

L'ajournement

M. Paul Dick (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor): Monsieur le Président, je voudrais apporter quelques nouveaux éléments de réponse aux questions que le député a soulevées le 16 avril 1985 concernant les hausses de loyer projetées dans les immeubles administrés par la SCHL, y compris celui de Main Square, à Toronto. Comme le député le sait, en mars 1985, la Société canadienne d'hypothèques et de logement a annoncé une augmentation de loyer de 10.4 p. 100 aux locataires du projet Main Square. Je dois signaler qu'aucune augmentation de loyer ne dépassait \$40 par mois. L'augmentation a été imposée après avoir étudié soigneusement la situation financière du projet et les loyers. Cette augmentation sert à payer la hausse des frais d'exploitation et les améliorations nécessaires, à réduire les déficits d'exploitation et à aligner les loyers sur ceux des autres propriétés.

• (1805)

Je tiens à signaler que la SCHL applique le système fédéral de loyer proportionnel au revenu. Si un locataire trouve que l'augmentation le met dans une situation financière difficile, il n'a qu'à communiquer avec la SCHL pour recevoir de l'aide, si cela se justifie. D'après cette échelle, les loyers ne peuvent pas dépasser 25 p. 100 du revenu familial des locataires en difficulté. Pour le moment, à peu près un quart des locataires reçoivent de l'aide à ce titre. Par ailleurs, le projet profitera des loyers plus élevés des personnes qui ont les moyens de payer.

A cause de la politique de réglementation des prix du gouvernement précédent, la SCHL n'est pas parvenue à augmenter les loyers proportionnellement aux frais ou au marché et les loyers sont nettement en deçà de ceux des projets comparables, ce qui se solde par des pertes pour la SCHL et pour le gouvernement fédéral; ce sont des subventions indirectes qui ne profitent pas tellement aux locataires dans le besoin.

D'après la loi provinciale, les projets de la SCHL, comme ceux des municipalités de l'Ontario et de la Société d'habitation de l'Ontario échappent aux directives provinciales sur la révision des loyers. Lorsqu'elle envisage d'imposer des augmentations de loyer, la SCHL applique toutefois dans la mesure du possible des directives intérieures analogues à celles de la Commission de révision des loyers, à l'instar d'un particulier auxquelles ces dernières s'appliquent. A cet égard, la SCHL veille à ce que les augmentations puissent être éventuellement justifiées devant la Commission.

[Français]

LES TRANSPORTS—LA FERMETURE POSSIBLE DE LA DIVISION FERROVIAIRE DE LA MARINE INDUSTRIES—LA POSITION DU GOUVERNEMENT. B) ON DEMANDE DES PRÉCISIONS AU SUJET DE LA DEMANDE DE VIA RAIL

L'hon. André Ouellet (Papineau): Monsieur le Président, je voudrais intervenir ce soir à la suite d'une question que j'ai posée au ministre des Transports (M. Mazankowski) le 12 février dernier, où je lui rappelais que la compagnie Marine Industries de Sorel s'apprêtait à fermer sa division ferroviaire, ce qui aurait pour conséquence de provoquer la perte d'environ 1,000 emplois directs et indirects dans cette région.

Or, le ministre des Transports à ce moment-là m'a répondu: «Je suis certain que le député a entendu les déclarations du premier ministre (M. Mulroney) qui dit que le nombre d'emplois créés au Québec est très important».

Monsieur le Président, il est évident que le gouvernement essaie de prendre le crédit pour tous les emplois qui sont créés au Canada. Mais quelle que soit la performance du gouvernement dans le domaine de la création d'emplois, il reste une chose certaine, c'est que les employés qui traditionnellement au Canada s'occupaient de la construction de locomotives, de véhicules ferroviaires, ou qui s'occupaient de la construction de pièces pour de l'équipement ferroviaire, tous ces employés subissent d'une façon absolument implacable le manque de dirigisme et de responsabilité du gouvernement canadien présentement.

• (1810)

Et justement les principales compagnies de chemins de fer, en particulier le Canadien National et VIA Rail qui sont deux compagnies de la Couronne, qui devraient recevoir des directives du gouvernement conservateur pour acheter au Canada, selon leurs besoins en matériel roulant, présentement, ou elles n'achètent rien, ou elles achètent à l'étranger. Cela a été le cas en particulier pour des pièces qui ont été achetées au Brésil plutôt qu'au Canada. C'est tellement devenu une situation alarmante que déjà la compagnie Bombardier a annoncé qu'elle cessait de construire des locomotives et des wagons de chemins de fer. La Fonderie CSF, située dans l'est de Montréal, ainsi que la compagnie également Laforge CSW de l'est de Montréal ont mis à pied des centaines et des centaines de travailleurs parce qu'ils n'ont pas de contrats du gouvernement, et maintenant c'est la compagnie Marine Industries qui va fermer sa division ferroviaire faute de contrats du gouvernement. Or, cette situation est inacceptable. C'est pourquoi je soulève cette question, et je demande, de la part du gouvernement, de passer à l'action et d'acheter au Canada les équipements ferroviaires dont ils ont besoin.

Le ministre vient nous faire des grands discours disant qu'il veut protéger le service de train-passagers. Il va déposer bientôt un projet de loi donnant plus de responsabilité et une autorité définie pour la compagnie VIA Rail. Or, la réalité, monsieur le Président, c'est que 18 mois plus tard ce gouvernement n'a encore rien acheté, aucun nouvel équipement n'a été pris à charge ni par le Canadien National ni par la compagnie VIA Rail. Le ministre nous répète semaine après semaine qu'ils ont placé une commande. Or, même si le secrétaire parlementaire qui va me répondre tout à l'heure me dit qu'ils ont placé une commande et que la Bombardier et une entreprise de l'Ontario sont susceptibles bientôt de signer un contrat, la réalité c'est que ce gouvernement, au moment où on se parle, n'a encore acheté aucun équipement ferroviaire neuf pour répondre aux besoins des compagnies que ce soit le Canadien National, que ce soit VIA Rail.

Et je trouve que le ministre se soustrait à ses responsabilités en n'établissant pas une politique d'achat chez nous. Je sais que plus tard, dans quelques semaines, le 8 mars, le syndicat de Marine Industries, sous l'initiative de M. François Lamoureux, tiendra un colloque pour justement discuter de l'avenir de la compagnie, et j'aimerais que le ministre soit présent pour expliquer aux travailleurs de Tracy et aux travailleurs de l'est de Montréal qui sont cruellement affectés par l'immobilisme du gouvernement conservateur pourquoi ce gouvernement a plus de désir de réduire le déficit du gouvernement canadien