

### *L'ajournement*

secteur privé. Cela aura pour effet d'améliorer la compétitivité de l'industrie canadienne.

En application de l'article 26 de la Loi sur l'assurance-chômage, nous allons consacrer 350 millions de dollars de plus à la formation. Cela revient à doubler les fonds alloués à la formation à l'heure actuelle dans le cadre du programme de l'assurance-chômage, permettant ainsi à 60 000 bénéficiaires de plus d'acquérir la compétence nécessaire pour se réinsérer sur le marché du travail.

En outre, nous allons entreprendre une réorientation importante du service national de l'emploi afin de pouvoir aider davantage les chômeurs à se trouver un emploi. Nous allons réserver 100 millions de dollars pour aider les travailleurs déplacés qui éprouvent de la difficulté à retrouver du travail.

Les programmes de travail indépendant et d'entrepreneuriat dans d'autres pays jouent un rôle prometteur dans les stratégies visant à encourager l'autosuffisance. Voilà pourquoi le gouvernement engage donc 50 millions de dollars pour permettre aux bénéficiaires de l'assurance-chômage qui ont des projets d'entreprises viables de capitaliser leurs prestations d'assurance-chômage pour payer en partie les frais d'établissement de leur entreprise.

Nous revoyons actuellement le régime actuel des prestations de maladie et de maternité. Les changements que nous apportons dans ce domaine représentent une amélioration capitale de la politique sociale canadienne. Les changements que nous proposons d'affecter viseront à augmenter la protection qui est offerte actuellement en rendant plus souple la réception de ces prestations et en accordant 10 semaines de prestations parentales.

Nous étendons la protection de l'assurance-chômage aux travailleurs âgés de 65 ans et plus, ce qui va sensiblement augmenter la sécurité du revenu offerte à ces travailleurs.

• (1820)

Enfin, madame la présidente, nous modifierons la Loi sur l'assurance-chômage pour supprimer les restrictions d'accès aux prestations pendant les conflits de travail.

#### LES TRANSPORTS—LES SUBVENTIONS À VIA RAIL/LES COMPRESSIONS BUDGÉTAIRES TOUCHANT VIA RAIL/LES AVANTAGES ÉCOLOGIQUES DU TRANSPORT FERROVIAIRE

**M. Ian Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole au débat d'ajournement ce soir pour parler un peu plus de VIA Rail.

Madame la Présidente, je tiens à dire dès le départ que nous attendons tous la confirmation de la mauvaise nouvelle. Il y a eu des fuites, c'était la mauvaise nouvelle,

mais il semble que le gouvernement se soit ravisé. Le secrétaire parlementaire me regarde d'un air inquisiteur.

Le gouvernement est en train de récrire le rapport. Il va épargner des services qui, d'après les fuites, devaient être éliminés. Par ailleurs, il va supprimer des services qui, toujours d'après les fuites, ne devaient pas être touchés. Quelle façon d'exploiter—d'exterminer, devrais-je dire—un service ferroviaire!

Récrire les rapports à la dernière minute tout simplement pour sauver la face du ministre des Transports nous en dit long sur la façon dont le gouvernement prend des décisions. Le fait que le contenu des documents soit publié prématurément ne devrait changer rien à toute l'affaire. S'ils avaient été bien pensés, s'ils avaient été bien analysés, si on avait tenu compte des conséquences environnementales et si tout avait été doublement vérifié, le gouvernement ne se sentirait pas obligé de récrire le rapport.

Les documents devraient pouvoir subir toute épreuve. Ils devraient pouvoir résister aux attaques de l'opposition. Ils devraient résister aux attaques des ministériels qui siègent au comité des transports et qui vont examiner tous les documents qui seront déposés. Ils devraient pouvoir être présentés à toute la population du Canada s'ils ont été rédigés après les délibérations et les analyses appropriées.

Mais je vous le demande, madame la Présidente, cela ne signifie-t-il pas qu'ils sont en train de rédiger un rapport d'études d'impact écologique qu'ils pourront joindre à la trousse au moment où ils la communiqueront demain ou jeudi, ou sont-ils simplement en train de récrire l'évaluation d'impact écologique, s'ils en ont fait une? Rien ne démontre qu'un tel document ait été rédigé ou même envisagé.

Ce n'est pas ainsi qu'un gouvernement doit prendre des décisions. Ce n'est pas ainsi qu'un gouvernement doit élaborer une politique des transports pour un pays aussi divers et aussi étendu que le nôtre. Ce n'est pas ainsi qu'un gouvernement doit prendre des décisions ayant un impact considérable sur l'environnement de la planète toute entière, et non seulement du Canada. Ce n'est certes pas ainsi qu'un gouvernement doit prendre des décisions qui risquent de ruiner en définitive les différentes régions de notre pays, qu'il s'agisse des provinces de l'Atlantique, du nord de l'Ontario, des Prairies ou de la Colombie-Britannique.

Quand les Canadiens en connaîtront le détail une fois que le texte définitif aura été préparé, que ce soit à 11 heures demain matin à l'extérieur de la salle du caucus conservateur ou à la salle de presse—je crois savoir que MM. Lawless et Hanigan sont sur le chemin d'Ottawa pour aider le ministre à communiquer la nouvelle aux Canadiens,—j'espère qu'ils feront deux choses.

En premier lieu, j'espère qu'ils communiqueront avec leur député conservateur local pour lui préciser que le