

*Initiatives ministérielles*

vous voulez des exemples de renforcement des lois, peut-être qu'on peut en trouver dans ce projet de loi.

La question fondamentale à laquelle il faut répondre est la suivante: pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas de comptes à rendre quant à la façon dont il dépense l'argent des Canadiens? Un bon exemple de cela, c'est le fiasco de la NSC Diesel, pour lequel le ministre aurait dû démissionner et qui aurait dû faire l'objet d'une enquête policière approfondie. Peut-être que cela viendra.

Il y a quelques points précis que je veux soulever relativement à cette mesure législative. Je vais commencer par la fin et aller à reculons. Je vais parler de l'article 40.

L'article 40 me préoccupe beaucoup. La péréquation existe depuis toujours dans notre pays. Nous avons toujours compris qu'on ne pouvait pas administrer un pays comme une entreprise. On doit l'administrer comme une nation.

Il en coûte de l'argent parfois pour administrer un pays aussi vaste et aussi grand que le Canada de façon à ce qu'il y ait de l'équité entre les diverses régions. Parfois, monsieur le Président, il faut investir dans l'infrastructure et admettre que l'équité a son prix.

Monsieur le Président, les habitants du Canada atlantique ont droit, eux aussi, à des soins de santé de qualité, tout comme les habitants de la Colombie-Britannique devraient, eux aussi, avoir accès à des établissements d'enseignement postsecondaires. Nous avons inclus dans notre Constitution le grand principe libéral de la péréquation. Il est là. C'est ce qui fait du Canada un pays où il fait si bon vivre.

L'article 40 entrave le droit du Parlement de débattre les changements fondamentaux relatifs à certaines sociétés d'État.

Je veux vous dire précisément ce que fera l'article 40. Il imposerait aux sociétés d'État commerciales, celles de l'annexe III, partie II, de la LGFP, qui fonctionnent en milieu concurrentiel et ne dépendent ordinairement pas de crédits parlementaires pour fins d'exploitation, d'inclure une proposition concernant les dividendes dans leur plan d'entreprise.

L'idée en soi ne semble pas mauvaise. Si une société réalise des bénéfices, elle devrait le mentionner dans son plan d'entreprise et en rendre compte.

Mais l'article va un peu plus loin. Il dit que le gouverneur en conseil peut fixer ou modifier le montant des dividendes ou y renoncer.

Cette disposition est vraiment mauvaise. Que se passerait-il si le Cabinet décidait, par décret, de fixer des droits énormes aux utilisateurs ou un dividende extrêmement élevé pour une société telle que Ports Canada? Une telle décision réduirait la capacité de la société de concurrencer les ports américains.

Prenons l'exemple du port de Halifax.

Les opérations de ce port dépendent probablement près de 750 millions de dollars d'activités du Canada atlantique et particulièrement de la région Halifax-Dartmouth. Ports Canada lutte pour sa propre survie contre l'activité subventionnée du port de New York et de lignes de chemin de fer comme D & H, que le Canadien Pacifique vient de racheter. New York cherche à attirer les marchandises destinées au Canada central, qui transitent actuellement par des ports canadiens, pour les expédier par des chemins de fer comme le D & H.

Cette société d'État existe pour une raison. Elle a été créée par des gouvernements précédents qui estimaient que les ports du Canada constituent une ressource nationale que le gouvernement national doit exploiter. Le gouvernement actuel a changé tout cela. Comme je l'ai dit plus tôt, le gouvernement ne comprend pas. Il pense que tout doit engendrer des profits et que, si ce n'est pas le cas, c'est qu'il y a un problème et qu'il faut se débarrasser du service ou de l'organisme en question.

Nous pouvons voir les résultats après quelques années d'application d'une telle politique. Le pays n'a jamais été à une telle croisée des chemins sur le plan de la confiance, parce que le gouvernement ne comprend rien à l'unité nationale et ne comprend pas le rôle important d'une infrastructure nationale, pour ce qui est de garder le pays uni.

En ce qui a trait au port de Halifax, celui-ci fait face à une concurrence extrêmement forte de la part des ports de New York et du New Jersey. Lorsque la commission commerciale inter-État américaine a étudié la demande du Canadien Pacifique visant à acquérir la ligne D et H qui était en faillite, ce qui permettrait le transport direct entre le port de Halifax et la frontière du Québec, par les États-Unis, des marchandises destinées au Canada, un des plus importants expéditeurs de conteneurs au port de