉ SOUS CONDITION

**Président:** Paul DeVillers

**Vice-président:**

Jim Gouk Ivan Grose	Rick Laliberte Peter MacKay	Lynn Myers Jacques Saada	Pierrette Venne Tom Wappel	(9)
------------------------	--------------------------------	-----------------------------	-------------------------------	-----

## PATRIMOINE CANADIEN

**Président:** Clifford Lincoln

**Vice-présidents:** Inky Mark  
Dennis Mills

Mauril Bélanger Paul Bonwick Cliff Breitreuz Sarmite Bulte	Irwin Cotler Pierre de Savoye Wendy Lill	Rick Limoges Eric Lowther Mark Muise	Alex Shepherd Caroline St-Hilaire Bryon Wilfert	(16)
---	--	--	---	------

### Membres associés

Jim Abbott André Bachand Claude Bachand Carolyn Bennett Rick Borotsik	Pierre Brien Serge Cardin Antoine Dubé Maurice Dumas Gordon Earle	Paul Forseth Christiane Gagnon Rick Laliberte Peter MacKay Louis Plamondon	Benoît Sauvageau Guy St-Julien Suzanne Tremblay Daniel Turp Elsie Wayne
---	---	--	---

## L'ÉTUDE DU SPORT AU CANADA

**Président:** Dennis Mills

**Vice-présidents:** Steve Mahoney  
Inky Mark

Marlene Jennings Raymond Lavigne	Peter MacKay Pat O'Brien	Beth Phinney George Proud	John Solomon Caroline St-Hilaire	(11)
-------------------------------------	-----------------------------	------------------------------	-------------------------------------	------

## PÊCHES ET OCÉANS

**Président:** Wayne Easter

**Vice-présidents:** John Duncan  
Carmen Provenzano

Sarkis Assadourian  
Gérard Asselin  
Yvan Bernier  
John Cummins

Bill Gilmour  
Nancy Karetak-Lindell  
Gerald Keddy

Bill Matthews  
Lawrence O'Brien  
Marcel Proulx

Lou Sekora  
Paul Steckle  
Peter Stoffer

(16)

### Membres associés

Gilles Bernier  
René Canuel  
Paul Forseth

Ghislain Fournier  
Yvon Godin  
Philip Mayfield

Svend Robinson  
Yves Rocheleau

Mike Scott  
Suzanne Tremblay

## SOUS-COMITÉ DE L'AQUACULTURE ET DE LA LOI SUR LES OCÉANS

**Président:** Carmen Provenzano

**Vice-président:**

Yvan Bernier

Bill Gilmour

Peter Stoffer

(4)

## PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

**Président:** Derek Lee

**Vice-présidents:** Marlene Catterall  
Chuck Strahl

Eleni Bakopanos  
Stéphane Bergeron  
Ray Bonin  
Madeleine Dalphond-Guiral

Yvon Godin  
André Harvey  
Jay Hill

Bob Kilger  
Gar Knutson  
Grant McNally

Carolyn Parrish  
Jerry Pickard  
John Richardson

(16)

### Membres associés

Peter Adams  
Michel Bellehumeur  
Bill Blaikie  
Michelle Dockrill

Norman Doyle  
Deborah Grey  
Joe Jordan  
René Laurin

Eric Lowther  
Larry McCormick  
Réal Ménard  
Lorne Nystrom

John Solomon  
Suzanne Tremblay  
Randy White  
Ted White

## SOUS-COMITÉ DE LA TÉLÉDIFFUSION DES DÉLIBÉRATIONS DES COMITÉS

**Président:** Marlene Catterall

**Vice-président:**

Peter Adams  
Stéphane Bergeron

Michelle Dockrill

Grant McNally

Angela Vautour

(6)

## SOUS-COMITÉ DES AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

**Président:** Larry McCormick

**Vice-président:**

Bill Blaikie  
Madeleine Dalphond-Guiral

Deborah Grey

André Harvey

Joe Jordan

(6)

## RESSOURCES NATURELLES ET OPÉRATIONS GOUVERNEMENTALES

**Président:** Joseph Volpe

**Vice-présidents:** David Chatters  
Julian Reed

Réginald Bélair  
Gilles Bernier  
Serge Cardin  
John Duncan

Yvon Godin  
Tony Ianno  
Ghislain Lebel

Carolyn Parrish  
Carmen Provenzano  
Werner Schmidt

Guy St-Julien  
Brent St. Denis  
Tony Valeri

(16)

