

Journals

No. 19

Friday, March 22, 1996

10:00 a.m.

Journaux

N^o 19

Le vendredi 22 mars 1996

10h00

PRAYERS

GOVERNMENT ORDERS

The Order was read for the consideration at report stage and second reading of Bill C-14, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts as a consequence, as reported by the Standing Committee on Transport with amendments.

Pursuant to Standing Order 76(5), the Speaker selected and grouped for debate the following motions:

Group No. 2—Motions Nos. 1 and 69

Group No. 3—Motions Nos. 2, 28 to 32 and 35 to 55

Group No. 4—Motions Nos. 3 and 5

Group No. 5—Motions Nos. 4, 9, 14, 15, 17, 27, 68, 72 and 73

Group No. 6—Motions Nos. 6 to 8

Group No. 7—Motions Nos. 10 to 13

Group No. 8—Motions Nos. 18 and 19

Group No. 9—Motions Nos. 22, 26, 71 and 74 to 82

Group No. 10—Motions Nos. 23 and 24

Group No. 11—Motion No. 25

Group No. 12—Motions Nos. 56 and 70

Group No. 13—Motions Nos. 57 to 66

Group No. 14—Motion No. 67

Group No. 2 and, by unanimous consent, Group No. 11

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu'Appelle), moved Motion No. 1,—That Bill C-14, in Clause 5, be amended by replacing lines 17 and 18, on page 3, with the following:

“persons, including elderly persons and persons with disabilities,”.

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu'Appelle), moved Motion No. 69,—That Bill C-14, in Clause 170, be amended by replacing line 21, on page 81, with the following:

PRIÈRE

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Il est donné lecture de l'ordre relatif à l'étude à l'étape du rapport et portant deuxième lecture du projet de loi C-14, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois, dont le Comité permanent des transports a fait rapport avec des amendements.

Conformément à l'article 76(5) du Règlement, le Président choisit et groupe pour débat les motions suivantes:

Groupe n^o 2—Motions n^{os} 1 et 69

Groupe n^o 3—Motions n^{os} 2, 28 à 32 et 35 à 55

Groupe n^o 4—Motions n^{os} 3 et 5

Groupe n^o 5—Motions n^{os} 4, 9, 14, 15, 17, 27, 68, 72 et 73

Groupe n^o 6—Motions n^{os} 6 à 8

Groupe n^o 7—Motions n^{os} 10 à 13

Groupe n^o 8—Motions n^{os} 18 et 19

Groupe n^o 9—Motions n^{os} 22, 26, 71 et 74 à 82

Groupe n^o 10—Motions n^{os} 23 et 24

Groupe n^o 11—Motion n^o 25

Groupe n^o 12—Motions n^{os} 56 et 70

Groupe n^o 13—Motions n^{os} 57 à 66

Groupe n^o 14—Motions n^o 67

Groupe n^o 2 et, du consentement unanime, Groupe n^o 11

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu'Appelle), propose la motion n^o 1,—Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 5, par substitution, aux lignes 21 et 22, page 3, de ce qui suit:

«personnes, y compris les personnes âgées et celles ayant une déficience.».

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu'Appelle), propose la motion n^o 69,—Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 170, par substitution, à la ligne 32, page 81, de ce qui suit:

“bility of elderly persons and persons with disabilities, including”.

Mrs. Wayne (Saint John), seconded by Mr. Charest (Sherbrooke), moved Motion No. 25,—That Bill C-14, in Clause 129, be amended by adding after line 41, on page 58, the following:

“(3) For the purposes of sections 129 to 136, the former Canadian Pacific line through Maine shall be deemed to be a route wholly within Canada, and any carrier serving any portion of the line between Saint John (New Brunswick) and Montreal (Quebec) shall be deemed to be a connecting carrier and any place where the line of a railway company connects with such connecting carrier shall be deemed to be an interchange.”

Debate arose on the motions in Groups Nos. 2 and 11.

The question was put on Motion No. 1 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division, which also applies to Motion No. 69, was deferred.

The question was put on Motion No. 25 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division was deferred.

Group No. 3

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 2,—That Bill C-14, in Clause 6, be amended by adding after line 3, on page 4, the following:

““main line” means a railway line in Canada of a railway company under the legislative authority of Parliament that, relative to all other railway lines within the company’s railway system in Canada, provides the primary means of moving goods from one or more provinces to one or more provinces.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 28,—That Bill C-14, in Clause 139, be amended by replacing lines 7 to 15, on page 64, with the following:

“Council’s own initiative,

(b) after consultation with the minister of transportation in the provinces that will be affected, and;

(c) after any investigation that the Governor in Council considers necessary,

request two or more railway companies to consider the joint or common use of a right-of-way if the Governor in Council is of the opinion that its joint or common use may improve the efficiency and effectiveness of rail transport, of municipal land use or of road transportation and would not unduly impair the”.

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 29,—That Bill C-14, in Clause 140, be amended by replacing lines 36 and 37, on page 64, with the following:

“(a) a main line;

(b) a yard track, siding or spur; or

(c) other track auxiliary to a railway line”.

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 30,—That Bill C-14, in Clause 141, be amended by replacing lines 11 and 12, on page 65, with the following:

«connexes offerts aux personnes âgées ou celles ayant une».

M^{me} Wayne (Saint John), appuyée par M. Charest (Sherbrooke), propose la motion n^o 25,—Qu’*on* modifie le projet de loi C-14, à l’article 129, par adjonction, après la ligne 38, page 58, de ce qui suit:

«(3) Pour l’application des articles 129 à 136, l’ancienne ligne du Canadien Pacifique à travers le Maine est réputée un parcours entièrement situé au Canada et tout transporteur desservant une portion de cette ligne située entre St. Jean (Nouveau-Brunswick) et Montréal (Québec) est réputé un transporteur de liaison et tout endroit où la ligne d’une compagnie de chemin de fer est raccordée à un tel transporteur de liaison est réputé un lieu de correspondance.»

Il s’élève un débat sur les motions des groupes n^{os} 2 et 11.

La motion n^o 1 est mise aux voix et, conformément à l’article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal, qui s’appliquera aussi à la motion n^o 69, est différé.

La motion n^o 25 est mise aux voix et, conformément à l’article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal est différé.

Groupe n^o 3

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n^o 2,—Qu’*on* modifie le projet de loi C-14, à l’article 6, par adjonction, après la ligne 16, page 4, de ce qui suit:

««ligne principale» Ligne de chemin de fer située au Canada d’une compagnie de chemin de fer relevant de la compétence fédérale, qui, en rapport avec toutes les autres lignes du système ferroviaire de la compagnie au Canada, constitue le moyen principal de transport des marchandises à l’intérieur d’une ou plusieurs provinces ou entre plusieurs provinces.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n^o 28,—Qu’*on* modifie le projet de loi C-14, à l’article 139, par substitution, aux lignes 7 à 12, page 64, de ce qui suit:

«après consultation du ministre des transports des provinces touchées et après enquête s’il l’estime nécessaire—à deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer de prendre en considération l’usage conjoint ou commun de la même emprise s’il estime que l’usage peut entraîner l’amélioration de l’efficacité du transport sur rail, de l’utilisation des biens-fonds de la municipalité ou du transport routier et n’afec—».

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n^o 29,—Qu’*on* modifie le projet de loi C-14, à l’article 140, par substitution, à la ligne 30, page 64, de ce qui suit:

«tronçon seulement, mais non une ligne principale, une voie de cour».

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n^o 30,—Qu’*on* modifie le projet de loi C-14, à l’article 141, par substitution, à la ligne 10, page 65, de ce qui suit:

“of company located in the vicinity of each of the lines identified in the plan”.

Mr. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), seconded by Mr. Paré (Louis—Hébert), moved Motion No. 31,—That Bill C-14, in Clause 141, be amended by adding after line 17, on page 65, the following:

“(4) A plan prepared by a railway company that does not indicate the company’s intention to discontinue operation of a line shall not be amended by the company for twelve months.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 32—That Bill C-14, in Clause 142, be amended by adding after line 29, on page 65, the following:

“(3) Where the Agency determines that a branch line or a segment thereof is economic or that, although a branch line or segment is uneconomic, there is a reasonable probability of its becoming economic in the foreseeable future, the Agency shall, within six months after the application for the abandonment is received by the Agency, order that the operation of the branch line or segment be abandoned, unless it determines that the operation of the branch line or segment is required in the public interest.

(4) In determining whether the operation of a branch line or a segment thereof is required in the public interest, the Agency shall consider all matters that in its opinion are relevant to the public interest, including, without limiting the generality of the foregoing:

(a) the actual losses, if any, that are incurred by the railway company in the operation of the branch line or segment;

(b) the alternative transportation facilities available or likely to be available in the area served by the branch line or segment, including those proposed to be made available by the applicant, and the ability of those facilities to meet the needs of shippers located in that area;

(c) the extent to which the applicant would be prepared to provide and support alternative transportation facilities in lieu of operating the branch line or segment;

(d) whether it would be more economic to use alternative transportation facilities in the area served by the branch line or segment;

(e) the period of time reasonably required for the purpose of adjusting any facilities that are wholly or partly dependent on the services provided by the branch line or segment with the least disruption to the economy of the area served thereby;

(f) the probable effect on other lines and other carriers and on the transportation system generally of the abandonment of the operation of the branch line or segment on different dates;

(g) the economic effect of the abandonment of the operation of the branch line or segment on the communities and area served by the branch line;

(h) the feasibility of maintaining the branch line or segment as an operating line by changes in the method of operation or by inter-connection with other lines of the company;

(i) the feasibility of maintaining the branch line or segment as an operating line, either jointly with or as part of the system of another company, by the sale or lease of the line or segment to another company or by

«bureaux situés dans le voisinage de chacune des lignes identifiées sur le plan.»

M. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), appuyé par M. Paré (Louis—Hébert), propose la motion n° 31,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 141, par adjonction, après la ligne 13, page 65, de ce qui suit:

«(4) La compagnie dont le plan ne fait pas état de son intention de cesser d’exploiter une ligne ne peut modifier le plan dans les douze mois suivant l’adoption de celui-ci.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 32,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 142, par adjonction, après la ligne 25, page 65, de ce qui suit:

«(3) Dans les cas où il détermine qu’un embranchement ou un tronçon de celui-ci est rentable ou que, même s’il ne l’est pas, il y a des motifs de croire qu’il puisse le devenir dans un avenir prévisible, l’Office ordonne, par arrêté, dans les six mois suivant la réception de la demande par celui-ci, l’abandon de son exploitation; néanmoins, il peut déterminer dans l’intérêt public que l’exploitation de l’embranchement ou du tronçon doit se poursuivre.

