



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 138 • NUMÉRO 073 • 2^e SESSION • 37^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mercredi 19 mars 2003

—
Présidence de l'honorable Peter Milliken

TABLE DES MATIÈRES

(La table des matières quotidienne des délibérations se trouve
à la fin du présent numéro.)

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 19 mars 2003

La séance est ouverte à 14 heures.

Prière

• (1355)

[Traduction]

Le Président: Comme nous avons l'habitude de le faire le mercredi, nous allons maintenant chanter l'hymne national sous la direction du député de Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore.

[Note de la rédaction: Les députés chantent l'hymne national.]

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

• (1400)

[Traduction]

LE TITRE DE MEMBRE PAUL HARRIS

Mme Beth Phinney (Hamilton Mountain, Lib.): Monsieur le Président, le 12 mars, j'ai assisté au dîner d'attribution des Titres de membres Paul Harris, organisé par le club Rotary de Hamilton. Cet événement, qui remonte à 1980, permet au club Rotary de Hamilton Mountain d'honorer des citoyens locaux pour les services remarquables qu'ils rendent à notre collectivité.

Au Canada, environ 6,5 millions de personnes font du bénévolat chaque année, y consacrant près d'un milliard d'heures de leur temps. Cela représente 549 000 emplois à temps plein.

Cette année, les récipiendaires des prix sont Mae Stewart, âgée de 91 ans, qui fait du bénévolat depuis plus de 65 ans et Daniel Pajek, un étudiant qui a maintenu une moyenne de 90 p. 100 tout en faisant du bénévolat dans la collectivité.

Je suis sûre que tous les députés vont se joindre à moi pour féliciter les deux gagnants pour leurs contributions à la collectivité de Hamilton, ainsi que le club Rotary pour avoir reconnu le précieux travail de ces bénévoles.

* * *

• (1405)

CAGNICOURT, FRANCE

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le 6 septembre, la ville de Cagnicourt, en France, va célébrer le 85^e anniversaire de sa libération par des soldats canadiens. On renommera la place de la ville en l'honneur de George McKean, un ancien Calgarien, qui a joué un rôle important dans cette bataille.

Le cours de la Première Guerre mondiale a commencé à changer lorsque les Canadiens ont pris la crête de Vimy en 1917, mais l'armée allemande était bien décidée à poursuivre la lutte. Lorsque les Canadiens ont libéré Cagnicourt, le 6 septembre 1918, le kaiser Wilhelm a déclaré que son pays avait perdu la guerre.

Je signale que sept Croix de Victoria ont été octroyées pour honorer les soldats ayant participé à cette bataille. Il faut souligner notamment celle qui a été remise au colonel Cyrus Peck, le seul député à avoir jamais reçu la Croix de Victoria.

Les Canadiens, sous la direction du gouvernement, doivent faire davantage pour reconnaître cette bataille historique. Nous ne devons pas permettre que cet événement important de notre histoire tombe dans l'oubli. Joignons-nous aux Français et à un groupe d'anciens combattants canadiens et leurs proches, le 6 septembre 2003.

Nous nous souviendrons d'eux.

* * *

LE PROCHE-ORIENT

Mme Colleen Beaumier (Brampton-Ouest—Mississauga, Lib.): Monsieur le Président, dimanche, une bénévole américaine de 23 ans, Rachel Corrie, a été tuée en Palestine par un bulldozer de l'armée israélienne pendant qu'elle essayait de stopper la démolition d'une maison au camp de réfugiés de Rafah.

Rachel était une militante qui s'était exprimée au sujet de la lutte palestinienne. Dans un courriel à ses parents, elle avait décrit la présence constante de chars d'assaut et de véhicules militaires, la destruction de maisons et l'anéantissement de vies humaines. Elle avait décrit les enfants touchés par la guerre et un peuple vivant en territoires occupés.

Rachel est morte parce que la communauté internationale et ses institutions n'ont pas réussi à protéger les réfugiés palestiniens contre une agression israélienne. Bien qu'il soit tragique, cet incident cadre avec la conduite illégale d'Israël dans les territoires palestiniens occupés. Le jour même où Rachel est morte, dix civils palestiniens ont été tués, dont cinq enfants.

Le Canada doit faire entendre sa voix. Alors que les soldats britanniques et américains sont prêts à envahir l'Irak, le monde continue de faire fi des violations des droits de la personne en Palestine.

* * *

LA SÉCURITÉ EN MILIEU AGRICOLE

Mme Rose-Marie Ur (Lambton—Kent—Middlesex, Lib.): Monsieur le Président, l'agriculture est le gagne-pain de plus de 200 000 familles canadiennes d'un océan à l'autre. Trop souvent, cependant, elle est aussi synonyme de blessure et de mort.

Article 31 du Règlement

On estime que chaque année, au Canada, les accidents agricoles causent 130 décès, 1 200 hospitalisations et 50 000 cas de blessures nécessitant une visite chez le médecin ou une journée de repos. De tous les accidents en milieu agricole, 65 p. 100 des blessures mortelles et 50 p. 100 de celles qui exigent l'hospitalisation sont occasionnées par des machines agricoles. Les personnes exposées aux plus grands risques sont les très jeunes enfants et les personnes âgées.

La Semaine nationale de la sécurité en milieu agricole se déroule cette année du 12 au 19 mars, et a pour thème «La sécurité à la ferme et sur la route».

Agriculture et Agroalimentaire Canada et la Fédération canadienne de l'agriculture invitent les agriculteurs et leurs familles à penser aux façons de se protéger des dangers possibles que constitue le fait de vivre et de travailler sur une ferme.

J'aimerais également profiter de cette occasion pour inviter tous mes électeurs de Lambton—Kent—Middlesex et toutes les familles agricoles du Canada à continuer de pratiquer l'agriculture de façon sécuritaire.

* * *

DIABETES HOPE FOUNDATION

M. Gurbax Malhi (Bramalea—Gore—Malton—Springdale, Lib.) : Monsieur le Président, je suis très heureux de pouvoir féliciter la Diabetes Hope Foundation, qui a ses bureaux dans ma circonscription de Bramalea—Gore—Malton—Springdale, pour le don de 1 500 \$ qu'elle a reçu de la part de BMO Groupe financier.

Organisme à but non lucratif, la fondation vient en aide aux jeunes diabétiques. Elle administre un programme de bourses d'études, un programme d'assistance médicale et le Camp Huronda, un camp de vacances où les enfants peuvent pratiquer des sports et participer à des activités sociales. Elle organise annuellement de nombreuses activités de financement en vue de venir en aide aux jeunes diabétiques.

Je tiens à souligner les efforts sans relâche déployés par les bénévoles et les amis de la Diabetes Hope Foundation. J'encourage tous les Canadiens à l'appuyer.

* * *

● (1410)

LE REGISTRE DES ARMES À FEU

M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Alliance canadienne) : Monsieur le Président, la présidente du Conseil du Trésor a reconnu publiquement lundi qu'elle ne savait pas combien le registre des armes à feu avait coûté jusqu'à maintenant. En dépit du fait qu'il n'a jamais révélé au Parlement combien le registre avait coûté aux contribuables depuis huit ans, le gouvernement demande des crédits additionnels de 172 millions de dollars.

Hier, dans une lettre adressée à leurs collègues, six courageux libéraux ont déclaré:

—nous estimons que la demande de crédit additionnel du ministre est déraisonnable et va à l'encontre des principes d'un régime parlementaire et des intérêts des contribuables canadiens.

C'est un véritable scandale. Si la présidente du Conseil du Trésor n'a pas le courage de mettre fin à ce gâchis d'un milliard de dollars, le Parlement doit le faire.

Le premier ministre menace de déclencher des élections s'il ne parvient pas à ses fins. Il doit cesser de proférer des menaces terroristes contre la démocratie.

LA FÊTE DU POURIM

M. Irwin Cotler (Mont-Royal, Lib.) : Monsieur le Président, les juifs du monde entier viennent de célébrer le *Pourim*, une fête ayant pour thème l'aide à la famille, aux voisins, aux amis et aux moins fortunés. À cette occasion, on symbolise cette préoccupation par la livraison de paniers de nourriture.

J'aimerais remercier la société B'nai B'rith, la communauté Chabad et la communauté juive d'Ottawa d'avoir organisé la célébration du *Pourim* hier sur la Colline du Parlement et d'avoir présenté des paniers de nourriture aux représentants de chacun des partis.

