

*L'ajournement*

Donc, si vous me le permettez, je vais citer Glen Smith, président de UPS Canada Limited, qui dit ceci:

**Le président suppléant (M. DeBlois):** À l'ordre, s'il vous plaît. Le temps du député est épuisé. Vous n'aviez que quatre minutes.

La parole est au secrétaire parlementaire du ministre des Transports, pour deux minutes.

**M. Lee Richardson (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le Président, Postes Canada est devenu une société d'État en 1981. Cette décision avait obtenu l'appui de tous les partis à la Chambre des communes ainsi que celui des syndicats, du monde des affaires et de groupes de consommateurs. La société des postes avait besoin d'être réorientée. Il était temps que des principes commerciaux soient appliqués à l'exploitation du service postal au Canada.

En appliquant fermement les principes de gestion de l'entreprise à son fonctionnement, en augmentant sa productivité et en rationalisant ses opérations, Postes Canada a, pour les deux derniers exercices financiers, transformé en surplus d'exploitation un déficit de centaines de millions de dollars. J'espère que la tendance se maintiendra.

La Société canadienne des postes est parvenue à cet objectif grâce au travail acharné de ses employés, qui a permis la croissance du volume de courrier dans un milieu concurrentiel.

Comme beaucoup d'autres sociétés canadiennes fonctionnant dans un milieu d'affaires concurrentiel, Postes Canada commande des manifestations sportives et acquiert ainsi de nouveaux clients. La Société canadienne des postes loue des loges dans le seul but d'entretenir ses relations d'affaires. La location de loges pour y accueillir des clients fait partie des fonctions habituelles qui aident une entreprise à accroître ses revenus et les services qu'elle offre ainsi qu'à recruter de nouveaux clients et à conserver ceux qu'elle a déjà.

Grâce à ces activités, l'entreprise accroît ses revenus, car les clients font davantage appel à ses services, ce qui assure le succès financier de l'entreprise et la sécurité d'emploi de ses employés. En plus d'être un membre actif du milieu des affaires, la Société canadienne des postes participe à la vie sociale canadienne en appuyant des activités sportives et culturelles communautaires. Elle participe à des activités comme le Bal de neige, le Carnaval de Québec et le Stampede de Calgary. Dans le domaine des arts et de la culture, elle appuie les activités des orchestres symphoniques de Toronto et la Nouvelle-Écosse, l'opéra, le Festival de musique 1991 de la Colombie-Britannique ainsi que des activités sportives comme les Jeux olympiques d'hiver qui ont eu lieu à

Calgary en 1988, les Jeux d'hiver canadiens de l'Île-du-Prince-Édouard, les activités de la Ligue canadienne de football, le baseball professionnel et les Jeux des handicapés.

La Société canadienne des postes aide aussi les Canadiens défavorisés en finançant des organismes d'alphabetisation.

La suppression des déficits postaux a enlevé un poids aux contribuables canadiens, et les bénéfices de la Société canadienne des postes aident maintenant le gouvernement à réduire le déficit grâce au paiement de dividendes.

En 1981, les Canadiens voulaient que les postes soient administrées comme une entreprise et qu'elles réalisent des bénéfices au lieu d'accumuler un déficit de 600 millions de dollars. La société et les Canadiens peuvent maintenant être fiers de ce succès.

## LE CANADIEN PACIFIQUE

**M. Bill Blaikie (Winnipeg Transcona):** Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour donner suite à une question que j'ai posée vendredi à la Chambre à la ministre des Transports sur le fait que Canadien Pacifique a l'intention de détourner ses wagons-tombereaux de charbon vers un endroit nommé North Portal en Saskatchewan puis vers le nord des États-Unis et de le faire remonter de nouveau vers Thunder Bay, évitant ainsi entièrement la province du Manitoba.

J'ai demandé à la ministre si le gouvernement était au courant de l'intention du CP de contourner le Manitoba. Elle m'a répondu que non, mais que même si elle l'était, elle n'interviendrait pas étant donné qu'il s'agissait là strictement d'une décision financière.

Je ne crois pas qu'il s'agit là strictement d'une décision financière. Cette décision est attribuable aux programmes adoptés par ce gouvernement, lesquels remontent à l'adoption de la mesure sur la liberté de circulation en 1987, la déréglementation du transport qui facilite aux entreprises ferroviaires canadiennes l'utilisation des lignes de chemin de fer américaines.

Nous avons prévu à l'époque les conséquences de la déréglementation des transports, déréglementation, si je puis me permettre d'ajouter, qui remonte au ministre libéral des Transports, qui représente à l'heure actuelle la circonscription de Winnipeg-Sud-Centre. Nous avons prédit que cette dernière mènerait à l'utilisation des voies ferrées américaines et sonnerait le glas du trafic ferroviaire dans l'ouest du Canada ou dans l'ensemble du Canada.

Cette tentative par le Canadien Pacifique d'obtenir du FRA des États-Unis la permission d'emprunter ses voies ferrées pour ses wagons-tombereaux de charbon n'est