(4) Pour déterminer s’il est dans l’intérêt public que l’exploitation d’un embranchement ou d’un tronçon se poursuive, l’Office examine toutes les questions qui, à son avis, sont liées à l’intérêt public, notamment:

a) les pertes réelles, le cas échéant, supportées par la compagnie de chemin de fer dans l’exploitation de l’embranchement ou du tronçon;

b) la disponibilité, réelle ou probable, d’autres moyens de transport dans la région desservie par l’embranchement ou le tronçon, y compris ceux que le demandeur propose de fournir, et la capacité de ces moyens de répondre aux besoins des expéditeurs de cette région;

c) la volonté et la capacité du demandeur de fournir et d’assurer des moyens de transport autres que l’exploitation de l’embranchement ou du tronçon;

d) la rentabilité de l’utilisation d’autres moyens de transport dans la région desservie par l’embranchement ou le tronçon;

e) suite à l’abandon d’un embranchement ou d’un tronçon, la période nécessaire à l’adaptation, avec des conséquences économiques minimales, des installations qui en dépendent en tout ou en partie;

f) les effets prévisibles sur les autres lignes et transporteurs, de même que sur le réseau national des transports, de l’abandon, à des dates différentes, de l’exploitation d’un embranchement ou d’un tronçon;

g) les conséquences de l’abandon de l’exploitation de l’embranchement sur l’économie des collectivités et de la région desservies par celui-ci;

h) la possibilité que l’exploitation de l’embranchement ou du tronçon soit poursuivie par la modification de la méthode d’exploitation ou par le raccordement avec d’autres lignes de la compagnie;

i) la possibilité que l’exploitation de l’embranchement ou du tronçon soit poursuivie par jonction avec le réseau d’une autre compagnie, ou intégration dans celui-ci, effectuée soit par la vente ou la location de

the exchange of operating or running rights between companies or otherwise, including, where necessary, the construction of connecting lines with the lines of other companies; and

(j) the existing and potential resources of the area served by the branch line or segment, seasonal restrictions on other forms of transportation in the area and the probable future transportation needs of the area.”

Mr. Anderson (Minister of Transport), seconded by Mr. Mifflin (Minister of Fisheries and Oceans), moved Motion No. 35,—That Bill C-14, in Clause 145, be amended, by replacing lines 19 to 22, on page 67, with the following:

“Canada,

(ii) land that is or was a reserve, as defined in subsection 2(1) of the Indian Act, or

(iii) land that is the subject of an agreement entered into by the railway company and the Minister for the settlement of aboriginal land claims;”.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke), seconded by Mr. Silye (Calgary Centre), moved Motion No. 36,—That Bill C-14, in Clause 146, be amended by adding after line 39, on page 68, the following:

“(3) In any agreement, or amendment to an agreement, relating to the construction or maintenance of a utility or infrastructure crossing, the railway company shall not require the utility company or municipal, regional or provincial government to indemnify the railway company for the railway company’s own negligence.”

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke), seconded by Mr. Silye (Calgary Centre), moved Motion No. 37,—That Bill C-14, in Clause 146, be amended by adding after line 39, on page 68, the following:

“(3) Where a railway company discontinues a line, it shall ensure that municipal governments, regional governments, provincial governments and gas, water, power, telephone and other utility companies continue to have full and unfettered access to existing right-of-way corridors, easements and servitudes, registered or unregistered, in, over, on or under the railway line for the maintenance of essential infrastructures.”

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke), seconded by Mr. Silye (Calgary Centre), moved Motion No. 38,—That Bill C-14, in Clause 146, be amended by adding after line 39, on page 68, the following:

“(3) Notwithstanding any other provision of this or any other Act of Parliament, the operation of the main railway freight line operated by the Canadian National Rail Company between Montreal and Halifax shall not be abandoned or conveyed to a third party during the first five years following the coming into force of this Act.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 39,—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“Division VI

Applications for Abandonment of Operation of Railway Lines

embranchement ou du tronçon à une autre compagnie, soit par l’échange entre compagnies de droits d’exploitation ou de passage, soit par d’autres moyens, notamment, si nécessaire, la construction de raccords avec les lignes d’autres compagnies;

j) les ressources existantes et potentielles de la région desservie par l’embranchement ou le tronçon, les limitations saisonnières touchant les autres moyens de transport dans la région et les besoins futurs et prévisibles de celle-ci en matière de transports.»

M. Anderson (ministre des Transports), appuyé par M. Mifflin (ministre des Pêches et des Océans), propose la motion n° 35,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 145, par substitution, à la ligne 13, page 67, de ce qui suit:

«paragraphe 2(1) de la Loi sur les Indiens ou une terre faisant l’objet d’un accord—entre la compagnie et le ministre—ayant pour but le règlement de revendications territoriales autochtones; elle».

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke), appuyé par M. Silye (Calgary—Centre), propose la motion n° 36,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 146, par adjonction, après la ligne 32, page 68, de ce qui suit:

«(3) Dans toute entente relative à la construction ou à l’entretien d’un franchissement par desserte ou de ses éléments structuraux, ou toute modification de telle entente, la compagnie de chemin de fer ne peut exiger de la société de service public ou du gouvernement municipal, régional ou provincial, de la dédommager des conséquences de sa propre négligence.»

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke), appuyé par M. Silye (Calgary—Centre), propose la motion n° 37,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 146, par adjonction, après la ligne 32, page 68, ce qui suit:

«(3) Lorsqu’une compagnie de chemin de fer abandonne l’exploitation d’une ligne, elle est tenue de veiller à ce que les gouvernements municipaux, régionaux, et provinciaux, les compagnies de gaz, d’aqueduc et d’électricité, de téléphone ou d’autres services publics continuent d’avoir, pour le maintien des installations essentielles, plein accès, sans entrave, aux servitudes, droits de passage et dessertes des emprises, enregistrés ou non, sur, en dessus ou en dessous des lignes de chemin de fer.»

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke), appuyé par M. Silye (Calgary—Centre), propose la motion n° 38,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 146, par adjonction, après la ligne 32, page 68, de ce qui suit :

«(3) Par dérogation aux autres dispositions de la présente loi ou à celles de toute autre loi fédérale, il est interdit à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d’abandonner l’exploitation de la ligne principale de transport de marchandises entre Montréal et Halifax ou de la céder à une tierce partie moins de cinq ans après l’entrée en vigueur de la présente loi.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 39,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«Section VI

Demandes d’abandon de l’exploitation de lignes de chemin de fer

146.1 (1) No railway company shall abandon the operation of a main line, otherwise than pursuant to an order of the Agency made under this Division on the application of the company.

(2) For greater certainty, subsection (1) does not apply in respect of a yard track, siding or spur, or other track auxiliary to a railway line.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 40,—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.2(1) Subject to subsection (3), a railway company shall, not less than ninety days before making an application to the Agency for the abandonment of the operation of a main line, give notice to the Agency that it intends to make the application.

(2) A notice referred to in subsection (1) shall be given in the prescribed form and manner to the Agency and to the prescribed persons or classes of persons and shall be accompanied by

(a) a statement of costs and revenues of the company attributable to the main line in each of the prescribed financial years of the company; and

(b) a statement setting out the amount of traffic moving over the line in each of those years.

(3) An application to abandon the operation of a main line shall be made in the prescribed form and manner and shall be accompanied by

(a) a statement of costs and revenues of the company attributable, directly or indirectly, to the main line in each of the prescribed financial years of the company; and

(b) a statement setting out the amount of traffic moving over the line in each of those years.

(4) Notice of an application accompanied by the statements of costs, revenues and traffic referred to in subsection (3) shall be given by the railway company in the prescribed form and manner to the prescribed persons or classes of persons.

(5) Notwithstanding subsections (2) to (4) the Agency may, in respect of a particular application, direct that notice of the proposed application or of the application be given

(a) in a form or manner other than the prescribed form and manner;

(b) only to such persons or classes as the Agency considers appropriate; or

(c) to persons or classes of persons other than prescribed persons or classes of persons.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 41,—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.3 Any person may oppose an application to abandon the operation of a main line by filing with the Agency, not more than sixty days after the date of the notice given under subsection 146.2(4), a written statement setting forth the grounds, related to the statements referred to in paragraphs (3)(a) and (3)(b), on which that person opposes the application.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 42,—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

146.1 (1) Il est interdit à toute compagnie de chemin de fer d’abandonner l’exploitation d’une ligne principale à moins d’y avoir été autorisée, à sa demande, par une ordonnance de l’Office conformément à la présente section.

(2) Il demeure entendu que le paragraphe (1) ne s’applique pas à une voie de cour de triage, à une voie d’évitement, à un épis ou autre voie auxiliaire d’une ligne de chemin de fer.

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 40,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.2(1) Sous réserve du paragraphe (3), une compagnie de chemin de fer doit, quatre-vingt-dix jours avant de présenter une demande à l’Office pour l’abandon de l’exploitation d’une ligne de chemin de fer principale, donner avis à l’Office de son intention de présenter cette demande.

(2) L’avis visé au paragraphe (1) est donné en la forme et selon la manière prescrites à l’Office et aux personnes ou classes de personnes précisées par règlement. Sont joints à cet avis :

a) un état des coûts et des revenus pour la compagnie attribuables à la ligne principale pour chacune des exercices précisés par règlement;

b) un état donnant le volume de marchandises transportées sur la ligne pendant chacun des exercices précisés par règlement.

(3) Une demande d’abandonner l’exploitation d’une ligne principale est à faire en la forme et selon la manière prescrites. Sont joints à cette demande :

a) un état des coûts et des revenus pour la compagnie attribuables directement ou indirectement à la ligne principale pour chacun des exercices précisés par règlement;

b) un état donnant du volume de marchandises transporté sur la ligne pendant chacune des exercices précisés par règlement.

(4) L’avis de la demande auxquels sont joints les états de coûts et de revenus et de quantité de marchandises transportées établis selon la forme et en la manière prescrites est transmis aux personnes ou classes de personnes précisées par règlement.

(5) Malgré les paragraphes (2) à (4), l’Office peut, pour une demande particulière, ordonner que l’avis de la demande projetée ou de la demande soit donné :

a) en une forme et selon une manière différentes de la forme et de la manière prescrites;

b) aux seules personnes ou classes de personnes auxquelles l’Office estime nécessaire de donner l’avis;

c) à des personnes ou classes de personnes différentes de celles des personnes ou classes de personnes prescrites.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 41,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.3 Toute personne peut s’opposer à une demande d’abandon de l’exploitation d’une ligne principale en produisant, auprès de l’Office, au plus tard soixante jours après la date de transmission de l’avis visé au paragraphe 146.2(4), un avis écrit énonçant les motifs reliés aux états visés aux alinéas 146.2(3)a) et b) qu’elle a de s’opposer à la demande.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 42,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

“146.4 Where an application is not opposed under section 146.3, and no offer to purchase the main line is made within the period mentioned in that section, the Agency shall forthwith order that the operation of the main line be abandoned.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 43.—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.5(1) Where an application is opposed under section 149, the Agency shall

(a) review the statement of costs and revenues accompanying the applications and all other documents, facts and figures that in its opinion are relevant in making the determination referred to in paragraph (b);

(b) determine the amount of actual loss, if any, of the railway company attributable to the main line in each of the prescribed financial years; and

(c) cause such public notice of the determination made under paragraph (b) and of the principal factors applied in making that determination to be given as the Agency considers appropriate.