Le *Pourim* rappelle partout dans le monde que l'antisémitisme est la forme de haine raciale la plus ancienne et la plus persistante qui soit, et qu'il constitue une menace constante pour la survie et la sécurité du peuple juif. Dans une perspective plus universelle, cette fête rappelle également la victoire de l'opprimé sur l'oppresser, l'importance d'un ferme engagement envers certains principes, et le courage de s'attaquer au mal, de résister et de triompher.

* * *

[Français]

LA DÉFICIENCE INTELLECTUELLE

Mme Madeleine Dalphond-Guiral (Laval-Centre, BQ) : Monsieur le Président, du 16 au 22 mars, l'Association pour l'intégration sociale organise la Semaine québécoise pour la déficience intellectuelle. Cette année, le thème choisi est «Y croire... et grandir ensemble!»

Au Québec, environ 224 000 personnes vivent avec une déficience intellectuelle. Aujourd'hui, notre société a évolué, et le regard que l'on pose sur ces citoyennes et citoyens n'est plus le même qu'il y a 50 ans.

Le respect de leur dignité et le travail effectué pour favoriser leur intégration sociale nous permettent de bénéficier de leur apport important dans plusieurs sphères.

Je tiens à souligner la contribution essentielle des gens qui les entourent et qui les aident. Leur soutien contribue à améliorer leur qualité de vie.

Le Bloc québécois vous remercie de votre importante contribution à la société québécoise et souhaite à chacune et à chacun une bonne Semaine québécoise de la déficience intellectuelle.

Article 31 du Règlement

[Traduction]

AMERICANA

Mme Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, Americana, ou le Salon des technologies environnementales des Amériques, se tient à compter d'aujourd'hui et jusqu'à vendredi à Montréal. Cet événement est devenu un des principaux salons des technologies environnementales en Amérique et dans le monde entier, et nous sommes heureux que le Réseau Environnement ait réussi à organiser un événement aussi important.

Americana 2003 accueille plus de 10 000 participants venus de 50 pays des Amériques, d'Europe, d'Afrique du Nord et du Proche-Orient.

[Français]

Le gouvernement du Canada est fier d'être encore une fois partenaire principal de cet événement par le biais du Fonds d'action pour le changement climatique.

L'édition 2003, sous le thème «Des solutions pour un monde en santé», offre une tribune aux industries environnementales canadiennes pour démontrer et promouvoir leurs solutions technologiques au problème du changement climatique.

Je souhaite une excellente conférence à tous ceux et celles qui participent à Americana 2003.

* * *

[Traduction]

LE CRIME ORGANISÉ

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Monsieur le Président, l'avalanche de plantations de marijuana en Colombie-Britannique est très préoccupante. Ces plantations ne visent pas à satisfaire des besoins personnels. Elles sont contrôlées par le crime organisé.

Cette industrie, dont le chiffre d'affaires est de 6 milliards de dollars, diversifie ses activités dans le trafic de cocaïne et d'armes à feu, et elle est à l'origine des actes de violence par des gangs. Un meurtre sur huit est lié à la culture de la marijuana.

Parce que les peines sont peu sévères et les gens se passent le mot, les criminels affluent dans la région. On dénombre plus de 4 500 plantations à Surrey, ce qui représente 6 p. 100 des ménages. À l'école, on vend et on fume du pot.

Dans l'État voisin de Washington, les auteurs d'une première infraction se voient infliger une peine minimum de trois mois. À Surrey, même après avoir été reconnu coupable sept fois, un individu n'a toujours pas vu l'intérieur d'une cellule, et les portes des tribunaux continuent de tourner.

Le solliciteur général ne pouvait ni voir ni sentir la marijuana en survolant Surrey en hélicoptère.

Quand ce faible gouvernement libéral adoptera-t-il des lois ayant du mordant, quand affectera-t-il les ressources voulues et quand imposera-t-il des peines plus lourdes aux personnes qui cultivent de la marijuana?

● (1415)

[Français]

LA SEMAINE DE LA FRANCOPHONIE

M. Gérard Binet (Frontenac—Mégantic, Lib.): Monsieur le Président, du 9 au 23 mars, nous célébrons la Semaine de la Francophonie qui est organisée par l'Association canadienne d'éducation de langue française.

Cet événement est élaboré de façon à répondre aux besoins spécifiques du milieu éducatif francophone. Il s'inscrit dans le cadre des Rendez-vous de la Francophonie qui rassemblent toute la population canadienne.

Le thème choisi cette année est: «Des racines en partage». Ce thème parle d'histoire et de solidarité, mais aussi de l'importance du partage de la culture et de la langue française de génération en génération.

À l'école, les jeunes Canadiennes et Canadiens auront la possibilité d'apprendre davantage sur la francophonie. Par ces connaissances, ils développeront un sentiment d'appartenance et seront fiers de leurs racines. Ces sentiments les accompagneront tout au long de leur vie.

Grâce à des initiatives comme la Semaine de la Francophonie, les francophones et francophiles du Canada préservent leur langue et leur culture et en assurent l'avenir. J'invite fortement les écoles canadiennes à participer à ces activités.

* * *

[Traduction]

L'IRAK

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, la position adoptée par le gouvernement en ce qui concerne la guerre de M. Bush en Irak est caractéristique du double discours des libéraux. D'un côté, le premier ministre dit que le Canada ne participera pas à la guerre. D'autre part, le gouvernement libéral autorise plus de 100 militaires canadiens participant à des programmes d'échange avec des unités britanniques et américaines au Proche-Orient à prendre part au combat, si jamais ces unités envahissent l'Irak.

Les libéraux semblent être les seuls au monde à croire qu'autoriser des militaires à aller au combat ne veut pas dire que le pays y participe. Des Canadiens de tout le pays ont dit au gouvernement qu'ils n'appuient pas l'invasion de l'Irak menée par les États-Unis. Au lieu d'écouter le point de vue des Canadiens et de le respecter, les libéraux disent une chose et font le contraire. La majorité des Canadiens refusent que nos soldats participent à ce conflit. La seule décision honorable que pourrait prendre le gouvernement serait de respecter sa promesse de ne pas participer au conflit et de rappeler au pays nos militaires participant au programme d'échange.

Enfin, j'invite tous les députés, les Canadiens et les habitants de la planète à prier pour tous ces hommes, ces femmes et ces enfants qui seront inévitablement blessés ou tués à cause de cette guerre inutile. Prons pour que règnent la paix et la compréhension. À ce stade-ci, c'est le seul espoir de ces gens.

Questions orales

[Français]

JEAN-FRANÇOIS BISAILLON

M. Stéphane Bergeron (Verchères—Les-Patriotes, BQ): Monsieur le Président, nous célébrions, samedi dernier, les funérailles de Jean-François Bisailon, qui avait travaillé pendant quelques mois à mon bureau sur la Colline, alors que j'occupais les fonctions de whip en chef du Bloc québécois. Tragiquement fauché dans la fleur de l'âge, puisqu'il n'avait pas encore atteint la trentaine, il laisse dans le deuil sa conjointe, ses trois jeunes enfants, ses parents et ses deux frères.

Au moment de son décès, causé par un malheureux accident d'automobile, Jean-François Bisailon était à l'emploi de mon collègue de Marguerite-d'Youville, M. François Beaulne. Passionné de politique et désireux de servir ses concitoyennes et concitoyens, Jean-François avait décidé de s'impliquer activement au sein du conseil exécutif de l'Association du Bloc québécois de Verchères—Les-Patriotes, à titre de représentant jeune, avant de faire une brève incursion sur la scène municipale julievilloise, lors des élections de 2000.

Nous garderons de Jean-François le souvenir précieux d'un homme discret, presque effacé, mais ô combien efficace, affable, dévoué et disponible. Ce féru d'informatique, profondément fier d'être Québécois, avait su se faire apprécier de tous. Son sourire placide et sa personnalité attachante nous manqueront beaucoup.

Mes collègues du Bloc québécois se joignent à moi pour offrir à sa famille nos plus sincères condoléances.