### Membres associés

Jim Abbott  
Hélène Alarie  
Rob Anders  
Pierre Brien  
René Canuel

Jean-Guy Chrétien  
Michelle Dockrill  
Ghislain Fournier  
Christiane Gagnon  
Jocelyne Girard-Bujold

Jim Jones  
Gerald Keddy  
Derrek Konrad  
Gilles-A. Perron  
Nelson Riis

Benoît Sauvageau  
Caroline St-Hilaire  
Darrel Stinson  
Daniel Turp

## SANTÉ

**Président:** Lynn Myers

**Vice-présidents:** Reed Elley  
Ovid Jackson

Yvon Charbonneau  
Christiane Gagnon  
Bill Matthews  
Ted McWhinney

Réal Ménard  
Bob Mills  
Marcel Proulx

Karen Redman  
Paul Szabo  
Greg Thompson

Rose-Marie Ur  
Maurice Vellacott  
Judy Wasylcyia-Leis

(16)

### Membres associés

Carolyn Bennett  
Bernard Bigras  
Serge Cardin  
Jean-Guy Chrétien

Libby Davies  
Pierre de Savoye  
Michelle Dockrill  
Jocelyne Girard-Bujold

John Herron  
Grant Hill  
Sophia Leung  
John Maloney

Pauline Picard  
Guy St-Julien  
Suzanne Tremblay  
Daniel Turp

## TRANSPORTS

**Président:** Stan Keyes

**Vice-présidents:** Joe Comuzzi  
Val Meredith

Gérard Asselin  
Roy Bailey  
Murray Calder  
Bill Casey

Bev Desjarlais  
Stan Dromisky  
Claude Drouin

Joe Fontana  
Michel Guimond  
Charles Hubbard

Ovid Jackson  
Dale Johnston  
Lou Sekora

(16)

### Membres associés

Yvan Bernier  
Rick Borotsik  
Serge Cardin  
David Chatters

Paul Crête  
Maurice Dumas  
John Duncan  
Ghislain Fournier

Rick Laliberte  
Lee Morrison  
Gerry Ritz  
John Solomon

Guy St-Julien  
Suzanne Tremblay  
Daniel Turp  
Elsie Wayne

## COMITÉS MIXTES PERMANENTS

### BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

**Coprésidents:** Raymond Lavigne  
Louis Robichaud

**Vice-coprésident:** Deborah Grey

Représentant le Sénat:  
Les honorables sénateurs

Représentant la Chambre des communes:

Norman Atkins  
Isobel Finnerty  
Jerahmiel Grafstein

Normand Grimard  
Vivienne Poy  
Calvin Ruck

Mark Assad  
Roy Bailey  
Marlene Catterall  
Hec Clouthier  
John Finlay  
Mac Harb  
Jim Karygiannis

Wendy Lill  
Rick Limoges  
Philip Mayfield  
Paul Mercier  
Louis Plamondon  
David Price  
Karen Redman

(23)

#### Membres associés

Libby Davies  
Maurice Dumas

Suzanne Tremblay

## EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

**Coprésidents:** Gurmant Grewal  
Céline Hervieux-Payette

**Vice-coprésident:**

Représentant le Sénat:  
Les honorables sénateurs

Représentant la Chambre des communes:

Ethel Cochrane  
Sheila Finestone  
George Furey  
Normand Grimard

Wilfred Moore  
Melvin Perry  
Jean-Claude Rivest

Mark Assad  
Paul Bonwick  
John Bryden  
Bill Casey  
Joe Comuzzi  
Paul DeVillers  
Ken Epp  
Ghislain Lebel

Ian Murray  
Lorne Nystrom  
Jim Pankiw  
Gary Pillitteri  
Jacques Saada  
Pierrette Venne  
Tom Wappel  
Ted White

(25)

#### Membres associés

Michel Bellehumeur  
Michelle Dockrill

Michel Guimond  
Suzanne Tremblay

## LANGUES OFFICIELLES

**Coprésidents:** Raymonde Folco  
Rose-Marie Losier-Cool

**Vice-coprésidents:** Grant Hill  
Benoît Serré

Représentant le Sénat:  
Les honorables sénateurs

Représentant la Chambre des communes:

Gérald Beaudoin  
Joan Fraser  
Jean-Robert Gauthier  
Michael Meighen

Lucie Pépin  
Jean-Claude Rivest  
Louis Robichaud

Mauril Bélanger  
Eugène Bellemare  
Brenda Chamberlain  
Pierre de Savoye  
Yvon Godin  
Bob Kilger