(2) In performing its duties under subsection (1), the Agency may refuse to give the company that made the application an opportunity to make further submissions with respect to the matters mentioned in that subsection.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 44.—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.6 The Agency shall, after publication of the notice referred to in subsection 146.2(1) and after holding such hearings, if any, as are required in its opinion to enable all persons who wish to do so to present their views on the abandonment of the operation of the main line, including, where applicable, their views respecting the matters to be considered under section 146.9 to determine

(a) whether the main line and segment thereof, where the Agency considers that a separate determination ought to be made in respect of the segment are economic or uneconomic; and

(b) whether there is a reasonable probability of the main line and any segment thereof in respect of which a separate determination is made under paragraph (a) becoming economic in the foreseeable future, if it is uneconomic, or

(c) whether the continued operation of the main line or a segment is required in the public interest.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 45.—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.7 (1) Where the Agency determines that (a) a main line or segment thereof is uneconomic and that there is no reasonable probability of its becoming economic; and (b) the main line is not required in the public interest, no later than six months after the application for the abandonment is received by the Agency, the Agency shall order that the operation of the main line or segment be abandoned

«146.4 Lorsqu’une demande n’a pas fait l’objet d’opposition conformément à l’article 146.3, et qu’aucune offre d’acquérir la ligne principale n’a été soumise durant le délai mentionné à cet article, l’Office rend immédiatement une ordonnance autorisant l’abandon de l’exploitation de la ligne principale.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 43.—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.5 (1) Lorsqu’une demande fait l’objet d’avis d’opposition conformément à l’article 149, l’Office :

a) examine les états de coûts et de revenus joints à la demande et tous les autres pièces, faits et chiffres qui, à son avis, sont pertinents pour arriver à la décision visée à l’alinéa b);

b) établit le montant des pertes réelles, s’il en est, pour la compagnie, attribuables à la ligne principale pour chacune des exercices précisés par règlement;

c) rend publics la décision visée à l’alinéa b) et les principaux facteurs appliqués pour arriver à cette décision de la manière qu’il juge indiquée.

(2) Dans l’exercice des fonctions prévues au paragraphe (1), l’Office peut refuser à la compagnie qui a fait la demande la possibilité de présenter de nouveaux arguments relativement aux objets mentionnés dans ce paragraphe.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 44.—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.6 Après la publication de l’avis visé au paragraphe 148(1) et après avoir tenu les auditions qu’il juge nécessaires pour que toutes les personnes qui veulent présenter leurs vues sur l’abandon de l’exploitation de la ligne principale, notamment leur vues sur les facteurs à prendre en considération en vertu de l’article 155, l’Office détermine :

a) si la ligne principale—ou l’un de ses tronçons pour lequel l’Office juge utile de rendre une décision distincte,—est rentable ou non rentable;

b) s’il y a une probabilité raisonnable que la ligne principale,—ou l’un de ses tronçons pour lequel l’Office a jugé utile de rendre une décision distincte en vertu de l’alinéa a)—qui n’est pas rentable le devienne dans un avenir prévisible, ;

c) si le maintien de l’exploitation de la ligne ou d’un de ses tronçons est nécessaire dans l’intérêt public.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 45.—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.7 (1) L’Office rend une ordonnance autorisant l’abandon d’une ligne principale ou de l’un de ses tronçons six mois après la date de réception de la demande lorsque l’Office arrive à la conclusion que: a) la ligne principale ou l’un de ses tronçons n’est pas rentable et qu’il y a peu de probabilité qu’il le devienne; b) que la ligne principale n’est pas nécessaire dans l’intérêt public.

(2) The Governor in Council may, by order made on the application of a shipper, of municipal or provincial government or an agent thereof, vary the date fixed in an order made under subsection (a) as varied by any previous order made under this subsection, before that date by fixing a later date, not later than the day that is five years after the date of the order made under subsection (1) or that of the last variation order made under this subsection, whichever day last occurs, where the Governor in Council considers that

- (a) the actual losses, if any, that have been incurred by the railway company in the operation of the main line or segment;
- (b) the abandonment of the operation of the line or segment would have a significant impact on a large region of Canada;
- (c) the abandonment of the operation of the line or segment would have a major impact on shippers; or
- (d) there is a lack of adequate alternative transportation facilities in the area served by the line or segment.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 46.—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.8 Notwithstanding that the Agency has determined that a main line or a segment thereof is economic or that there is a reasonable probability that the line or segment will become economic in the foreseeable future, it shall not order that the operation of a main line or segment be abandoned when it has determined that the operation of the line or segment is required in the public interest.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 47.—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.9 In determining whether the operation of a main line or a segment thereof is required in the public interest, the Agency shall consider all matters that in its opinion are relevant to the public interest, including, without limiting the generality of the foregoing.

- (a) the actual losses, if any, that have been incurred by the railway company in the operation of the main line or segment;
- (b) the alternative transportation facilities available or likely to be available in the area served by the main line or segment, including those proposed to be made available by the applicant, and the ability of those facilities to meet the needs of shippers located in that area;
- (c) the extent to which the applicant would be prepared to provide and support alternative transportation facilities in lieu of operating the main line or segment;
- (d) whether it would be more economical to use alternative transportation facilities in the area served by the main line or segment;
- (e) the period of time reasonably required for the purpose of adjusting any facilities that are wholly or partly dependent on the services provided by the main line or segment with the least disruption to the economy of the area served thereby;

(2) Le gouverneur en conseil peut, à la demande d’un expéditeur, d’un gouvernement provincial ou municipal ou de l’un de leurs mandataires, modifier la date établie en vertu de l’ordonnance visée au paragraphe (1) ou en vertu d’une modification d’une ordonnance antérieure, mais il ne peut reporter de plus de cinq ans la date fixée en vertu de l’ordonnance originale ou d’une de ses modifications, s’il estime que :

- a) l’abandon de l’exploitation de la ligne ou de son tronçon serait contraire à l’intérêt public;
- b) l’abandon de l’exploitation de la ligne ou de son tronçon aurait des conséquences importantes sur une grande région du Canada;
- c) l’abandon de l’exploitation de la ligne ou de son tronçon aurait des conséquences importantes pour les expéditeurs;
- d) il n’y a pas de moyens de transport de remplacement valables dans le secteur desservi par la ligne ou le tronçon.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 46,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.8. Même s’il est arrivé à la conclusion qu’une ligne principale ou l’un de ses tronçons est rentable ou qu’il a une probabilité raisonnable qu’il devienne rentable dans un avenir prévisible, l’Office ne peut autoriser l’abandon de l’exploitation de cette ligne ou de ce tronçon s’il arrive à la conclusion qu’il est nécessaire dans l’intérêt public.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 47,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.9. Pour établir si l’exploitation d’une ligne ou de l’un de ses tronçons est nécessaire dans l’intérêt public, l’Office considère tous les facteurs qu’il estime pertinents à l’intérêt public, notamment les facteurs suivants :

- a) les pertes réelles, s’il y a lieu, essuyées par la compagnie de chemin de fer du fait de l’exploitation de la ligne principale ou du tronçon;
- b) les moyens de transports de remplacement disponibles ou qui pourraient devenir disponibles dans la région desservie par la ligne principale ou le tronçon, notamment ceux que le demandeur propose de fournir et la capacité de ces moyens de transport de répondre aux besoins des expéditeurs de cette région;
- c) la mesure dans laquelle le demandeur est disposé à fournir et favoriser des moyens de transport de remplacement de la ligne principale ou du tronçon;
- d) s’il serait plus économique d’avoir recours à des moyens de transport de remplacement dans la région desservie par la ligne principale ou le tronçon;
- e) le délai raisonnable nécessaire pour arriver à l’ajustement des équipements qui dépendent en tout ou en partie des services rendus par la ligne principale ou le tronçon avec le minimum de perturbation possible de l’économie de la région desservie;

(f) the probable effect on other lines and other carriers and on the transportation system generally of the abandonment, on different dates, of the operation of the main line or segment;

(g) the economic effect of the abandonment of the operation of the main line or segment on the communities and area served by the branch line;

(h) the feasibility of maintaining the main line or segment as an operating line by changes in the method of operation through the interconnection with other lines of the company;

(i) the feasibility of maintaining the main line or segment as an operating line, either jointly with or as part of the system of another company, by the sale or lease of the line or segment to another company or by the exchange of operating or running rights between companies or otherwise, including, where necessary, the construction of connecting lines with the lines of other companies;

(j) the existing and potential resources of the area served by the main line or segment, seasonal restrictions on other forms of transportation in the area and the probable future transportation needs of the area.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 48,—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.10 (1) In making an order under section 146.4, 146.7 or 146.8 for the abandonment of the operation of a main line or segment thereof, the Agency shall fix

(a) a date that is one year after the date for the abandonment, where VIA Rail Canada Inc. operates a passenger service on the branch line or segment or the branch line or segment is identified in a plan of VIA Rail Canada Inc., approved by the Governor in Council, for the proposed development or expansion of its passenger service as being required for the implementation of the plan; or

(b) in any other case, such date for the abandonment as it considers to be in the public interest.

(2) A date fixed under paragraph (1)(b) shall not be less than thirty days or more than one year after the date of the order.

(3) Where a date for the abandonment of the operation of a main line or segment has been fixed under paragraph (1)(a), VIA Rail Canada Inc. may, within six months after the date of the order, require the railway company that operates the main line or segment to transfer it to VIA Rail Canada Inc. on the date fixed, in return for the payment by VIA Rail Canada Inc. of such amount as is agreed on by VIA Rail Canada Inc. and the railway company or, where no such agreement is reached before that date, of an amount that represents no more than the net salvage value of the main line or segment.

(4) VIA Rail Canada Inc. shall, forthwith after requiring the transfer of a main line or a segment under subsection (3), notify the Agency that it has done so.

f) l’effet probable sur les autres lignes et les autres transporteurs et le système de transports en général de l’abandon de l’exploitation, à des moments différents, de la ligne principale ou du tronçon;

g) les conséquences économiques de l’abandon de l’exploitation de la ligne principale ou du tronçon sur les agglomérations et la région desservie par les lignes secondaires;

h) la faisabilité de maintenir l’exploitation de la ligne principale ou du tronçon en changeant la méthode d’exploitation par le recours à l’interconnexion avec d’autres lignes de la compagnie;

i) la faisabilité de maintenir l’exploitation de la ligne principale ou du tronçon, soit en conjonction avec une autre compagnie ou par rattachement à son réseau, par vente ou location de la ligne ou du tronçon à une autre compagnie, par l’échange de droits d’exploitation ou de circulation entre des compagnies ou par d’autres moyens, notamment, au besoin, la construction de lignes de raccordement avec les lignes d’autres compagnies;

j) les ressources actuelles et éventuelles de la région desservie par la ligne principale ou le tronçon, les restrictions saisonnières, les autres formes de transports dans la région et les besoins futurs probables en transports de la région.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 48,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.10 (1) En rendant une ordonnance en vertu des articles 146.4, 146.7 ou 146.8, relativement à l’abandon de l’exploitation d’une ligne principale ou de l’un de ses tronçons, l’Office établit une date pour l’abandon de l’exploitation de la ligne ou du tronçon :

a) qu’il fixe à un an plus tard si VIA Rail Canada Inc. exploite un service de passagers sur un embranchement ou le tronçon ou si l’embranchement ou le tronçon est indiqué sur un plan de VIA Rail Canada Inc. approuvé par le gouverneur en conseil, comme site proposé de la mise en place ou de l’expansion de son service de passagers et nécessaire à la réalisation de son plan;

b) qu’il fixe au moment qui lui paraît opportun, dans l’intérêt public, pour l’abandon de l’exploitation dans tous les autres cas.