* * *

[Traduction]

LES DROITS DE LA PERSONNE

M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je suis atterré par les commentaires d'un député de l'opposition officielle au sujet de la guerre imminente contre l'Irak. Au cours de cette période d'intense émotion, j'ai été peiné de voir qu'un député de l'Alliance canadienne recoure à une déclaration générale ridiculisant la douleur et la souffrance d'autres personnes.

Hier, le député de Calgary-Sud-Est a déclaré à la télévision nationale que l'épuration ethnique qui avait eu lieu dans l'ancienne République de Yougoslavie n'était rien en comparaison avec les atrocités commises par Saddam Hussein.

Les horreurs perpétrées par un gouvernement, quel qu'il soit, contre son propre peuple ne donnent à personne le droit de ridiculiser la souffrance d'autrui, que ce soit dans l'ancienne République de Yougoslavie ou ailleurs. Les commentaires du député sont déplacés dans le cadre d'un débat politique respectable. En fait, ils sont répréhensibles, malheureux et honteux.

* * *

LES RELATIONS CANADO-AMÉRICAINES

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Monsieur le Président, si nous ne connaissons pas encore précisément l'incidence économique d'une guerre entre les États-Unis et l'Irak, nous sommes néanmoins certains que nos voisins américains resserreront la surveillance aux frontières et que tout le trafic qui transite par les postes frontaliers fera l'objet d'un contrôle plus strict.

Nous savons que les produits agricoles, les biens de consommation et le bois d'oeuvre, avant que le ministre du Commerce international ne bousille ce dossier, constituent des éléments clés d'une relation commerciale qui se traduit par des échanges

quotidiens de 1,5 milliard de dollars. Depuis midi aujourd'hui, l'attente à la frontière dépasse plus de trois heures. Le vice-premier ministre fait mieux d'espérer que les États-Unis ne resserreront pas encore davantage l'étau une fois les hostilités déclenchées ce soir.

Hier, en réponse à ma question, le vice-premier ministre a déclaré avoir parlé à Tom Ridge. Se serait-il adressé à son répondant? Aujourd'hui, nous constatons que rien n'a été fait afin d'assurer aux Canadiens un accès continu aux États-Unis et à son marché et que rien n'a été fait pour éviter que la frontière canado-américaine ne subisse les contrecoups de la guerre contre l'Irak.

QUESTIONS ORALES

● (1420)

[Traduction]

L'IRAK

M. Stephen Harper (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, hier, j'ai demandé au premier ministre de reconnaître que la seule façon d'éviter la guerre pour le bien de l'Irak et du reste du monde serait que Saddam Hussein quitte son poste avant l'expiration du délai.

Au lieu de cela, le premier ministre a choisi de défendre le droit de Saddam Hussein de rester au pouvoir. Il a fait la remarque suivante: «Dans le système actuel, c'est à la population locale de changer le gouvernement.» Je ne sais pas ce que pense le premier ministre. S'attend-il à ce que Saddam Hussein tienne des élections véritablement démocratiques?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le débat portait sur l'élimination des armes de destruction massive, tout comme la résolution des Nations Unies. Il n'était pas question de changement de régime.

Lorsque nous sommes allés au Kosovo, ce n'était pas pour changer le régime, mais bien pour mettre fin au génocide. Milosevic a été remplacé par son propre peuple lorsqu'il a été défait aux élections.

Il est donc question ici de désarmer Saddam Hussein. Le processus fonctionnait, mais les Américains ont jugé que cela ne se faisait pas assez vite. Nous n'étions pas d'accord avec eux et avons agi en conséquence.

M. Stephen Harper (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, comme le premier ministre le sait, Milosevic a été chassé après qu'on eut commencé à larguer des bombes sur son pays.

Saddam Hussein tue tous ses opposants, que ce soit individuellement ou par voie de génocide. Le premier ministre sait qu'il a autorisé une intervention militaire au Kosovo sans une résolution des Nations Unies. Il a dit que c'était pour mettre fin au génocide, que c'était pour des raisons humanitaires. Saddam Hussein a tué des dizaines de milliers de gens de son propre peuple.

Le premier ministre ne croit-il pas que Saddam Hussein constitue une menace pour tout le peuple irakien?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je ne crois pas que la situation soit la même actuellement parce que le génocide commis contre les Kurdes à l'aide d'armes chimiques remonte au début des années 1990.

Je reviens en arrière. J'ai dit qu'il n'avait jamais été question d'un changement de régime aux Nations Unies. Pourquoi ne pas changer le régime en Corée du Nord? Pourquoi ne pas changer le régime ailleurs? Nous n'arrêterons jamais. La question est que...

Questions orales

Le Président: Le chef de l'opposition a la parole.

M. Stephen Harper (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Tout ce que je peux dire à propos de ce genre de réponse, monsieur le Président, c'est que le changement de régime ne se fait pas assez rapidement ici, au Canada. Hier, le premier ministre a déclaré...

Des voix: Oh, oh!

M. Stephen Harper: Les députés libéraux veulent un changement.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je vois bien que le changement de régime est un sujet important qui suscite un certain enthousiasme des deux côtés de la Chambre, mais nous devons être en mesure d'entendre la question du chef de l'opposition.

M. Stephen Harper: Monsieur le Président, cette remarque vient du député de LaSalle—Énard.

Le premier ministre a dit que Saddam était actuellement neutralisé. Il sait que Saddam est neutralisé parce qu'il a un quart de million de soldats britanniques, américains et australiens à sa porte.

Le premier ministre s'attend-il vraiment à ce que ces soldats restent là indéfiniment? De plus, si cette stratégie fonctionnait, pourquoi son gouvernement n'y participait-il pas?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, à propos de changement de régime, les députés d'en face ont fait cela et leur cote de popularité était passée de 25 p. 100 à 9 p. 100.

M. Stephen Harper: Mon caucus ne m'a pas forcé à démissionner.

Des voix: Oh, oh!

Le très hon. Jean Chrétien: Monsieur le Président, ils ne veulent pas de réponse, alors je ne répondrai pas.

M. Stockwell Day (Okanagan—Coquihalla, Alliance canadienne): Monsieur le Président, récemment, Simon Wiesenthal, rescapé de l'holocauste et défenseur des droits de la personne, a déclaré ceci:

[Les alliés] ne cherchent pas à conquérir l'Irak, mais bien à défier un dictateur qui a eu recours à des armes de destruction massive et a commis un génocide contre son propre peuple (...). Adolf Hitler a pris le pouvoir en 1933, mais, pendant six ans, le monde n'a pas réagi. S'il avait été pris au sérieux dès le début, des millions d'innocentes victimes n'auraient pas perdu la vie.

Pourquoi le premier ministre insiste-t-il autant pour défendre Saddam Hussein et le garder au pouvoir?

• (1425)

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, l'opposition refuse de participer au vrai débat. L'enjeu réel consistait à désarmer Saddam Hussein. Nous pensons qu'il doit être désarmé. La résolution 1441 ne visait pas un changement de régime. Elle traitait de désarmement. Le processus allait porter fruit, mais les Américains ont décidé que les choses n'allaient pas assez vite. Ils ont décidé d'intervenir.

Nous avons fait savoir que nous ne participerions pas à une action militaire sans l'approbation des Nations Unies. L'ONU n'a pas donné son assentiment. C'est la position que nous avons prise il y a un an et celle que nous avons réitérée lundi dernier.

M. Stockwell Day (Okanagan—Coquihalla, Alliance canadienne): Monsieur le Président, en raison du désarmement, le monde

entier assiste à un réalignement des nations, à un nouveau partage des intérêts géopolitiques.

La décision du premier ministre de ne pas appuyer la résolution 1441 de l'ONU nous range du côté des États comme la Lybie, la Syrie, la Chine communiste et Cuba et non du côté de nos alliés historiques, c'est-à-dire l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Grande-Bretagne, les États-Unis, l'Espagne et les nouvelles démocraties de la nouvelle Europe.

Pourquoi le premier ministre croit-il améliorer les intérêts économiques et stratégiques du Canada en se rangeant du mauvais côté?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le Canada est un pays indépendant, qui a pris une décision au nom de tous les Canadiens.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le travail du gouvernement canadien n'est pas terminé dans le dossier irakien. Le premier ministre a pris la bonne décision en annonçant que le Canada ne participera pas à la guerre contre l'Irak, mais il doit faire plus. En ce sens, son engagement à étudier la proposition faite par le Bloc québécois est encourageant.

