

### Question de privilège

Par une lettre datée du 27 juin 1989, M. McElman a répondu que le grain doit être chargé dans un wagon à un point de l'intérieur au plus tard le 15 juillet 1989 pour être admissible à une subvention. La réponse de M. McElman a confirmé la décision que le ministre des Finances a annoncée dans son exposé budgétaire.

Dans une autre lettre datée du 29 juin 1989, M. McElman a de nouveau confirmé l'élimination des tarifs de l'Est, quand il a déclaré, notamment, que les tarifs et le programme de subvention sont abolis aux dates précisées, même si l'approbation du Parlement venait à une date ultérieure.

Une lettre du CN datée du 13 décembre confirme la même chose. Elle dit: «Le CN a effectivement supprimé certaines dispositions du Tarif. . . s'appliquant au transport du grain en vrac et de la farine pour l'exportation.»

Cette initiative se rapporte directement à l'information fournie par M. C. McElman de Transports Canada qui a clairement fait savoir aux sociétés ferroviaires que même si l'approbation du Parlement devait être accordée à une date ultérieure, les tarifs et le programme de subventions disparaîtraient le 15 juillet 1989.

Comment cela constitue-t-il un outrage au Parlement? En me reportant à votre décision du 10 octobre—et je paraphrase—je crois qu'un certain nombre d'autorités ont fait valoir que tout acte ou toute omission qui entrave l'une ou l'autre Chambre dans l'exercice de ses fonctions pourrait très bien être considéré comme un outrage.

Toujours en paraphrasant vos paroles, monsieur le Président, tout acte qui a pour effet de diminuer l'autorité de la Chambre aux yeux du public ou tend à produire le même résultat pourrait très bien être considéré également comme un outrage.

Je crois que c'est ce qui s'est produit dans le cas du projet de loi C-26 et que la Chambre se trouvera maintenant entravée dans son étude de cette mesure législative. Il y a deux raisons à cela: premièrement, je le répète, il y a eu les mesures prises par Transports Canada et le ministre des Transports; et deuxièmement, le projet de loi n'a été resoumis à la Chambre que sept mois après l'abolition du programme. En fait, il n'a pas été discuté à la Chambre depuis l'abolition de facto du programme. Cela a eu des répercussions senties dans certaines régions des Maritimes, notamment à Saint John, au Nouveau-Brunswick, et à Halifax, en Nouvelle-Écosse.

Je crois que dans une certaine mesure, tout se ramène au fait que le projet de loi a un effet rétroactif. Je veux qu'il soit bien clair que personne ne conteste le fait qu'un projet de loi peut avoir un tel effet. C'est évident. Si le projet de loi est adopté, il deviendra une bonne loi. Cependant, certains allèguent qu'il faut user avec circonspection de la rétroactivité dans ce genre de loi.

M. Hogg, l'un des grands constitutionnalistes du Canada, en parle dans la deuxième édition de son ouvrage de droit constitutionnel. On peut lire à la page 776:

Le pouvoir d'adopter des lois avec effet rétroactif, lorsqu'il est exercé avec retenue, est un instrument utile pour un gouvernement moderne.

Il dit bien «exercé avec retenue».

Je crois, Votre Honneur, que vous devez également tenir compte de votre décision du 10 octobre où vous avez déclaré, et je me reporte à la page 4461 du Hansard:

Je m'attends à ce que le ministre des Finances et les autres ministères étudient cette décision avec soin et je rappelle à tous, dans la fonction publique, que nous sommes une démocratie parlementaire et non une démocratie de type exécutif ou de type administratif.

Depuis quand le ministre des Transports applique-t-il le projet de loi C-26 tel qu'il est rédigé? En vertu de quel pouvoir le ministre peut-il agir comme il le fait? Aucun, je crois. Seul le Parlement peut promulguer ou modifier une loi. Nous devons faire preuve de souplesse, mais ni le Cabinet ni les ministères n'adoptent les lois. Nous ne sommes ni dans une démocratie exécutive, ni dans une démocratie administrative. Si c'était le cas, pourquoi donc aurions-nous un Parlement? Les parlementaires canadiens ont certainement un rôle quelconque à jouer. Si ce n'est pas le cas, nous devrions peut-être tous rentrer chez nous.

Monsieur le Président, contrairement à la TPS qui a été mentionnée dans votre décision du 10 octobre, il ne s'agit pas de quelque chose qui va arriver, mais qui s'est déjà produit. Les expéditions de céréales par chemin de fer à destination de Halifax et Saint John ont déjà cessé, l'élévateur de Saint John a annoncé qu'il fermerait à la fin février, celui d'Halifax est en mauvaise posture à cause des difficultés des minoteries Dover Flour à Halifax. On estime que cela va coûter aux Maritimes quelque 27 millions de dollars par an ainsi que quelque 250 emplois. Cela se produit déjà à cause d'une décision administrative, et non pas à cause d'une mesure prise par le Parlement.

Si celui-ci devait décider de conserver le Programme de subventions au transport des grains et de la farine «à l'est de» ou d'y apporter des modifications, cela pourrait être trop tard parce que, comme je l'ai dit, l'élévateur de Saint John est déjà fermé et toute l'infrastructure nécessaire à ce programme est démantelée. Le projet de loi a été proposé en juin, le programme a été supprimé en juillet et ce n'est que maintenant que le Parlement est saisi du projet de loi.

En résumé, il y a aujourd'hui deux causes d'outrage à la Chambre. Premièrement, ce projet de loi va au-delà des conventions et des usages traditionnels de législation avec effet rétroactif. Il faut établir une distinction entre une loi fiscale qui, par sa nature même, est exposée à des modifications continues et une situation telle que