(2) La date établie en vertu de l’alinéa (1)b) ne peut être fixée à moins de trente jours ni à de plus d’un an après la date de l’ordonnance.

(3) Lorsque la date de l’abandon de l’exploitation d’une ligne principale ou d’un tronçon a été établie en vertu de l’alinéa (1)a), Via Rail Canada Inc. peut exiger, dans les six mois suivant la date de l’ordonnance, que la compagnie de chemin de fer qui exploite la ligne principale ou le tronçon le lui cède, à la date établie, en contrepartie du paiement par VIA Rail Canada Inc. soit d’un montant convenu, soit, à défaut d’entente entre Via Rail Canada Inc. et la compagnie de chemin de fer cédante, un montant qui correspond à la valeur nette de récupération de la ligne principale ou du tronçon.

(4) Immédiatement après avoir exigé la cession de la ligne principale ou du tronçon, conformément au paragraphe (3), VIA Rail Canada Inc. avise l’Office de ce fait.

(5) Where VIA Rail Canada Inc. requires the transfer of a main line or a segment under subsection (3), the railway company that operates the main line or segment shall, on the date fixed under paragraph (1)(a), as varied under section 41 or subsection 146.7(2) or 146.12(2), transfer the main line or segment to VIA Rail Canada Inc.

(6) Where VIA Rail Canada Inc. and the railway company do not agree (before the date fixed under paragraph (1)(a)) on the amount to be paid, the Agency shall within forty-five days after receiving a request by VIA Rail Canada Inc. or the railway company, determine the net salvage value of the main line or segment.

(7) VIA Rail Canada Inc. shall, forthwith after the transfer of the main line or segment or the making of a determination under subsection (6), whichever is the later date, pay the amount agreed on or the amount determined to be the net salvage value of the line or segment, as the case may be.

(8) Subsection (5) does not apply where the order for abandonment is rescinded under subsection 146.12(1).

(9) Where a main line or segment is transferred by a railway company under subsection (5):

(a) the railway company shall cease to have any obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the operation of the line or segment;

(b) VIA Rail Canada Inc. shall have no obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the carriage of goods on the line or segment;

(c) the line or segment shall be declared to be a work for the general advantage of Canada; and

(d) VIA Rail Canada Inc. may, notwithstanding subsection 146.1(1), abandon the operation of the main line or segment, where operation of the passenger service is discontinued or the main line or segment is no longer identified in a plan described in paragraph (1)(a) as being required for the implementation of the plan.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 49,—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.11(1) Where the Agency determines that the operation of a main line or a segment thereof is required in the public interest, it shall, within six months after the application for the abandonment is received by the agency

(a) where the main line or segment is economic, dismiss the application in whole or as to that segment, and

(b) where the main line or segment is uneconomical but there is a reasonable probability of its becoming economical in the foreseeable future, order that the operation of the main line or segment be abandoned.

(2) The dismissal under subsection (1) of an application by a railway company is without prejudice to the right of the company to make another application for the abandonment of the operation of a branch line or segment.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 50,—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

(5) Lorsque VIA Rail Canada Inc. exige la cession d’une ligne principale ou d’un tronçon conformément au paragraphe (3), la compagnie de chemin de fer qui l’exploite est tenu de le lui céder à la date établie en vertu du paragraphe (1)a), sous réserve de modification conformément à l’article 41, du paragraphe 146.7(2) ou 146.12(2).

(6) Si VIA Rail Canada Inc. et la compagnie de chemin de fer ne s’entendent pas sur le prix de la cession avant la date fixée en vertu de l’alinéa (1)a), l’Office détermine la valeur nette de récupération de la ligne principale ou du tronçon dans les quarante-cinq jours de la demande qui lui en est faite par VIA Rail Canada Inc. ou la compagnie de chemin de fer.

(7) VIA Rail Canada Inc. paie immédiatement après la cession de la ligne principale ou du tronçon, ou la fixation du prix en vertu du paragraphe (6), selon le dernier de ces événements à survenir, soit le montant convenu, soit la valeur de récupération nette de la ligne ou du tronçon, selon le cas.

(8) Le paragraphe (5) ne s’applique pas lorsque l’ordonnance est annulée en vertu du paragraphe 146.12(1).

(9) La cession d’une ligne principale ou d’un tronçon par une compagnie de chemin de fer a les effets suivants :

a) la compagnie de chemin de fer cesse d’avoir quelque obligation que ce soit en vertu de la présente loi ou de toute autre loi fédérale à l’égard de l’exploitation de la ligne ou du tronçon;

b) VIA Rail Canada Inc. n’a aucune obligation en vertu de la présente loi ou de toute autre loi fédérale à l’égard du transport de marchandises sur la ligne principale ou sur le tronçon;

c) la ligne ou le tronçon est constitué ouvrage à l’avantage général du Canada;

d) malgré le paragraphe 146.1(1), VIA Rail Canada Inc. peut abandonner l’exploitation de la ligne principale ou du tronçon si l’exploitation du service de transport de voyageurs est abandonnée ou si la ligne principale ou le tronçon cesse d’être identifié sur un plan visé à l’alinéa (1)a) comme nécessaire à la mise en oeuvre du plan.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 49,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.11(1) Lorsque l’Office arrive à la conclusion que l’exploitation d’une ligne principale ou de l’un de ses tronçons est nécessaire dans l’intérêt public, il rend, dans les six mois de la réception de la demande d’abandon, l’une ou l’autre des décisions suivantes :

a) si la ligne principale ou le tronçon est rentable, il rejette la demande pour le tout ou à l’égard de ce tronçon;

b) si la ligne principale ou le tronçon n’est pas rentable mais il y a une probabilité raisonnable qu’il le devienne dans un avenir prévisible, il ordonne l’abandon de l’exploitation de la ligne principale ou du tronçon.

(2) Le rejet, conformément au paragraphe (1), de la demande d’une compagnie de chemin de fer n’empêche pas celle-ci de soumettre une autre demande d’abandon de l’exploitation d’un embranchement ou de l’un de ses tronçons.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 50,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

“146.12(1) In making a determination under section 146.6 and in determining whether the operation of a main line or a segment thereof is required in the public interest, the Agency may

(a) hear applications as a group, on dates fixed by the Agency, for the abandonment of the operation of railway lines that are situated in the same area or adjoining areas as determined by the Agency;

(b) require any company, other than the company making the application, that operates one or more railway lines in an area, as determined by the Agency, in which at least one main line with respect to which an application has been made is located, to furnish to the Agency, for such of its lines in the area as the Agency may specify, figures, for such years and in such form as the Agency may specify, a statement setting out the amount of traffic moving over the lines; and

(c) without limiting its power to consider applications in any order that the Agency considers appropriate, require a company that has made more than one application for abandonment to specify the order in which it desires the Agency to consider the applications.

(2) The Agency shall treat as confidential all information provided to it pursuant to a requirement under paragraph (1)(b), other than information relating to the main line in respect of which an application for abandonment has been made.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 51,—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.13(1) At least once every five years after an application for the abandonment of the operation of a main line has been received by the Agency, it shall reconsider the application in accordance with this section, and shall determine the actual loss directly or indirectly attributable to the main line in accordance with subsection 146.5(1).

(a) the operation of the main line has not been abandoned;

(b) the application has not been dismissed under subsection 146.9;

(c) the main line has not been transferred to VIA Rail Canada Inc. under subsection 146.10(5).

(2) The Agency shall give notice of the reconsideration in the prescribed form and manner to the prescribed persons or classes of persons that it proposes.

(3) Notwithstanding subsection (2) and any regulations made under section 146.17, the Agency may, in respect of a particular application, give notice that it proposes to reconsider an application

(a) in a form or manner other than the prescribed form and manner;

(b) only to such persons or classes of persons as the Agency considers appropriate; or

(c) to persons or classes of persons other than prescribed persons or classes of persons.

(4) Sections 146.3 to 146.10 and this section apply in respect of the reconsideration of every application in the same way that they apply in respect of an application made under section 146.2.”

146.12(1) Pour arriver à une décision conformément à l’article 146.6, et établir si l’exploitation d’une ligne principale ou de l’un de ses tronçons est nécessaire dans l’intérêt public, l’Office peut :

a) entendre, aux dates qu’il fixe, des demandes regroupées d’abandon de l’exploitation de plusieurs lignes de chemin de fer qu’il estime, à sa discrétion, situées dans la même région ou des régions adjacentes les une aux autres;

b) exiger de toute compagnie, autre que celle qui présente la demande, qui exploite une ou plusieurs lignes dans une région où, de l’avis de l’Office, au moins une des lignes principales visées par la demande est située, qu’elle lui fournisse, à l’égard des lignes de la compagnie situées, d’après l’Office, dans cette région, un état du volume de transport de marchandises sur ces lignes;

c) sans restreindre le pouvoir qu’a l’Office d’étudier les demandes dans l’ordre qu’il estime approprié, exiger d’une compagnie qui a présenté plusieurs demandes d’abandon de lignes qu’elle lui précise l’ordre dans lequel elle veut que l’Office étudie ses demandes.

(2) L’Office est tenu de respecter le caractère secret de tous les renseignements qui lui sont fournis en vertu d’une réquisition faite conformément à l’alinéa (1)b), sauf pour les renseignements concernant la ligne principale visée par la demande d’abandon d’exploitation.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 51—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.13(1) Au moins une fois tous les cinq ans après la présentation d’une demande d’abandon de l’exploitation d’une ligne principale, l’Office réexamine la demande conformément au présent article et établit, conformément au paragraphe 146.5(1), les pertes réelles directement ou indirectement attribuables à la ligne principale :

a) dans le cas où l’exploitation de la ligne principale n’a pas été abandonnée;

b) dans le cas où la demande n’a pas été rejetée conformément à l’article 146.9;

c) dans le cas où la ligne principale a été cédée à VIA Rail Canada Inc. conformément au paragraphe 146.10(5).

(2) L’Office donne avis du réexamen en la forme et selon la manière prescrites aux personnes ou classes de personnes précisées par règlement qu’il détermine.