Comme le temps presse, je veux donc savoir de la part du premier ministre s'il a donné des instructions à l'ambassadeur canadien aux Nations Unies pour qu'il demande dès aujourd'hui à l'Assemblée générale de l'ONU de se pencher sur la crise irakienne?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le Conseil de sécurité se rencontrait ce matin. Il n'était pas utile à ce moment-ci de présenter cette proposition. Le Conseil de sécurité est saisi du problème, et c'est à lui de décider si oui ou non il veut référer le problème à l'Assemblée générale.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, c'est évident qu'il y a une impasse au Conseil de sécurité. Or, la résolution 377 a été utilisée pour la première fois alors même que le conflit était commencé à Suez et que la France et la Grande-Bretagne étaient sur le terrain. Je crois que ce sont les États-Unis qui l'ont utilisée.

Est-ce qu'il ne faudrait pas le faire maintenant? Même si la guerre commençait dans 12 heures, vu qu'il y a une impasse, est-ce que le Canada ne pourrait pas jouer un rôle constructif pour la paix en saisissant l'Assemblée générale pour qu'elle soit le deuxième rempart, après le Conseil de sécurité, pour favoriser la paix?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous avons travaillé très, très fort, comme aucun autre pays, au cours des trois dernières semaines, pour essayer de régler ce problème. Nous avons tout fait ce que nous pouvions faire.

À ce moment-ci, je viens de le dire, le Conseil de sécurité est en session. Il l'était ce matin, et c'est à lui de décider si oui ou non, devant l'impasse, il devrait référer le problème à l'Assemblée générale.

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, appuyant la résolution 377 d'Union pour le maintien de la paix, Lester B. Pearson disait, au nom du Canada:

Il a toujours été de l'opinion de notre délégation que l'Assemblée générale devrait être une deuxième ligne de défense pour la sécurité des membres des Nations Unies.

Questions orales

Le premier ministre ne pense-t-il pas que la situation est suffisamment grave pour avoir recours à cette «deuxième ligne de défense»?

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, comme l'a dit le premier ministre, cette affaire est maintenant entre les mains du Conseil de sécurité. Il y a des pays à New York qui cherchent à présenter cette question devant l'Assemblée générale.

Le Canada fera son travail. Il se fera un devoir d'aller devant l'Assemblée générale; il participera. Nous ferons toujours nos efforts en vue d'agir de façon à garantir la paix, si c'est possible. Même aujourd'hui, nous continuons nos efforts.

• (1430)

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, nous voulons pousser le gouvernement à se saisir plus rapidement de cette question.

Le *Philadelphia Inquirer* disait hier:

L'Irak est un test pour la nouvelle doctrine de Bush qui veut faire des États-Unis les gendarmes du monde et refaire celui-ci à notre image.

Le premier ministre ne pense-t-il pas qu'il est urgent que les pays du monde réunis au sein de l'ONU se saisissent de cette crise?

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, c'est exactement ce qui nous a inspirés depuis des semaines. Le travail du premier ministre et de tout ce gouvernement était précisément cela, soit d'agir autour des Nations Unies et des autres pays du monde et d'essayer d'éviter la guerre si possible.

On a présenté une proposition, contrairement aux vœux de l'Alliance canadienne, qui voulait absolument se précipiter vers la guerre. Nous avons présenté une proposition pour éviter la guerre et nous continuons nos efforts dans cette direction.

[Traduction]

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, hier le premier ministre a été très clair lorsqu'il a déclaré à la Chambre que les Forces canadiennes en poste dans le golfe ne participeraient pas à la guerre contre l'Irak. Pourtant il semble que le ministre de la Défense nationale pourrait avoir une autre opinion car il aurait déclaré que les navires de guerre canadiens escorteront les bâtiments britanniques et étatsuniens navigant vers le nord du golfe Persique en vue de faire la guerre à l'Irak.

Le premier ministre pourrait-il nous dire qui parle au nom du gouvernement? Est-ce le ministre de la Défense nationale ou le premier ministre qui s'est exprimé si clairement hier?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, les navires qui se trouvent là-bas ont une tâche à accomplir dans le cadre de l'opération Apollo. Leur mission est de protéger la circulation des navires dans cette région du monde afin que les troupes canadiennes en poste en Afghanistan, ou qui se rendront en Afghanistan, ainsi que tous ceux qui doivent livrer des marchandises ou fournir des services aux personnes en poste en Afghanistan, puissent atteindre un port dans cette région.

Nos troupes sont là-bas et y resteront, pour contribuer à la réalisation du programme Apollo visant la reconstruction de l'Afghanistan.

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, bien des gens applaudissent la décision du premier ministre, mais ils n'applaudiront plus du tout s'ils découvrent que le premier ministre cherche à ménager la chèvre et le chou.

Le premier ministre pourrait-il demander au ministre de la Défense nationale de nous dire quelles sont les nouvelles règles d'engagement pour nous assurer que les membres des Forces canadiennes en poste dans le golfe ne vont pas faire exactement ce que le premier ministre a assuré qu'ils ne feraient pas?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, ils ont déjà reçu les règles d'engagement que nous leur avons remises et qui les engagent à faire exactement ce qu'ils font. Tout cela a été fait il y a déjà plusieurs mois et nous n'avons pas à modifier ce qui est parfaitement clair.

Le très hon. Joe Clark (Calgary-Centre, PC): Monsieur le Président, au cours de la campagne référendaire de 1995 au Québec, le premier ministre nous a dit de ne pas nous inquiéter, de ne pas nous préparer, d'attendre, mais il a failli perdre le Canada.

Hier, à quelques heures du déclenchement d'une guerre, ce premier ministre qui fait l'autruche nous a dit que, avant de travailler à la reconstruction, il fallait attendre que la guerre débute. Les autres pays n'attendent pas. La Croix-Rouge canadienne non plus.

Combien faudra-t-il de bombes, combien d'Irakiens devront mourir avant que le Canada n'exerce son influence indéniable pour faire en sorte que l'ONU puisse diriger les efforts de reconstruction?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, lorsqu'il s'agit de ces programmes, le Canada est toujours un des premiers à agir. Déjà, à l'ONU, la délégation canadienne s'entretient avec les autorités pour s'assurer que nous participerons au programme lorsque le besoin s'en fera sentir.

Le très hon. Joe Clark (Calgary-Centre, PC): Monsieur le Président, c'est déjà un progrès par rapport à hier.

Lundi après-midi, le premier ministre a enfin annoncé une politique sur l'Irak. Lundi soir, le ministre des Affaires étrangères a déclaré que c'était la politique canadienne pour l'instant.

Hier, le ministre a déclaré: notre position doit refléter la réalité sur le terrain à tout moment. Cela ne peut signifier qu'une chose: le gouvernement est disposé à modifier de nouveau sa politique.

Y a-t-il des circonstances dans lesquelles le Canada modifierait la position décrite par le premier ministre lundi? Sinon, pourquoi le ministre des Affaires étrangères dit-il que c'est une politique qui ne vaut que pour le moment présent?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, la politique ne changera pas demain. Selon moi, nous avons une politique. Elle est tellement claire que nous avons été les premiers à dire, le printemps dernier, que nous ne participerions pas à une guerre en Irak sans l'approbation du Conseil de sécurité.

Nous avons été très clairs dès le début. C'est chez le chef du cinquième parti qu'il y a toujours de la confusion.

* * *

• (1435)

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, en 1998, le Canada a affirmé l'indépendance de sa politique étrangère quand il a refusé que la Russie exerce son droit de veto pour empêcher le Canada d'intervenir au Kosovo. Toutefois, le gouvernement sacrifie aujourd'hui l'indépendance de notre politique étrangère à la menace de la France d'exercer son droit de veto contre l'application de la résolution 1441.

Questions orales

Comment le Canada peut-il prétendre avoir une politique étrangère indépendante quand il se laisse dicter sa conduite par le président français? La nouvelle position du gouvernement est-elle maintenant que le Canada n'interviendra plus pour protéger la sécurité internationale si un membre permanent menace d'exercer son droit de veto?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, ce serait plutôt présomptueux de la part du Canada que de dire aux Américains, aux Français, aux Russes, aux Chinois ou aux Britanniques qu'ils doivent exercer ou ne pas exercer leur droit de veto.