Raymond Lavigne  
Inky Mark  
Dan McTeague  
Ted McWhinney  
Val Meredith  
Louis Plamondon

(23)

#### Membres associés

Maurice Dumas  
Paul Mercier  
Lorne Nystrom

Suzanne Tremblay  
Daniel Turp

**Le Président**

L'HON. GILBERT PARENT

**Comité des Présidents des Comités législatifs**

**Le vice-président et président des Comités pléniers**

M. PETER MILLIKEN

**Le vice-président des Comités pléniers**

M. IAN McCLELLAND

**La vice-présidente adjointe des Comités pléniers**

MME YOLANDE THIBEAULT

## MEMBRES DU MINISTÈRE

Par ordre de préséance

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

## SECRÉTAIRES PARLEMENTAIRES

Gar Knutson	du Premier ministre
Denis Paradis	du ministre des Affaires étrangères
Stan Dromisky	du ministre des Transports
Paddy Torsney	du ministre de l'Environnement
Brent St. Denis	du ministre des Ressources naturelles
Mauril Bélanger	de la ministre du Patrimoine canadien
John Cannis	du ministre de l'Industrie
Roy Cullen	du ministre des Finances
Robert Bertrand	du ministre de la Défense nationale
John Maloney	de la ministre de la Justice et procureur général du Canada
Yvon Charbonneau	du ministre de la Santé
Jacques Saada	du solliciteur général du Canada
Carolyn Parrish	du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux
Tony Ianno	de la présidente du Conseil du Trésor
Beth Phinney	du ministre du Revenu national
Bonnie Brown	de la ministre du Développement des ressources humaines
Reg Alcock	du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales
Bob Speller	du ministre du Commerce international
Derek Lee	du leader du gouvernement à la Chambre des communes
Joe McGuire	du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire
Lawrence O'Brien	du ministre des Pêches et des Océans
Judi Longfield	de la ministre du Travail
Bob Wood	du ministre des Anciens combattants
David Iftody	du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien
Eugène Bellemare	de la ministre de la Coopération internationale
Andrew Telegdi	de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration







# TABLE DES MATIÈRES

Le vendredi 31 mars 2000

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>La Loi sur les transports au Canada</b>	
Projet de loi C-26. Deuxième lecture .....	5509
M. Collette .....	5509
Mme Meredith .....	5513
M. Collette .....	5515
M. Laurin .....	5515
M. Collette .....	5516
M. Laurin .....	5516

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

<b>L'économie canadienne</b>	
M. Proulx .....	5516
<b>L'équité en matière d'emploi</b>	
M. White (North Vancouver) .....	5516
<b>La fiscalité</b>	
M. Gallaway .....	5516
<b>Les taxes sur l'essence</b>	
M. St-Julien .....	5516
<b>David Willmot</b>	
M. Clouthier .....	5517
<b>Les Golden Bears de l'Université de l'Alberta</b>	
M. Jaffer .....	5517
<b>Les créateurs canadiens</b>	
M. Alcock .....	5517
<b>Le bois d'oeuvre</b>	
Mme Guay .....	5517
<b>Les Jeux d'hiver de l'Ontario</b>	
M. Bellemare .....	5518
<b>Le Service correctionnel du Canada</b>	
M. Stinson .....	5518
<b>L'environnement</b>	
M. Serré .....	5518
<b>Le Transfert canadien en matière de santé et de programmes sociaux</b>	
M. Martin (Winnipeg-Centre) .....	5518
<b>Le prix de l'essence</b>	
Mme Debien .....	5518
<b>La Force navale permanente de l'Atlantique</b>	
M. Bertrand .....	5519
<b>La défense nationale</b>	
M. Casey .....	5519
<b>Le budget</b>	
M. Nystrom .....	5519
<b>Ford du Canada</b>	
Mme Brown .....	5519
<b>Les prix d'excellence</b>	
M. Mark .....	5520