(3) Malgré le paragraphe (2) et tout règlement pris en application de l’article 146.17, l’Office peut, pour une demande particulière, donner avis qu’il procédera au réexamen d’une demande :

a) en une forme et selon des modalités différentes de celles prescrites par règlement;

b) aux seules personnes ou classes de personnes qu’il estime approprié;

c) à des personnes ou classes de personnes différentes de celles prévues par règlement.

(4) Les articles 146.3 à 146.10 et le présent article s’appliquent au réexamen de toute demande de la même manière qu’ils s’appliquent à une demande présentée en vertu de l’article 146.2.»

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu'Appelle), moved Motion No. 52.—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.14(1) The Agency may rescind an order that the operation of a branch line or segment thereof be abandoned, only

- (a) before the date for abandonment fixed therein; and
- (b) with the concurrence of the railway company that operates the line or segment; and

(2) The Agency may vary the date fixed in an order for the abandonment of the operation of a main line or segment thereof before that date only by fixing a later date that is within two years after the date of the order for the abandonment and is not later than one year after the later of the date of the order for the abandonment and the last variation order, if any.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu'Appelle), moved Motion No. 53.—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.15(1) An offer to purchase a main line or a segment thereof for a price, which shall not be more than the net salvage value of the line or segment, may be made to the railway company that operates the line or segment by any other railway company that is authorized to operate the line or segment, in order to continue to operate it, during the period beginning on the date on which the company that operates the line or segment gives notice under section 146.2 that it proposes to make an application for the abandonment of the operation of the line and ending where the application is not opposed under section 146.3, on the expiration of the period mentioned in section 146.3 and, where the application is so opposed, on the date of the order that the operation of the line be abandoned.

(2) Every railway company that makes an offer under subsection (1) shall forthwith file a copy of the offer with the Agency.

(3) Where an offer has been made under subsection (1) in respect of a main line or a segment thereof, the Agency may, after holding such hearings, if any, as are in its opinion required to enable all persons who wish to do so to present their views on the transfer of the line or segment, make an order to transfer.

(4) An order under subsection (3) shall provide that the price to be paid by the company making the offer to the company operating the line for the line or segment will be

- (a) the amount that is agreed to by the companies; or
- (b) where there is no such agreement, no more than the net salvage value of the line or segment, as determined by the Agency.

(5) If, pursuant to an order under subsection (3), a main line or segment operated by one railway company is transferred to another railway company

- (a) the railway company that operated the line or segment ceases to have any obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the operation of the line or segment;

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu'Appelle), propose la motion n° 52.—Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.14(1) L'Office peut annuler une ordonnance autorisant l'abandon de l'exploitation d'un embranchement ou de l'un de ses tronçons aux conditions suivantes :

- a) la date prévue de l'abandon n'est pas encore arrivée;
- b) il a le consentement de la compagnie de chemin de fer exploitant la ligne ou le tronçon.

(2) L'Office peut changer la date fixée dans une ordonnance pour l'abandon de l'exploitation d'une ligne principale ou de l'un de ses tronçons avant cette date, en fixant pour cet abandon une autre date moins de deux ans postérieure à la date premièrement fixée dans l'ordonnance ou, s'agissant d'une révision de l'ordonnance, moins d'un an postérieure à la date fixée dans la dernière révision de l'ordonnance.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu'Appelle), propose la motion n° 53.—Qu'on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.15(1) Toute compagnie de chemin de fer autorisée à exploiter une ligne principale ou l'un de ses tronçons pour maintenir le service peut faire une offre d'achat à la compagnie de chemin de fer qui exploite la ligne ou le tronçon, pour un prix qui n'est pas supérieur à la valeur nette de récupération de la ligne ou du tronçon, depuis le moment où la compagnie qui exploite la ligne ou le tronçon a donné avis de son intention de présenter une demande d'abandon d'exploitation conformément à l'article 146.2 jusqu'à l'expiration du délai mentionné à l'article 146.3, si la demande n'a pas fait l'objet d'opposition conformément à l'article 146.3, ou jusqu'à la date de l'ordonnance autorisant l'abandon de l'exploitation si la demande a fait l'objet d'opposition.

(2) La compagnie de chemin de fer qui fait une offre d'acquisition conformément au paragraphe (1) en produit immédiatement une copie auprès de l'Office.

(3) Lorsqu'une offre a été soumise conformément au paragraphe (1) à l'égard d'une ligne principale ou de l'un de ses tronçons, l'Office peut, après avoir tenu les audiences qui, à son avis, sont nécessaires pour permettre à toutes les personnes qui désirent présenter leurs vues sur la cession de la ligne ou du tronçon, rendre une ordonnance de cession de la ligne ou du tronçon.

(4) Une ordonnance rendue en vertu du paragraphe (3) statue que le prix à payer par la compagnie formulant l'offre à la compagnie exploitant la ligne pour la ligne ou le tronçon est :

- a) soit le prix convenu entre les compagnies;
- b) soit, dans le cas où il n'y a pas d'entente, un prix déterminé par l'Office qui ne doit pas dépasser la valeur nette de récupération de la ligne ou du tronçon.

(5) S'il y a cession conformément au paragraphe (3), de la ligne principale ou de l'un de ses tronçons exploité par une compagnie de chemin de fer à une autre compagnie de chemin de fer :

- a) la compagnie de chemin de fer qui exploitait la ligne ou le tronçon cesse d'avoir quelque obligation que ce soit en vertu de la présente loi ou de toute autre loi fédérale à l'égard de l'exploitation de la ligne ou du tronçon en cause;

(b) if the railway company to which the line or segment is transferred is within the legislative authority of Parliament,

(i) that railway company shall be deemed to have assumed all the obligations under this or any other Act of Parliament in respect of the operation of the line or segment, and

(ii) the line or segment shall continue to be a main line for the purposes of this Division, even though it is a subsidiary, secondary, local or feeder line of that railway company;

(c) if there is, at the time of the transfer, an agreement between the railway company that operated the line or segment and VIA Rail Canada Inc. in respect of the operation of a rail passenger service on the line or segment,

(i) the rights and obligations under the agreement of the railway company that operated the line or segment in respect of the operation of that service vest in the railway company to which the line or segment is transferred and continue, as amended by agreement between VIA Rail Canada Inc. and the company to which the line or segment is transferred, until the operation of the line or segment is abandoned or the operation of the service is discontinued, and

(ii) the line or segment is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada;

(d) where the railway company to which the line or segment is transferred is not within the legislative authority of Parliament and there is not at the time of the transfer an agreement described in paragraph (c) in respect of the line or segment, any declaration that the line or segment is a work for the general advantage of Canada ceases to have effect; and

(e) the application, if any, for the abandonment of the operation of the line or segment is thereby discontinued in whole or as to that segment.

(6) The declaration referred to in subparagraph (5)(c)(ii) ceases to have effect in respect of a line or segment on the abandonment of the operation of the line or segment or on the discontinuance of the operation of the rail passenger service on the line or segment.

(7) Where the Agency determines under subsection (3) that the transfer of the main line or a segment thereof to the company making the offer would not be in the public interest, the Agency shall give notice of that determination to that company and the company operating the line.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 54,—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

“146.16 Every railway company shall abandon the operation of a branch line or a segment thereof on the date fixed in an order made under section 146.4 or 146.7, as varied under section 41 or subsection 146.7 (2) or section 146.14, unless the order is rescinded under section 41 or subsection 146.11.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 55,—That Bill C-14 be amended by adding after line 39, on page 68, the following new Clause:

b) si la compagnie de chemin de fer à qui la ligne ou le tronçon est cédé relève de la compétence fédérale :

(i) elle est réputée avoir assumé toutes les obligations découlant de la présente loi ou de toute autre loi fédérale relativement à l’exploitation de la ligne ou du tronçon en cause,

(ii) la ligne ou le tronçon continue d’être une ligne principale pour l’application de la présente section même si pour elle constitue une ligne subsidiaire, secondaire, locale ou une dérivation pour la compagnie cessionnaire;

c) si, lors de la cession, il existe une entente entre la compagnie qui exploitait la ligne ou le tronçon et VIA Rail Canada Inc. relativement à l’exploitation du service de transport de voyageurs sur cette ligne ou ce tronçon :

(i) les droits et obligations découlant, pour la compagnie qui exploitait la ligne ou le tronçon, de l’entente relativement au service de transport de voyageurs deviennent ceux de la compagnie cessionnaire et continuent, à moins d’entente entre VIA Rail Canada Inc. et la compagnie cessionnaire, de s’appliquer jusqu’à ce que l’exploitation de la ligne ou du tronçon soit abandonnée ou jusqu’à ce que l’exploitation du service de transport de voyageurs soit supprimé,

(ii) la ligne ou le tronçon est déclaré en conséquence ouvrage à l’avantage général du Canada;

d) si la compagnie cessionnaire de la ligne ou du tronçon ne relève pas de la compétence législative fédérale, et qu’il n’existe pas, à ce moment, d’entente visée à l’alinéa c) relativement à la ligne ou au tronçon, toute déclaration à l’effet que la ligne ou le tronçon est un ouvrage à l’avantage général du Canada cesse de s’appliquer;

e) la demande, le cas échéant, d’abandon de l’exploitation de la ligne ou du tronçon est en conséquence retirée en tout ou à l’égard du tronçon seulement.

(6) La déclaration visée au sous-alinéa (5)c)(ii) cesse d’avoir effet à l’égard de la ligne ou du tronçon lors de l’abandon de son exploitation ou lors de la cessation du service de transport de voyageurs sur la ligne ou le tronçon.

(7) Lorsque l’Office juge, en vertu du paragraphe (3), que la cession de la ligne principale ou de l’un de ses tronçons à la compagnie ayant proposé l’offre ne servirait pas l’intérêt public, il donne avis de cette décision à cette dernière compagnie et à la compagnie exploitant la ligne ou le tronçon.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 54,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

«146.16 Toute compagnie de chemin de fer abandonne l’exploitation d’un embranchement ou de l’un de ses tronçons à la date établie en vertu d’une ordonnance rendue en vertu de l’article 146.4 ou 146.7, sous réserve de modification de l’ordonnance conformément à l’article 41, au paragraphe 146.7 (2) ou à l’article 146.14, à moins que l’ordonnance ne soit annulée en vertu de l’article 41 ou 146.11.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 55,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 32, page 68, du nouvel article suivant:

“146.17 The Agency may, with the approval of the Governor in Council, make regulations

(a) modifying, to such extent as the Agency deems necessary, the provisions of any of sections 146.2 to 146.14 so as to make those provisions applicable to the abandonment of the operation of main lines of railway;

(b) prescribing the form and manner of making applications for the abandonment of the operation of lines and the procedure to be followed in dealing with those applications;

(c) prescribing financial years for the purposes of section 160 and the time with reference to which those years are to be determined;

(d) prescribing the form and manner of giving notice for the purposes of sections 146.2 and 146.11;

(e) prescribing persons or classes of persons for the purposes of sections 146.2 and 146.11;

(f) generally for carrying out the purposes and provisions of this Division.”