Ce serait très différent si nous avions ce pouvoir, mais, hélas, nous ne l'avons pas. D'habitude, ces pays prennent leurs propres décisions.

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, en 1998, nous avons, à bon droit, empêché les Russes d'exercer leur droit de veto, mais aujourd'hui le parti Baas de Saddam Hussein a tué plus de 100 000 Irakiens. Il en aurait tué des milliers d'autres n'eût été des zones d'interdiction aérienne imposées par les forces américaines et britanniques sans mandat de l'ONU.

Le premier ministre est-il en train de nous dire que le régime de Saddam Hussein n'est pas un désastre humanitaire, qu'il ne constitue pas une menace immédiate pour les populations kurdes et chiites qu'il n'hésiterait pas à attaquer si les Américains et les Britanniques ne passaient pas à l'action militaire aujourd'hui?

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Non, monsieur le Président. La politique du gouvernement a toujours été claire. Une foule de gouvernements dans le monde ne se comportent pas d'une manière que nous approuvons. Nous avons de profonds désaccords avec nombre de gouvernements dans le monde, dont celui du Zimbabwe, entre autres. Nous en avons parlé à la Chambre.

Ce que le premier ministre et le gouvernement disent clairement, c'est que nous avons créé une institution chargée de gérer les relations internationales. Nous avons créé une organisation mondiale qui justifie une intervention dans certains cas.

Nous avons décidé de ne pas intervenir dans ce cas parce que nous respectons certains principes et que les circonstances justifient notre position. Nous allons nous en tenir à notre position et ces fausses analogies ne nous feront pas changer d'idée.

* * *

[Français]

L'IRAK

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, l'Espagne, qui appuie pourtant les États-Unis, n'envoie aucune force combattante en Irak. Curieusement, le Canada, de son côté, refuse de suivre les Américains dans leur décision unilatérale d'envoyer des soldats et du matériel militaire. C'est le monde à l'envers.

À l'exemple de la Grèce, qui compte retirer sa frégate, est-ce que le Canada, par souci de cohérence, ne devrait pas lui aussi retirer ses soldats et son matériel militaire qui se trouvent actuellement dans la région?

L'hon. John McCallum (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, comme vient de l'expliquer le premier ministre et mon collègue, le ministre des Affaires étrangères, il est clair que le Canada n'est pas d'accord avec les Américains en ce qui concerne l'Irak. Le Bloc québécois devrait comprendre qu'en d'autres matières, les États-Unis restent les alliés et les amis du Canada. Nous avons un accord sur la défense conjointe du continent, sur la guerre

contre les terroristes, et cette guerre a lieu aussi outre-mer. Le Bloc québécois devrait comprendre que le Canada est fier d'être dans le Golfe pour la défense contre le terrorisme avec ses navires.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, le ministre de la Défense et le premier ministre répètent que les ressources militaires du Canada participent à la lutte au terrorisme. Or, certains navires étrangers qui seront escortés par les navires canadiens se trouvent dans la région pour faire la guerre.

Quoi qu'en dise le premier ministre, la présence du Canada n'est pas neutre. Qu'est-ce que le Canada attend pour imiter la Grèce et retirer ses navires et ses soldats?

L'hon. John McCallum (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, le député semble oublier que la France, la nation française est avec nous, dans ce groupe de navires, contre le terrorisme.

L'autre chose à dire, c'est que nous sommes fiers de faire partie de cette défense contre le terrorisme soit chez nous, soit ailleurs. Nous travaillons avec les Français et avec les autres nations pour atteindre ce but qui est très important pour le Canada.

* * *

● (1440)

[Traduction]

LES RELATIONS CANADO-AMÉRICAINES

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, dans le dossier de l'Irak, les libéraux ont décidé de se liguer avec la France plutôt qu'avec notre plus important partenaire commercial.

Hier les États-Unis ont resserré leurs mesures de sécurité nationale en faisant savoir au gouvernement du Canada qu'ils allaient dorénavant faire observer les conditions d'admission et de sortie à tous les postes frontaliers du sud de l'Ontario.

Pourquoi le gouvernement met-il en péril des millions d'emplois au Canada qui dépendent des exportations vers les États-Unis?

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement des États-Unis a fait cette annonce dans le contexte de sa propre sécurité intérieure. Notre participation à la guerre contre l'Irak n'a rien à voir dans cette décision, qui porte sur les critères qui permettent aux Américains de déterminer qui a le droit d'entrer dans leur pays. Ce sont là deux choses bien différentes.

En tentant de confondre les Canadiens pour leur faire croire que nous réduisons notre influence auprès de nos voisins américains, l'Alliance fait simplement le jeu des Américains. C'est une affirmation mesquine qui vise à déprécier le gouvernement plutôt qu'à servir les intérêts réels de notre pays.

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le gouvernement ne cesse d'éveiller l'hostilité de l'administration actuelle des États-Unis par ses politiques et ses commentaires antiaméricains. Les fournisseurs de matériel de défense sont invités à déménager leur production aux États-Unis à cause de l'opposition du Canada et du risque de retards à la frontière.

Combien d'emplois supplémentaires le gouvernement est-il prêt à perdre à cause de ses politiques antiaméricaines?

Questions orales

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, la députée prétend que la situation de l'emploi n'est pas bonne au Canada. Elle me donne ainsi la chance de dire que le Canada a créé plus de 560 000 nouveaux emplois l'an dernier, alors que les États-Unis en ont perdu 200 000.

* * *

[Français]

L'IRAK

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, le ministre de la Défense a annoncé hier qu'il retirerait des officiers du commandement unifié au Qatar au motif que ces derniers pourraient possiblement prendre part au conflit en Irak et qu'il ne le souhaitait pas. Or, les soldats qui sont intégrés à des unités combattantes, soit américaines soit britanniques, seront directement impliqués dans le combat.

Pourquoi retirer les officiers pour qu'ils ne soient pas impliqués au combat et laisser les soldats s'impliquer dans le combat?

L'hon. John McCallum (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, la raison pour laquelle on a réduit le nombre de personnes au Qatar, c'est précisément parce que le Canada n'enverra pas d'armée, ni d'avion, ni d'autres forces pour la guerre parce qu'on ne participe pas à cette guerre, comme l'a dit le premier ministre.

La raison pour laquelle il y a un petit nombre, une trentaine de personnes dans des rôles non combattants, c'est parce que nous avons une tradition depuis des décennies d'avoir des échanges avec nos alliés et cela continue.

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, la situation est tout à fait particulière. Les officiers qui seront retirés du commandement unifié ne seront plus là pour répondre, en quelque sorte, aux soldats canadiens qui sont intégrés à des unités combattantes.

Voici ce que je demande au ministre: puisqu'il a cru bon de retirer les officiers, comment peut-il expliquer, avec la même logique, qu'il laisse les soldats là, n'ayant même plus de répondant et complètement sous l'autorité des officiers américains et britanniques? C'est cela le problème que sa décision va causer.

L'hon. John McCallum (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, avec respect, je pense que c'est la logique du député qui laisse à désirer.

Ce qui arrive là-bas, c'est que depuis des décennies, on a fait des échanges avec nos alliés, les Britanniques, les Américains, etc. Lorsque ces soldats sont avec, par exemple les Britanniques ou les Américains, ils sont sous le contrôle des Américains ou des Britanniques. Donc, on n'a pas besoin d'officiers canadiens là-bas. Sauf que, ultimement, ces soldats sont sous le contrôle du gouvernement canadien.

* * *

● (1445)

[Traduction]

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Deborah Grey (Edmonton-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, c'est certainement peu réconfortant pour ces gens.

Un compte rendu des forces armées divulgué hier soir révèle que nos Sea King, qui sont vieux de 40 ans, ne sont pas équipés des appareils de vision nocturne nécessaires pour remplir leurs missions.

Par conséquent, ils ont été incapables de s'acquitter complètement des tâches qui leur ont été assignées dans le cadre de l'application des sanctions des Nations Unies contre l'Irak et pendant l'opération Apollo. En fait, nos Sea King n'ont même pas pu participer aux opérations nocturnes avec la marine américaine.

Je souhaite que le ministre démontre un peu plus de lucidité au sujet de ce problème. Pourquoi le gouvernement libéral continue-t-il d'envoyer des Sea King participer à des missions, sachant qu'ils ne pourront pas s'en acquitter? Est-ce le fait d'un mauvais jugement ou d'une politique malavisée?