## QUESTIONS ORALES

<b>L'emploi</b>	
Mme Grey .....	5520
M. Baker .....	5520
Mme Grey .....	5520
M. Baker .....	5520
Mme Grey .....	5520
M. Baker .....	5520
<b>L'emploi</b>	
Mme Ablonczy .....	5521
M. Baker .....	5521
Mme Ablonczy .....	5521
Mme Brown .....	5521
Mme Tremblay .....	5521
Mme Brown .....	5521
Mme Tremblay .....	5521
Mme Brown .....	5522
Mme Tremblay .....	5522
<b>La santé</b>	
Mme Wasylcia-Leis .....	5522
M. Charbonneau .....	5522
Mme Wasylcia-Leis .....	5522
M. Charbonneau .....	5522
<b>Le Développement des ressources humaines</b>	
M. Tremblay .....	5522
Mme Brown .....	5522
M. Tremblay .....	5523
Mme Brown .....	5523
<b>Les pêches</b>	
M. Keddy .....	5523
M. Anderson .....	5523
M. Keddy .....	5523
M. Anderson .....	5523
<b>La Société pour l'expansion des exportations</b>	
Mme Meredith .....	5523
M. Pettigrew .....	5523
Mme Meredith .....	5523
M. Pettigrew .....	5523
<b>L'environnement</b>	
Mme Girard-Bujold .....	5524
M. Goodale .....	5524
Mme Girard-Bujold .....	5524
M. Goodale .....	5524
<b>Les soins de santé</b>	
M. Mills (Red Deer) .....	5524
M. Peterson .....	5524
M. Mills (Red Deer) .....	5524
M. Charbonneau .....	5524
<b>Les organismes génétiquement modifiés</b>	
Mme Alarie .....	5524
M. Goodale .....	5524
Mme Alarie .....	5525
M. Normand .....	5525
<b>Le transport des céréales</b>	
M. Hilstrom .....	5525

M. Collenette .....	5525
M. Hilstrom .....	5525
M. Collenette .....	5525
<b>Les organismes génétiquement modifiés</b>	
M. Desrochers .....	5525
M. Normand .....	5525
<b>L'environnement</b>	
M. Jordan .....	5525
M. Anderson .....	5526
<b>Le transport des céréales de l'Ouest</b>	
M. Ritz .....	5526
M. Collenette .....	5526
M. Ritz .....	5526
M. Collenette .....	5526
<b>L'environnement</b>	
M. Proctor .....	5526
M. Anderson .....	5526
M. Proctor .....	5526
M. Anderson .....	5526
<b>Le commerce</b>	
M. Casey .....	5527
M. Pettigrew .....	5527
M. Casey .....	5527
M. Pettigrew .....	5527
<b>Les collèges francophones de l'Ontario</b>	
M. Serré .....	5527
M. Bélanger .....	5527
<b>Le développement des ressources humaines</b>	
M. Epp .....	5527
Mme Brown .....	5527
<b>Les panneaux publicitaires</b>	
Mme Lalonde .....	5527
M. Collenette .....	5528
<b>Les affaires autochtones</b>	
Mme Desjarlais .....	5528
M. Ifody .....	5528
<b>Les pêches</b>	
M. Keddy .....	5528
M. Anderson .....	5528
<b>Le désarmement nucléaire</b>	
M. McWhinney .....	5528
M. Axworthy .....	5528
<b>Le rapport annuel du Tribunal des droits de la personne</b>	
Le Président .....	5529
<b>Recours au règlement</b>	
<b>L'Alliance canadienne</b>	
Mme Ablonczy .....	5529

M. Cannis .....	5529
M. McWhinney .....	5529
<b>Les travaux de la Chambre</b>	
M. Kilger .....	5529
Motion .....	5529
Adoption de la motion .....	5529

## AFFAIRES COURANTES

<b>Réponse du gouvernement à des pétitions</b>	
M. Alcock .....	5529
<b>Pétitions</b>	
<b>La Loi sur le divorce</b>	
M. Harb .....	5529
<b>La Loi sur l'assurance-emploi</b>	
M. Desrochers .....	5529
<b>Le Sénat</b>	
M. Nystrom .....	5530
<b>Le projet de loi C-23</b>	
M. Konrad .....	5530
<b>Questions au Feuilleton</b>	
M. Alcock .....	5530

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>La Loi sur les transports au Canada</b>	
Projet de loi C-26. Deuxième lecture .....	5530
M. Laurin .....	5530
Mme Desjarlais .....	5534
Mme Desjarlais .....	5537
M. Collenette .....	5538
Mme Desjarlais .....	5538
M. Casey .....	5538
M. Collenette .....	5541
M. Casey .....	5541
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi et renvoi à en comité .....	5541

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

<b>La Loi sur la Société canadienne des postes</b>	
Projet de loi C-238. Deuxième lecture .....	5541
M. Jordan .....	5541
M. Gilmour .....	5542
M. Proctor .....	5543
M. Keddy .....	5544
M. Nystrom .....	5545
Mme Desjarlais .....	5546
M. Martin (Winnipeg-Centre) .....	5546
Demande et report des votes .....	5548

## Annexe

**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.**