Debate arose on the motions in Group No. 3.

STATEMENTS BY MEMBERS

Pursuant to Standing Order 31, Members made statements.

ORAL QUESTIONS

Pursuant to Standing Order 30(5), the House proceeded to Oral Questions.

DAILY ROUTINE OF BUSINESS

TABLING OF DOCUMENTS

Pursuant to Standing Order 32(2), Mr. Jackson (Parliamentary Secretary to the President of the Treasury Board) laid upon the Table,—Government responses, pursuant to Standing Order 36(8), to the following petitions:

(1) Nos. 351–3903 and 351–3904 concerning employment.—Sessional Paper No. 8545–352–38.

PRESENTING REPORTS FROM COMMITTEES

Mr. Bevilacqua (York North), from the Standing Committee on Human Resources Development, presented the 2nd Report of the Committee (Bill C–3, An Act to amend the Canada Labour Code (nuclear undertakings) and to make a related amendment to another Act, without amendment).—Sessional Paper No. 8510–351–2.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings (*Issue No. 1, which includes this Report*) was tabled.

INTRODUCTION OF GOVERNMENT BILLS

Pursuant to Standing Orders 68(2) and 69(1), on motion of Mr. Dingwall (Minister of Health), seconded by Mr. Rock (Minister of Justice and Attorney General of Canada), Bill C–24, An Act to amend the Tobacco Products Control Act, was introduced, read the first time, ordered to be printed and ordered for a second reading at the next sitting of the House.

«146.17 L'Office peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, prendre des règlements aux fins suivantes :

a) modifier, dans la mesure où l'Office le juge nécessaire, les dispositions des articles 146.2 à 146.14 de manière à rendre ces dispositions applicables à l'abandon de l'exploitation des lignes principales de chemin de fer;

b) établir la forme et la manière de présenter des demandes d'abandon de l'exploitation de lignes et la procédure à suivre à l'occasion de ces demandes;

c) établir les exercices pour l'application de l'article 160 et l'époque à l'égard de laquelle ces exercices sont fixés;

d) établir la forme des avis visés aux articles 146.2 et 146.11 et la manière de les donner;

e) déterminer les personnes ou classes de personnes pour l'application des articles 146.2 et 146.11;

f) d'une manière générale, prescrire ce qui est nécessaire pour réaliser l'objet de la présente section et en appliquer les dispositions.»

Il s'élève un débat sur les motions du groupe n° 3.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Conformément à l'article 31 du Règlement, des députés font des déclarations.

QUESTIONS ORALES

Conformément à l'article 30(5) du Règlement, la Chambre procède à la période de questions orales.

AFFAIRES COURANTES ORDINAIRES

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Conformément à l'article 32(2) du Règlement, M. Jackson (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor) dépose sur le Bureau,—Réponses du gouvernement, conformément à l'article 36(8) du Règlement, aux pétitions suivantes:

1) n^{os} 351–3903 et 351–3904 au sujet de l'emploi.—Document parlementaire n° 8545–352–38.

PRÉSENTATION DE RAPPORTS DE COMITÉS

M. Bevilacqua (York Nord), du Comité permanent du développement des ressources humaines, présente le 2^e rapport de ce Comité (projet de loi C–3, Loi modifiant le Code canadien du travail (entreprises nucléaires) et une autre loi en conséquence, sans amendement).—Document parlementaire n° 8510–351–2.

Un exemplaire des Procès-verbaux (*fascicule n° 1, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

Conformément aux articles 68(2) et 69(1) du Règlement, sur motion de M. Dingwall (ministre de la Santé), appuyé par M. Rock (ministre de la Justice et procureur général du Canada), le projet de loi C–24, Loi modifiant la Loi réglementant les produits du tabac, est déposé, lu une première fois, l'impression en est ordonnée et la deuxième lecture en est fixée à la prochaine séance de la Chambre.

Pursuant to Standing Orders 68(2) and 69(1), on motion of Mr. Rock (Minister of Justice), seconded by Mr. Dingwall (Minister of Public Works and Government Services), Bill C-25, An Act respecting regulations and other documents, including the review, registration, publication and parliamentary scrutiny of regulations and other documents, and to make consequential and related amendments to other Acts, was introduced, read the first time, ordered to be printed and ordered for a second reading at the next sitting of the House.

Recommendation
(Pursuant to Standing Order 79(2))

His Excellency the Governor General recommends to the House of Commons the appropriation of public revenue under the circumstances, in the manner and for the purposes set out in a measure entitled "An Act respecting regulations and other documents, including the review, registration, publication and parliamentary scrutiny of regulations and other documents, and to make consequential and related amendments to other Acts".

INTRODUCTION OF PRIVATE MEMBERS' BILLS

Pursuant to Standing Orders 68(2) and 69(1), on motion of Mr. McClelland (Edmonton Southwest), seconded by Mr. Thompson (Wild Rose), Bill C-243, An Act to amend the Canada Elections Act (reimbursement of election expenses), was introduced, read the first time and ordered to be printed.

Pursuant to Order made Monday, March 4, 1996, the Bill (previously Bill C-319, 1st Session, 35th Parliament) was deemed to have been read the second time, considered by the Standing Committee on Procedure and House Affairs and reported with an amendment.

PRESENTING PETITIONS

Pursuant to Standing Order 36, petitions certified correct by the Clerk of Petitions were presented as follows:

- by Mr. Szabo (Mississauga South), one concerning the income tax system (No. 352-0204) and one concerning alcoholic beverages (No. 352-0205);
- by Mr. McKinnon (Brandon—Souris), one concerning Constitutional amendments (No. 352-0206);
- by Mr. de Jong (Regina—Qu'Appelle), two concerning the tax on gasoline (Nos. 352-0207 and 352-0208);
- by Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke), one concerning the mining industry (No. 352-0209).

GOVERNMENT ORDERS

The House resumed consideration at report stage and second reading of Bill C-14, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts as a consequence, as reported by the Standing Committee on Transport with amendments;

And of the motions in Group No. 3 (Motions Nos. 2, 28 to 32 and 35 to 55).

Conformément aux articles 68(2) et 69(1) du Règlement, sur motion de M. Rock (ministre de la Justice), appuyé par M. Dingwall (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux), le projet de loi C-25, Loi concernant les règlements et autres textes, y compris leur examen, enregistrement, publication et contrôle parlementaire, et modifiant certaines lois en conséquence, est déposé, lu une première fois, l'impression en est ordonnée et la deuxième lecture en est fixée à la prochaine séance de la Chambre.

Recommandation
(Conformément à l'article 79(2) du Règlement)

Son Excellence le gouverneur général recommande à la Chambre des communes l'affectation de deniers publics dans les circonstances, de la manière et aux fins prévues dans une mesure intitulée «Loi concernant les règlements et autres textes, y compris leur examen, enregistrement, publication et contrôle parlementaire, et modifiant certaines lois en conséquence».

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI ÉMANANT DES DÉPUTÉS

Conformément aux articles 68(2) et 69(1) du Règlement, sur motion de M. McClelland (Edmonton-Sud-Ouest), appuyé par M. Thompson (Wild Rose), le projet de loi C-243, Loi modifiant la Loi électorale du Canada (remboursement des dépenses d'élection), est déposé, lu une première fois et l'impression en est ordonnée.

Conformément à l'ordre adopté le lundi 4 mars 1996, le projet de loi (ancien projet de loi C-319, 1^{re} session, 35^e législature) est réputé avoir été lu une deuxième fois, étudié par le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre et avoir fait l'objet d'un rapport avec un amendement.

PRÉSENTATION DE PÉTITIONS

Conformément à l'article 36 du Règlement, des pétitions certifiées correctes par le greffier des pétitions sont présentées:

- par M. Szabo (Mississauga-Sud), une au sujet de l'impôt sur le revenu (n^o 352-0204) et une au sujet des boissons alcooliques (n^o 352-0205);
- par M. McKinnon (Brandon—Souris), une au sujet de la révision de la Constitution (n^o 352-0206);
- par M. de Jong (Regina—Qu'Appelle), deux au sujet de la taxe sur l'essence (n^{os} 352-0207 et 352-0208);
- par M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke), une au sujet de l'industrie minière (n^o 352-0209).

ORDRES ÉMANANT DU GOUVERNEMENT

La Chambre reprend l'étude à l'étape du rapport et à la deuxième lecture du projet de loi C-14, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois, dont le Comité permanent des transports a fait rapport avec des amendements;

Et des motions du groupe n^o 3 (Motions n^{os} 2, 28 à 32 et 35 à 55).

The debate continued.

The question was put on Motion No. 2 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division, which also applies to Motion No. 29, was deferred.

The question was put on Motion No. 28 and it was negated on division.

The question was put on Motion No. 30 and it was negated on division.

The question was put on Motion No. 31 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division was deferred.

The question was put on Motion No. 32 and it was negated on division.

The question was put on Motion No. 35 and it was agreed to.

The question was put on Motion No. 36 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division was deferred.

The question was put on Motion No. 37 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division was deferred.

The question was put on Motion No. 38 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division was deferred.

The question was put on Motion No. 39 and it was negated on division.

Accordingly, Motions Nos. 40 to 55 were also negated on division.

Group No. 4

Mr. Anderson (Minister of Transport), seconded by Mr. Axworthy (Minister of Foreign Affairs), moved Motion No. 3,— That Bill C-14, in Clause 7, be amended by replacing line 5, on page 5, with the following:

“(a) not more than seven members appointed”.

Recommendation (Pursuant to Standing Order 76(3))

His Excellency the Governor General recommends to the House of Commons the appropriation of public revenue under the circumstances, in the manner and for the purposes set out in an amendment to Clause 7 of Bill C-14, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts as a consequence.

Mr. Anderson (Minister of Transport), seconded by Mr. Axworthy (Winnipeg South Centre), moved Motion No. 5— That Bill C-14, in Clause 8, be amended by replacing line 36, on page 5, with the following:

“pointment of up to seven members under para—”.

Recommendation (Pursuant to Standing Order 76(3))

His Excellency the Governor General recommends to the House of Commons the appropriation of public revenue under the circumstances, in the manner and for the purposes set out in an amendment to Clause 8 of Bill C-14, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts as a consequence.

Le débat se poursuit.

La motion n° 2 est mise aux voix et, conformément à l'article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal, qui s'appliquera aussi à la motion n° 29, est différé.

La motion n° 28, mise aux voix, est rejetée avec dissidence.

La motion n° 30, mise aux voix, est rejetée avec dissidence.

La motion n° 31 est mise aux voix et, conformément à l'article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal est différé.

La motion n° 32, mise aux voix, est rejetée avec dissidence.

La motion n° 35, mise aux voix, est agréée.

La motion n° 36 est mise aux voix et, conformément à l'article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal est différé.

La motion n° 37 est mise aux voix et, conformément à l'article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal est différé.