L'hon. John McCallum (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, les Sea King se sont admirablement bien acquittés de leurs missions dans la région. Ils ont effectué quelque 2 000 sorties dans le cadre de l'opération Apollo, dans la région du Golfe. Comme je l'ai déjà dit à de nombreuses reprises, ils ont effectué environ la moitié des arrêts...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je sais que certains députés aiment bien aider le ministre à répondre en lui mettant des mots dans la bouche, mais le ministre semble tout à fait capable de répondre seul. Je suis convaincu qu'il est reconnaissant de l'aide qu'on veut lui apporter, mais nous devons pouvoir entendre sa réponse. Les nombreuses suggestions des députés m'empêchent d'entendre la réponse.

Le ministre de la Défense nationale a la parole. Nous voulons entendre sa réponse.

L'hon. John McCallum: Monsieur le Président, comme j'essayais de le dire, nous avons entre 10 et 15 p. 100 du matériel, dont les hélicoptères, qui est présent dans la région et nous avons effectué la moitié des arrêts faits par hélicoptère et des visites effectuées par les marins.

J'estime que notre marine et nos hélicoptères ont fait un travail remarquable.

Mme Deborah Grey (Edmonton-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, nous savons que ces missions sont dangereuses, et les Sea King ne sont pas équipés de façon adéquate. N'étant pas dotés d'appareils de vision nocturne, ils doivent s'approcher suffisamment des bateaux non identifiés afin de pouvoir lire les indications sur leurs flans, ce qui expose les équipages à des tirs.

Il est grand temps que le premier ministre se rende à l'évidence. Il a eu la possibilité de remplacer les Sea King il y a dix ans. Quand va-t-il enfin reconnaître que pour sauver la face sur le plan politique il met en péril la vie de nos militaires?

L'hon. John McCallum (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, la vie de nos pilotes d'hélicoptère est d'une grande importance autant pour le gouvernement que pour les Canadiens. Aussi, vais-je donner l'heure juste à la députée. Contrairement à ce qu'elle dit, les hélicoptères ne s'approchent pas des navires, mais restent à une distance de cinq milles. Quant à leurs appareils de vision nocturne, nous sommes en train de les mettre à niveau.

Ce matin, je me suis entretenu avec trois pilotes d'hélicoptère, qui m'ont expliqué ces procédures et ils m'ont dit que les opérations qu'ils effectuent sont tout à fait sûres.

*Questions orales***LES PERSONNES HANDICAPÉES**

M. Janko Peric (Cambridge, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances.

De grandes associations de défense des droits des personnes handicapées et de leurs familles ont exprimé des inquiétudes concernant le crédit d'impôt pour personnes handicapées et son accessibilité. Quelles mesures le gouvernement a-t-il prises pour dissiper les graves préoccupations des Canadiens handicapés?

L'hon. Maurizio Bevilacqua (secrétaire d'État (Institutions financières internationales), Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement éprouve de la gratitude à l'égard de ceux qui participent au processus des politiques publiques du gouvernement. Aux termes du budget, l'allègement fiscal pour les personnes handicapées passe à 1,3 milliard de dollars par an, soit plus du double du montant de 600 millions de dollars qu'il était en 1996.

En outre, le gouvernement a prévu une nouvelle prestation pour enfants handicapés de 1 600 \$, afin de venir en aide aux 40 000 familles ayant des enfants dans cette situation. De plus, nous avons formé un Comité consultatif technique pour examiner les mesures fiscales concernant les personnes handicapées. Il est clair que le gouvernement ne se contente pas d'écouter et qu'il agit.

* * *

LA SÉCURITÉ À LA FRONTIÈRE

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, la situation aux postes frontaliers canado-américains empire en raison des mesures de sécurité plus strictes imposées par les États-Unis. Les bouchons de circulation et les retards menacent la survie des entreprises et mettent les municipalités dans une situation précaire. Le vice-premier ministre a dit que nous entrons dans une période d'incertitude. Les municipalités réagissent en activant leurs plans d'urgence. Nous savons d'ores et déjà qu'elles vont encourir des coûts supplémentaires.

Le gouvernement n'a pas bonne presse auprès des municipalités, mais va-t-il quand même faire un geste dès maintenant et le premier ministre va-t-il appuyer financièrement les municipalités qui vont devoir assumer le coût de ces plans d'urgence?

● (1450)

L'hon. Elinor Caplan (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, j'ai quelques renseignements sur la situation à la frontière que j'aimerais partager avec le député.

Le pont Ambassador est l'un de nos points de passage frontaliers les plus fréquentés; il est très important du point de vue commercial. Le député voudra sans doute savoir, comme tous les autres députés d'ailleurs, que l'attente au pont Ambassador était de 15 minutes hier et de 120 minutes toute la journée d'aujourd'hui. Au tunnel Windsor-Detroit, l'attente était de 5 minutes hier soir, de 45 minutes à 8 heures ce matin, et elle est de 30 minutes depuis.

Nous travaillons en étroite collaboration avec les Américains pour que les marchandises continuent à circuler le mieux possible pendant cette période stressante et difficile.

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, la ministre n'a pas du tout répondu à la question du député.

Non seulement les localités frontalières sont aux prises avec d'énormes difficultés, mais les particuliers sont harcelés et obligés de s'enregistrer en fonction de leur profil racial; voilà maintenant que les États-Unis leur imposent de nouvelles exigences en matière de visa. Même les Canadiens qui passent la frontière quotidiennement

pour aller travailler aux États-Unis sont soumis à un interrogatoire quand ils rentrent, de la part des douaniers canadiens, en plus.

J'aimerais demander au premier ministre pourquoi le gouvernement canadien ne défend pas les droits de ces Canadiens et pourquoi il ne fait pas clairement savoir que nous ne tolérerons pas le profilage racial et le harcèlement sanctionnés par l'État de citoyens et de résidents canadiens ?

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, comme la ministre du Revenu national l'a mentionné, nous traversons une période stressante. Le fait est que nous collaborons avec nos collègues américains pour résoudre ces problèmes, en dépit du stress de la situation. À tous les paliers du gouvernement, que ce soit entre le vice-premier ministre et le secrétaire Ridge, le secrétaire Powell et moi-même, ou nos autres homologues, tous les ministres de notre gouvernement collaborent avec leurs homologues du gouvernement américain.

Nous réduisons les retards et les frictions à la frontière. Nous entretenons avec le gouvernement américain de meilleures relations que n'importe quel autre pays au monde. Nous continuerons à y travailler et à maintenir ces relations dans l'intérêt des Canadiens.

* * *

LES MARCHÉS PUBLICS

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre.

En février, David Lutz, un avocat de Hampton, au Nouveau-Brunswick, a recommandé à tous ses employés de devenir membres du Parti libéral afin de protéger le contrat lucratif que son cabinet a conclu avec le ministère fédéral de la Justice. Dans une note de service, dont j'ai copie, M. Lutz a écrit:

(...) notre premier client est le ministère fédéral de la Justice. Nous garderons ce contrat tant que John et moi demeurerons en vue dans les activités du parti.

Je pose la question au premier ministre: son gouvernement a-t-il pour politique d'accorder des contrats en fonction de l'engagement dans le parti, et non des compétences?

L'hon. Martin Cauchon (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme nous le savons tous, Justice Canada retient les services d'avocats à l'extérieur du gouvernement, non seulement dans cette région, mais également dans tout le pays. Nous observons la politique établie. Nous examinons la qualité des services, l'expertise du cabinet d'avocats et le savoir-faire des avocats engagés dans l'affaire. Nous leur confions ensuite des mandats.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, hier et aujourd'hui, à la Chambre, le premier ministre a dit très clairement que changer les régimes en place dans divers pays n'était jamais une politique souhaitable. Or, en même temps, les médias nous apprennent que le gouvernement canadien pilote un projet visant à changer le régime du président Aristide, à Haïti, et qu'il en a même fixé le délai au 1^{er} janvier 2004.

Si le gouvernement est en faveur d'un changement de régime à Haïti, comment le premier ministre peut-il affirmer que le gouvernement n'appuie pas les changements de régime?

Questions orales

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, un article de journal a fait état de la tenue d'une réunion. Notre ambassade à Haïti a donné des explications et a dit très clairement que nous ne cherchons aucunement à changer le régime à Haïti.