La motion n° 38 est mise aux voix et, conformément à l'article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal est différé.

La motion n° 39, mise aux voix, est rejetée avec dissidence.

En conséquence, les motions n°s 40 à 55 sont aussi rejetées avec dissidence.

Groupe n° 4

M. Anderson (ministre des Transports), appuyé par M. Axworthy (ministre des Affaires étrangères), propose la motion n° 3,— Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 7, par substitution, à la ligne 5, page 5, de ce qui suit:

«plus sept membres nommés par le gouverneur».

Recommandation (Conformément à l'article 76(3) du Règlement)

Son Excellence le gouverneur général recommande à la Chambre des communes l'affectation de deniers publics dans les circonstances, de la manière et aux fins prévues dans un amendement à l'article 7 du projet de loi C-14, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois.

M. Anderson (ministre des Transports), appuyé par M. Axworthy (ministre des Affaires étrangères), propose la motion n° 5,— Qu'on modifie le projet de loi C-14, à l'article 8, par substitution, à la ligne 29, page 5, de ce qui suit:

«pêche pas la nomination de sept autres».

Recommandation (Conformément à l'article 76(3) du Règlement)

Son Excellence le gouverneur général recommande à la Chambre des communes l'affectation de deniers publics dans les circonstances, de la manière et aux fins prévues dans un amendement à l'article 8 du projet de loi C-14, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois.

The question was put on Motion No. 3 and it was agreed to. Accordingly, Motion No. 5 was also agreed to.

Group No. 5

Mr. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), seconded by Mr. Paré (Louis—Hébert), moved Motion No. 4,—That Bill C-14, in Clause 7, be amended by replacing line 13, on page 5, with the following:

“(3) The Governor in Council shall, with the agreement of the lieutenant governors in council of Quebec and Ontario and with the consensus of the lieutenant governors in council of the four provinces in western Canada and the four provinces in eastern Canada, desig”.

Mr. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), seconded by Mr. Paré (Louis—Hébert), moved Motion No. 9,—That Bill C-14, in Clause 47, be amended by replacing line 18, on page 16, with the following:

“47. (1) Where the Governor in Council, after consultation with the committee of Parliament that normally considers matters relating to transportation and with the government of a province that is affected by an order of the Governor in Council made under this section, is”.

Mr. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), seconded by Mr. Paré (Louis—Hébert), moved Motion No. 14,—That Bill C-14, in Clause 53, be amended by replacing line 14, on page 20, with the following:

“force, appoint one or more persons, after consultation with the Agency and the government of each province, to carry”.

Mr. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), seconded by Mr. Paré (Louis—Hébert), moved Motion No. 15,—That Bill C-14, in Clause 53, be amended by replacing line 34, on page 20, with the following:

“transportation services, the government of each province and any other persons”.

Mr. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), seconded by Mr. Paré (Louis—Hébert), moved Motion No. 17,—That Bill C-14, in Clause 89, be amended by replacing line 11, on page 39, with the following:

“way is declared by an Act of Parliament, after obtaining the approval of the province concerned, to be”.

Mr. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), seconded by Mr. Paré (Louis—Hébert), moved Motion No. 27,—That Bill C-14 be amended by adding after line 2, on page 64, the following new Clause:

“138.1 (1) A railway company under the authority of a provincial legislature may apply to the Agency for the right to run and operate its trains over and on any portion of the railway of any other railway company in order to facilitate the interchange of traffic or to procure a competitive interswitching point with another railway.

(2) Where the parties do not agree on the conditions or the amount of compensation to be paid, either party may apply to the Agency in writing to have the matter adjudicated by the Agency.”

Mr. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), seconded by Mr. Paré (Louis—Hébert), moved Motion No. 68,—That Bill C-14, in Clause 160, be amended by replacing line 26, on page 76, with the following:

La motion n° 3, mise aux voix, est agréée.

En conséquence, la motion n° 5 est aussi agréée.

Groupe n° 5

M. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), appuyé par M. Paré (Louis—Hébert), propose la motion n° 4,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 7, par substitution, à la ligne 12, page 5, de ce qui suit:

«(3) Le gouverneur en conseil choisit, avec l’assentiment du lieutenant-gouverneur en conseil du Québec et de celui de l’Ontario et après avoir obtenu un consensus auprès des lieutenants-gouverneurs en conseil des quatre provinces de l’Ouest du pays et de ceux des quatre provinces de l’Est du pays, le pré—».

M. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), appuyé par M. Paré (Louis—Hébert), propose la motion n° 9,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 47, par substitution, à la ligne 11, page 16, de ce qui suit:

«47. (1) Le gouverneur en conseil peut, après avoir consulté le comité parlementaire habituellement saisi des questions relatives au transport et, si le territoire d’une province est visé par la décision du gouverneur en conseil, le gouvernement de cette province, par».

M. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), appuyé par M. Paré (Louis—Hébert), propose la motion n° 14,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 53, par substitution, à la ligne 18, page 20, de ce qui suit:

«loi, nomme—après avoir consulté l’Office et le gouvernement de chacune des provinces—une ou plusieurs personnes char—».

M. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), appuyé par M. Paré (Louis—Hébert), propose la motion n° 15,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 53, par substitution, à la ligne 38, page 20, de ce qui suit:

«services de transport, le gouvernement de chacune des provinces et les autres personnes».

M. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), appuyé par M. Paré (Louis—Hébert), propose la motion n° 17,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 89, par substitution, à la ligne 7, page 39, de ce qui suit:

«89. Lorsque le Parlement déclare, par loi, après avoir obtenu l’agrément de la province concernée,».

M. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), appuyé par M. Paré (Louis—Hébert), propose la motion n° 27,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, par adjonction, après la ligne 2, page 64, du nouvel article suivant:

«138.1 (1) Une compagnie de chemin de fer relevant de l’autorité de l’assemblée législative d’une province peut demander de faire circuler et d’exploiter ses trains sur toute partie du chemin de fer d’une compagnie de chemin de fer afin de faciliter l’échange de trafic ou d’atteindre un point d’interconnexion concurrentiel avec un autre chemin de fer.

(2) Si les parties ne s’entendent pas sur les conditions ou l’indemnité à payer, chaque partie peut avoir recours, par demande écrite, à l’arbitrage de l’Office.»

M. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), appuyé par M. Paré (Louis—Hébert), propose la motion n° 68,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 160, par substitution, à la ligne 22, page 76, de ce qui suit:

“the government of a province or a railway company under the legislative authority of a province; or”.

Mr. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), seconded by Mr. Paré (Louis—Hébert), moved Motion No. 72,—That Bill C-14, in Clause 228, be amended by replacing line 26, on page 101, with the following:

“(b) the Governor in Council and the province affected consent to”.

Mr. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), seconded by Mr. Paré (Louis—Hébert), moved Motion No. 73,—That Bill C-14, in Clause 228, be amended by adding after line 27, on page 101, the following:

“(3) The Minister of Transport shall not proceed with the expropriation of the interest in land under subsection (2) without the prior agreement of the province in which the land is located.”

Debate arose on the motions in Group No. 5.

The question was put on Motion No. 4 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division, which also applies to Motions Nos. 9, 14 and 15, was deferred.

The question was put on Motion No. 17 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division, which also applies to Motions Nos. 72 and 73, was deferred.

The question was put on Motion No. 27 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division was deferred.

The question was put on Motion No. 68 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division was deferred.

Group No. 6

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke), seconded by Mr. Stinson (Okanagan—Shuswap), moved Motion No. 6,—That Bill C-14, in Clause 27, be amended by deleting lines 34 to 42, on page 10.

Mr. Anderson (Minister of Transport), seconded by Mr. Axworthy (Minister of Foreign Affairs), moved Motion No. 7,—That Bill C-14, in Clause 27, be amended by replacing line 45, on page 10, with the following:

“section (2) may include but are not limited”.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke), seconded by Mr. Stinson (Okanagan—Shuswap), moved Motion No. 8,—That Bill C-14, in Clause 27, be amended by replacing lines 9 and 10, on page 11, with the following:

“native means of transporting the goods;

- (f) the nature of the goods being transported;
- (g) the number of markets served by the applicant shipper;
- (h) the number of other potential carriers available to the applicant shipper;
- (i) the rate differential between potential carriers;

(j) the competitive effects of a rate increase on the destination market, whether domestic or export;

(k) whether a rate increase would impair the ability of the applicant shipper to penetrate or to expand into domestic and export markets;

«désignée par le gouvernement d’une province, à une compagnie de chemin de fer relevant de l’autorité législative d’une province».

M. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), appuyé par M. Paré (Louis—Hébert), propose la motion n° 72,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 228, par substitution, à la ligne 18, page 101, de ce qui suit:

«(2) Avec l’agrément de la province touchée et du gouverneur en».

M. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes), appuyé par M. Paré (Louis—Hébert), propose la motion n° 73,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 228, par adjonction, après la ligne 25, page 101, de ce qui suit:

«(3) Le ministre des Transports ne peut procéder à l’expropriation visée au paragraphe (2) sans avoir au préalable obtenu l’agrément de la province concernée.»

Il s’élève un débat sur les motions du groupe n° 5.

La motion n° 4 est mise aux voix et, conformément à l’article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal, qui s’appliquera aussi aux motions n°s 9, 14 et 15, est différé.

La motion n° 17 est mise aux voix et, conformément à l’article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal, qui s’appliquera aussi aux motions n°s 72 et 73, est différé.

La motion n° 27 est mise aux voix et, conformément à l’article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal est différé.

La motion n° 68 est mise aux voix et, conformément à l’article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal est différé.

Groupe n° 6

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke), appuyé par M. Stinson (Okanagan—Shuswap), propose la motion n° 6,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 27, par suppression des lignes 30 à 35, page 10.

M. Anderson (ministre des Transports), appuyé par M. Axworthy (ministre des Affaires étrangères), propose la motion n° 7,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 27, par substitution, aux lignes 36 et 37, page 10, de ce qui suit:

«(3) Les circonstances peuvent notamment comprendre:».

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke), appuyé par M. Stinson (Okanagan—Shuswap), propose la motion n° 8,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 27, par substitution, aux lignes 9 et 10, page 11, de ce qui suit:

- «f) la nature des marchandises transportées;
- g) le nombre de marchés desservis par l’expéditeur;
- h) le nombre des autres transporteurs par lesquels l’expéditeur pourrait faire transporter ses marchandises;
- i) les différences dans les prix pratiqués par les différents transporteurs par lesquels l’expéditeur pourrait faire transporter ses marchandises;

j) les effets d’une augmentation des prix sur la compétitivité dans le marché de destination, que ce marché soit intérieur ou d’exportation;

k) si l’augmentation des prix aurait pour effet de nuire à la capacité de l’expéditeur de percer dans les marchés intérieurs et d’exportation ou d’y augmenter sa part;

(l) the financial and competitive impact of the rate increase upon the short-term and the long-term viability of the applicant shipper;

(m) any other matters that appear to the”.

Debate arose on the motions in Group No. 6.

The question was put on Motion No. 6 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division was deferred.

The question was put on Motion No. 7 and it was agreed to.

The question was put on Motion No. 8 and, pursuant to Standing Order 76(8), the recorded division was deferred.

Group No. 7

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 10,—That Bill C-14 be amended by adding after line 6, on page 18, the following new Clause:

“49.1 (1) Where the government of a province requests information

(a) relative to the costs of a railway company in respect of the transportation services and operations of that company, or

(b) relative to the costs of the company in moving specified commodities generally or between specified points, the Minister may, in writing, request the company to furnish the Minister with the information in such manner and to such extent as the Minister may specify.

(2) The Minister may, on receipt of the information requested by the Minister from the company, release the information to the government of the province that requested it, if that government has undertaken to treat the information as confidential.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 11,—That Bill C-14 be amended by adding after line 6, on page 18, the following new Clause:

“49.2 Where the Minister considers it expedient to do so in the public interest, the Minister may, in writing, request a railway company to furnish the Minister with such information concerning its costs as the Minister may specify.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 12,—That Bill C-14 be amended by adding after line 6, on page 18, the following new Clause:

“49.3 (1) Subject to this section and subsection 49.1(2), no person shall knowingly publish or allow to be published, or communicate or allow to be communicated to any person, any information provided under section 49.1 or released under section 49.2.

(2) Subsection (1) does not apply so as to prohibit the communication of information to

(a) a minister of the Crown in right of Canada or any province, or

(b) an officer or employee of Her Majesty in right of Canada or any province

who is required in the course of his duties to receive the information referred to in that subsection.

l) les conséquences financières d’une augmentation des prix sur la viabilité à court et à long terme de l’expéditeur;

m) tout autre élément que l’Office estime pertinent.»

Il s’élève un débat sur les motions du groupe n° 6.

La motion n° 6 est mise aux voix et, conformément à l’article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal est différé.

La motion n° 7, mise aux voix, est agréée.

La motion n° 8 est mise aux voix et, conformément à l’article 76(8) du Règlement, le vote par appel nominal est différé.

Groupe n° 7

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 10,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 6, page 18, du nouvel article suivant:

«49.1 (1) Le ministre peut, par écrit, demander à une compagnie de chemin de fer de lui fournir, selon les modalités qu’il fixe, les renseignements demandés par le gouvernement d’une province touchant:

a) les frais des services de transport et les frais d’exploitation de la compagnie;

b) les frais supportés par la compagnie pour transporter, en général ou entre deux points donnés, certaines marchandises données.

(2) Le ministre peut, lorsqu’il reçoit les renseignements qu’il a demandés à la compagnie, communiquer ceux-ci au gouvernement de la province qui les a demandés, à condition que ce dernier se soit engagé à les tenir pour confidentiels.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 11,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 6, page 18, du nouvel article suivant:

«49.2 Le ministre peut demander par écrit à une compagnie de chemin de fer de lui communiquer au sujet de ses frais, selon les modalités qu’il fixe, les renseignements qu’il estime utiles à l’intérêt public.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 12,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 2, page 18, du nouvel article suivant:

«49.3 (1) Sous réserve des autres dispositions du présent article et du paragraphe 49.1(2), il est interdit à quiconque agit en connaissance de cause de publier ou de communiquer les renseignements fournis en vertu des articles 49.1 ou 49.2 et d’en permettre la publication ou la communication.

(2) Le paragraphe (1) n’a pas pour effet d’interdire la communication de renseignements :

a) ni aux ministres fédéraux ou provinciaux,

b) ni aux titulaires de charge et employés de Sa Majesté du chef du Canada ou d’une province,

qui doivent recevoir les renseignements visés à ce paragraphe dans l’exécution de leurs fonctions.

(3) Any information furnished under section 49.1 or 49.2 that is relevant to any proceedings under this Act may, for the purposes of those proceedings, be published or communicated by the government of the province to which it was released pursuant to section 49.1, or by the Minister.”

Mr. Althouse (Mackenzie), seconded by Mr. de Jong (Regina—Qu’Appelle), moved Motion No. 13,—That Bill C-14 be amended by adding after line 6, on page 18, the following new Clause:

“49.4 (1) A railway company to whom a request is made by the Minister under section 49.1 or 49.2 shall forthwith comply with that request.

(2) Where a railway company to whom a request is made by the Minister under section 49.1 or 49.2 fails to comply with that request, the Minister may, without prejudice to any penalty to which the company may be liable under this Act, exercise all the powers referred to in this Act to obtain that information.”

Debate arose on the motions in Group No. 7.

The question was put on Motion No. 10 and it was negated on division.

Accordingly, Motions Nos. 11, 12 and 13 were also negated on division.

Group No. 8

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes), seconded by Mr. Paré (Louis-Hébert), moved Motion No. 18,—That Bill C-14, in Clause 98, be amended by replacing line 37, on page 42, with the following:

“the Agency, the obtaining of an environmental assessment and compliance with zoning by-laws in the municipalities in any province affected by the railway line.”

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke), seconded by Mr. Stinson (Okanagan—Shuswap), moved Motion No. 19,—That Bill C-14, in Clause 101, be amended by adding after line 19, on page 44, the following:

“(5) The Agency may make regulations requiring railway companies to include in agreements relating to the construction or maintenance of a utility or infrastructure crossing prescribed terms and conditions specified or referred to in the regulations or to make such agreements subject to these prescribed terms and conditions.”

PRIVATE MEMBERS’ BUSINESS

At 1:30 p.m., pursuant to Standing Order 30(6), the House proceeded to the consideration of Private Members’ Business.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke), seconded by Mr. Stinson (Okanagan—Shuswap), moved,—That, in the opinion of this House, the government should strike an impartial public judicial inquiry into the total process of awarding and cancelling the 1993 Pearson Airport redevelopment contract, leading up to and including the allegations that the Prime Minister of Canada solicited a \$25,000 campaign contribution from Paxport Inc. just prior to the last Liberal Party leadership race and the awarding of the Pearson Airport contract to Paxport. (*Private Members’ Business M-167*)

(3) Le ministre ou le gouvernement de la province qui reçoit des renseignements en vertu de l’article 49.1 peut publier ou communiquer les renseignements fournis en vertu des articles 49.1 ou 49.2 aux fins des procédures intentées en vertu de la présente loi, lorsqu’ils se rapportent à leur objet.»

M. Althouse (Mackenzie), appuyé par M. de Jong (Regina—Qu’Appelle), propose la motion n° 13,—Qu’on modifie le projet de loi C-14 par adjonction, après la ligne 6, page 18, du nouvel article suivant:

«49.4 (1) La compagnie de chemin de fer doit se conformer sans délai aux demandes que le ministre lui présente en vertu des articles 49.1 ou 49.2.

(2) Dans les cas où la compagnie de chemin de fer néglige ou refuse de se conformer à une demande que le ministre lui présente en vertu des articles 49.1 ou 49.2, ce dernier peut, indépendamment des pénalités dont la compagnie peut être passible en vertu de la présente loi, exercer tous les pouvoirs que lui confère la présente loi.»

Il s’élève un débat sur les motions du groupe n° 7.

La motion n° 10, mise aux voix, est rejetée avec dissidence.

En conséquence, les motions n°s 11, 12 et 13 sont aussi rejetées avec dissidence.

Groupe n° 8

M. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes), appuyé par M. Paré (Louis-Hébert), propose la motion n° 18,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 98, par substitution, à la ligne 42, page 42, de ce qui suit:

«fice, à la réalisation préalable d’une évaluation environnementale et aux lois en matière de zonage des provinces touchées par la ligne de chemin de fer.»

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke), appuyé par M. Stinson (Okanagan—Shuswap), propose la motion n° 19,—Qu’on modifie le projet de loi C-14, à l’article 101, par adjonction, après la ligne 17, page 44, de ce qui suit:

«(5) L’Office peut exiger, par règlement, que les compagnies de chemin de fer incluent dans les contrats et ententes relatifs à la construction ou à l’entretien de franchissements par desserte et de leurs éléments structuraux, les conditions prévues dans les règlements ou assujettissent ces contrats et ententes à ces conditions.»

AFFAIRES ÉMANANT DES DÉPUTÉS

À 13h30, conformément à l’article 30(6) du Règlement, la Chambre aborde l’étude des Affaires émanant des députés.

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke), appuyé par M. Stinson (Okanagan—Shuswap), propose,—Que, de l’avis de la Chambre, le gouvernement devrait instituer une enquête judiciaire publique impartiale sur la totalité du processus d’attribution et de résiliation du contrat de réaménagement de l’aéroport Pearson de 1993, y compris sur les allégations voulant que le premier ministre du Canada ait sollicité de Paxport Inc. une contribution de 25 000\$ à sa caisse électorale juste avant la dernière course à la direction du Parti libéral et l’attribution du contrat de l’aéroport Pearson à Paxport. (*Affaires émanant des députés M-167*)

Debate arose thereon.

Pursuant to Standing Order 96(1), the Order was dropped from the *Order Paper*.

Il s'éleva un débat.

Conformément à l'article 96(1) du Règlement, l'ordre est rayé du *Feuilleton*.

RETURNS AND REPORTS DEPOSITED WITH THE CLERK OF THE HOUSE

Pursuant to Standing Order 32(1), papers deposited with the Clerk of the House were laid upon the Table as follows:

—by the Speaker—Minutes of Proceedings of the Board of Internal Economy of the House of Commons for November 28 and December 11, 1995, pursuant to Standing Order 148(1).—Sessional Paper No. 8560–352–2.

—by the Speaker—Amendments to the By-laws adopted by the Board of Internal Economy of the House of Commons, on March 18, 1996, pursuant to the Parliament of Canada Act, S. C. 1991, c. 20, sbs. 52.5(2).—Sessional Paper No. 8560–352–324.

ÉTATS ET RAPPORTS DÉPOSÉS AUPRÈS DU GREFFIER DE LA CHAMBRE

Conformément à l'article 32(1) du Règlement, des documents remis au Greffier de la Chambre sont déposés sur le Bureau de la Chambre comme suit:

—par le Président—Comptes rendus des délibérations du Bureau de régie interne de la Chambre des communes pour le 28 novembre et le 11 décembre 1995, conformément à l'article 148(1) du Règlement.—Document parlementaire n° 8560–352–2.

—par le Président—Modifications aux Règlements administratifs adoptées par le Bureau de régie interne de la Chambre des communes le 18 mars 1996, conformément à la Loi sur le Parlement du Canada, L. C. 1991, ch. 20, par. 52.5(2).—Document parlementaire n° 8560–352–324.

ADJOURNMENT

At 2:30 p.m., the Speaker adjourned the House until Monday at 11:00 a.m., pursuant to Standing Order 24(1).

AJOURNEMENT

À 14h30, le Président ajourne la Chambre jusqu'à lundi, à 11h00, conformément à l'article 24(1) du Règlement.