Cependant, nous sommes toujours engagés dans les mêmes activités à Haïti: nous travaillons en faveur de la démocratie, des droits de la personne et du mieux-être des Haïtiens, et nous cherchons un moyen de rétablir un semblant d'ordre dans les Antilles, dans l'intérêt des Antillais et des Canadiens. Nous allons poursuivre ces efforts.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le vérificateur général adjoint, Hugh McRoberts, a pris une mesure extraordinaire en exhortant le ministère de la Défense nationale à fonder sur le meilleur rapport qualité-prix le remplacement des hélicoptères maritimes attendu depuis longtemps. Apparemment, il craint que les intérêts politiques n'aient encore une fois préséance sur la bonne façon de procéder.

Le ministre de la Défense nationale confirmera-t-il aujourd'hui que son ministère choisira l'appareil offrant le meilleur rapport qualité-prix et le moins cher qui sera proposé?

• (1455)

L'hon. John McCallum (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, comme j'ai déjà répondu à cette question mille et une fois, je devrais peut-être signaler au leader du NPD qu'il m'a mal cité. Ce que j'ai dit, c'est que pendant que nous protégeons les navires de nos alliés dans la région, ce n'est peut-être pas le moment de demander aux commandants des navires quelle est leur destination lorsqu'ils se font attaquer et que nous nous portons à leur défense.

La réponse à la question, c'est que le gouvernement s'est engagé à accélérer la livraison des hélicoptères en s'appuyant sur un contrat plutôt que deux. En fait, nous faisons tout ce qui est possible pour que la livraison...

Le Président: Le député de Battlefords—Lloydminster a la parole.

M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, Alliance canadienne): Vous avez parfaitement raison, monsieur le Président. Qu'est-ce que c'est que cette réponse? Le ministre est toujours un cran en arrière et il vient de le confirmer. La seule chose que le ministre a confirmée aujourd'hui c'est que, lorsqu'un Sea King s'écrase sur le pont de l'*Iroquois*, on parle d'arrondissement.

Le gouvernement libéral clame depuis dix ans qu'il s'agit là d'une de ses priorités, mais la seule évolution que nous avons constatée dans ce dossier, c'est la révision à la baisse des exigences, à tel point que nos Sea King vieux de 40 ans pourraient remporter l'appel d'offres. Imaginez, monsieur le Président!

Le ministre des Travaux publics peut-il nous donner l'assurance que le contrat qu'il signera sera fondé sur le meilleur rapport qualité-prix, et non sur de vulgaires considérations politiques?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre responsable de la Commission canadienne du blé et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement travaille d'arrache-pied pour faire progresser ce dossier. Le ministre de la Défense nationale a pris des mesures très

importantes à la fin de l'année, relativement au regroupement des contrats. Nous attendons que d'autres mesures soient prises cette semaine et la semaine prochaine. Nous sommes impatients de mener à bien cette affaire et d'obtenir les meilleurs résultats possibles pour les Canadiens.

* * *

[Français]

L'INDUSTRIE LAITIÈRE

M. Sébastien Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay, BQ): Monsieur le Président, la semaine dernière, plus de 400 producteurs du Lac-Saint-Jean—Saguenay se sont réunis à Alma pour exiger des gestes concrets du gouvernement fédéral, qui les a abandonnés à leur sort. Les importations de substances laitières, la fin des subsides et la faible augmentation du prix du lait font en sorte que leurs revenus sont en chute libre.

L'été dernier, au caucus des libéraux fédéraux tenu à Saguenay, le ministre de l'Agriculture avait promis de mettre sur pied un groupe de travail sur la gestion de l'offre. Sept mois plus tard, est-ce que le ministre peut nous faire part des conclusions du groupe de travail?

L'hon. Pierre Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, le ministre de l'Agriculture et moi-même avons effectivement mis sur pied, lors de notre caucus à Saguenay au mois d'août l'an dernier, un groupe de travail avec les producteurs laitiers, le ministère de l'Agriculture et le ministère du Commerce international. Il y a eu des rencontres de travail au niveau de nos fonctionnaires avec les producteurs de lait.

Le rapport nous a été remis il y a quelques jours. J'ai déjà eu une rencontre de travail avec le ministre de l'Agriculture, et nous allons leur communiquer bientôt les décisions que nous pouvons prendre.

Les producteurs de lait savent très bien que ce gouvernement a toujours défendu le système de gestion de l'offre et continuera de défendre les intérêts des producteurs laitiers, qui profitent largement d'un excellent système que nous avons mis en...

Le Président: L'honorable député de Lac-Saint-Jean—Saguenay a la parole.

M. Sébastien Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay, BQ): Monsieur le Président, le ministre doit comprendre que pour la moitié des producteurs laitiers, les bénéfices ne couvrent pas les coûts de production.

Qu'est-ce que le ministre attend pour agir afin que les producteurs retrouvent un niveau de vie acceptable?

L'hon. Pierre Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, ce qu'il y a de plus important pour les producteurs laitiers, dans toutes les rencontres que nous avons eues avec eux, c'est un système de gestion de l'offre, un système que ce gouvernement a mis en place il y a 30 ans.

Plus de la moitié des quotas sont entre les mains des producteurs de lait du Québec, qui profitent de ce système que nous avons mis en place. Nous allons continuer de le défendre et de le promouvoir parce qu'il sert également très bien les meilleurs intérêts de nos consommateurs.

Questions orales

[Traduction]

LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES

M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la révélation d'une autre fraude en matière de TPS donne un nouveau sens à l'idée d'être en fuite. Un ancien Torontois, Charles Lam, s'est enfui vers une vie de luxe à Hong Kong après avoir créé 190 compagnies fictives pour percevoir des centaines de milliers de dollars de TPS.

Sa capacité d'entrer au Canada et d'en sortir et de commettre des infractions au Canada montre comment le gouvernement traite les menaces à la sécurité et la fraude fiscale. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas su arrêter Charles Lam?

L'hon. Elinor Caplan (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, l'affaire dont parle le député d'en face remonte aux années 1992 à 1994. C'était l'époque, soit dit en passant, où ses collègues du cinquième parti ont instauré le régime que, je le signale, nous avons considérablement amélioré.

Je dirai au député d'en face que, même lorsqu'une personne a quitté le pays, nous pouvons invoquer contre elle la législation de l'extradition—ce que nous faisons de plus en plus—et essayer de recouvrer les fonds qu'elle a frauduleusement pris au gouvernement fédéral.

● (1500)

M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Alliance canadienne): Dix ans plus tard, monsieur le Président, le gouvernement n'a toujours pas réussi à attraper ce type ni à récupérer l'argent. C'est tout simplement incroyable.

Le fait est que Charles Lam continue de mener grand train aux frais des contribuables et il est affreux que la ministre n'arrive absolument pas à l'arrêter avec d'autres fraudeurs de la TPS. Par son refus d'agir, elle montre qu'elle s'en moque tout bonnement. C'est d'ailleurs à son corps défendant qu'elle comparaitra plus tard aujourd'hui devant le comité des comptes publics. La ministre se décidera-t-elle enfin à demander à l'Agence canadienne des douanes et du revenu d'inscrire les fraudes en matière de TPS dans les comptes publics comme des pertes et non comme des sommes radiées?

L'hon. Elinor Caplan (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, les députés sont censés être exacts dans leurs propos. Le député d'en face ne peut pas citer une seule fois où j'ai rechigné à comparaître devant un comité parlementaire. J'ai toujours répondu volontiers aux questions du député d'en face et, franchement, en ce jour où je comparais avec plaisir devant le comité pour répondre à ses questions, il ne sied pas que le député me pose une question franchement insultante.

* * *

LES MARCHÉS PUBLICS

M. Grant Hill (Macleod, Alliance canadienne): Monsieur le Président, hier, la ministre de la Santé a tenté de justifier l'embauche de Joanne Meyer par l'intermédiaire de l'entreprise de restauration Ferrari, en affirmant qu'elle était la plus qualifiée pour occuper le poste en question. Cela m'a fait penser à l'ancien solliciteur général, et nous savons tous où il siège maintenant.

L'ancien ministre responsable du portefeuille de la Santé peut-il dire pourquoi Joanne Meyer, qui a obtenu un contrat sous le nom de JM Enterprises, n'a pas obtenu ce contrat directement, mais plutôt par l'intermédiaire de cette entreprise de restauration?

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, je serai claire. On m'a assurée que personne ne remet en question la qualité du travail effectué. Comme je l'ai déjà indiqué dans mes réponses aux questions du député, les fonctionnaires du ministère de la Santé examinent les faits entourant le contrat en question. Il me tarde de prendre connaissance de leurs conclusions dès qu'ils auront terminé leur travail.

M. Grant Hill (Macleod, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je peux rassembler les faits rapidement. Je me demande simplement pourquoi le ministère de la Santé, qui compte des milliers d'employés, ne consulte pas le budget ministériel de l'ancien ministre responsable?

Je pose de nouveau ma question. Pourquoi cette personne, qui a obtenu un contrat sous le nom de JM Enterprises, n'a pas obtenu ce contrat directement, mais plutôt par l'intermédiaire d'une entreprise de restauration d'autos? La question est simple. Nous voulons une réponse simple.

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, je vais fournir une réponse simple, réponse que j'ai déjà donnée à la Chambre d'ailleurs. Mes fonctionnaires rassemblent les faits nécessaires entourant l'administration du contrat en question. Il me tarde de prendre connaissance de ces détails.

* * *

[Français]

LE FLEUVE SAINT-LAURENT

M. Jean-Yves Roy (Matapédia—Matane, BQ): Monsieur le Président, la Garde côtière canadienne a pris la décision de ne plus payer pour le dragage du fleuve Saint-Laurent, tandis qu'elle continue à payer le dragage des Grands Lacs, du lac Winnipeg et du fleuve Fraser dans le Grand Nord.

Comment le ministre des Pêches et des Océans peut-il justifier une telle décision qui traite le Québec différemment et qui cause un préjudice sérieux aux ports du Québec?

L'hon. Robert Thibault (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement du Canada a pris une décision il y a un certain temps, à savoir que la Garde côtière ne s'occuperait plus du dragage, sauf dans les cas où on a des traités internationaux, soit dans les deux cas que le député mentionne.

Dans le cas du Saint-Laurent, on avait une entente avec l'industrie maritime où on est un maître-d'oeuvre, mais les frais étaient payés par l'industrie. On négocie présentement une nouvelle entente.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, le ministre des Affaires étrangères vient de dire qu'on a publié un rectificatif en réponse à l'accusation on ne peut plus claire selon laquelle le Canada serait l'instigateur d'un projet visant à destituer le président Aristide. Peut-on savoir ce que dit ce rectificatif, d'une part, et d'autre part, est-ce que le ministre peut déposer le compte rendu de la réunion qui a eu lieu à ce sujet?

Recours au Règlement

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, puisque c'est le secrétaire d'État pour l'Amérique latine et l'Afrique qui a présidé cette réunion, je crois qu'il conviendrait que le député lui pose directement la question et lui demande de l'informer de ce qui s'y est passé. Je serai néanmoins ravi de déposer à la Chambre le texte des explications fournies par notre ambassade à Haïti.

* * *

● (1505)

[Français]

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je voudrais souligner la présence dans nos tribunes de quatre Canadiens qui ont reçu aujourd'hui la Médaille canadienne du maintien de la paix.

[Traduction]

Ces personnes représentent 75 employés de l'Agence des douanes et du revenu de partout au Canada qui se sont portés volontaires pour la mission de maintien de la paix conduite en Macédoine au début des années 90. Il s'agit de M. Michael Bosson, Mme Linda Chemish, M. Ed Hart et M. Robert Laquerre.

Des voix: Bravo!

* * *

LES VOIES ET MOYENS

AVIS DE MOTION

L'hon. Maurizio Bevilacqua (secrétaire d'État (Institutions financières internationales), Lib.): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 83(1) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer un avis de motion des voies et moyens concernant une loi visant à mettre en oeuvre certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 18 février 2003. Je dépose également des notes explicatives. Je demande que l'étude de la motion soit inscrite à l'ordre du jour.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

Le Président: Je dois informer la Chambre que, conformément au paragraphe 81(14) du Règlement, la motion relative aux crédits qui doit être étudiée demain est la suivante:

Que la Chambre enjoigne au gouvernement de ne pas participer à l'intervention militaire décrétée par les Américains en Irak.

[Français]

Cette motion inscrite au nom de l'honorable député de Laurier—Sainte-Marie fait l'objet d'un vote.

Des copies de la motion sont disponibles au Bureau.

* * *

[Traduction]

RECOURS AU RÈGLEMENT

LA PRÉSENTATION DU BUDGET DE L'ONTARIO

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, mon recours au Règlement porte sur une chose que vous considérerez peut-être ne pas être de votre ressort, mais je prétends que chaque fois que les traditions parlementaires et l'héritage du Parlement sont menacés, la Chambre des communes devrait être

inquiète et vous, monsieur le Président, en tant que notre serviteur et notre représentant de bien des façons, devriez en faire autant.

Je veux parler de la situation qu'on constate récemment au Canada où les institutions parlementaires sont remises en question. Une préoccupation est exprimée par nul autre que l'ancien greffier de la Chambre des communes, M. Marleau, et cela concerne le fait que le gouvernement ontarien propose de rendre public son budget non pas à l'Assemblée législative de l'Ontario, mais dans un studio de télévision.

L'ancien greffier de la Chambre des communes qui, comme nous le savons tous, est le co-auteur du Marleau et Montpetit, déclare dans un journal que ce qui se passe en Ontario est un signe d'arrogance coloniale sans précédent dans notre histoire, depuis la rébellion en 1838-1839. Notre ancien greffier a ajouté que ce budget télévisé serait illégitime au sens parlementaire du terme et que le gouvernement ontarien ne comprenait pas la gravité de son geste.

Monsieur le Président, dans le cadre de ce recours au Règlement, je vous invite, et je serais intéressé d'entendre ce que les députés des autres partis ont à dire à ce sujet, à parler en notre nom, à envoyer un message au nom de tous les députés dans cette enceinte qui attachent de l'importance à la tradition parlementaire et au rôle du Parlement. Que penserions-nous, et je dis cela à tous les députés ici, si un gouvernement fédéral choisissait de présenter le budget dans un studio de télévision devant un auditoire choisi plutôt qu'à la Chambre des communes, comme ce devrait être le cas?

Je vous demande, monsieur le Président, en notre nom à tous, d'envoyer un message à l'Assemblée législative de l'Ontario et d'envoyer un message d'appui au Président de l'Assemblée législative de l'Ontario, qui s'élève contre cet outrage. Je vous le demande, monsieur le Président, faites-le au nom de nous tous.

● (1510)

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suis persuadé que je parle au nom de tous les députés ici lorsque je dis que je reconnais moi aussi que c'est un outrage. Malheureusement, ce n'est pas un recours au Règlement.

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté avec grand intérêt les propos du député néo-démocrate et les observations de notre ancien greffier.

Monsieur le Président, je vous demanderais, en étudiant le point qu'il a soulevé, d'examiner le nombre de jours de séance des 10 à 12 dernières années à l'Assemblée législative de l'Ontario. Je pense que vous constaterez que ce n'est que la dernière manifestation d'un manque de respect envers l'autorité du Parlement au Canada.

Par exemple, monsieur le Président, vous constaterez que, l'an dernier, l'Assemblée législative de l'Ontario n'a siégé que 67 jours, si je ne m'abuse. L'année d'avant, je crois qu'elle a siégé 61 jours. Il n'y a pas si longtemps, cette assemblée siégeait autant que nous, mais, petit à petit, le premier ministre de cette province a enlevé des pouvoirs à son assemblée législative, et il estime maintenant ne pas avoir besoin de la consulter sur le budget.

Je vous exhorte, monsieur le Président, à examiner le nombre de jours de séance de l'Assemblée législative de l'Ontario.

Affaires courantes

Le Président: La présidence en a suffisamment entendu pour se prononcer sur le rappel au Règlement que le député de Winnipeg—Transcona a soulevé.

Le député a une longue expérience, et il doit reconnaître que, si grave que puisse être la situation en Ontario, il n'y a pas matière à invoquer le Règlement de la Chambre au sujet de questions de procédure qui se posent à l'assemblée de l'Ontario. La question relève du Président de l'assemblée ontarienne.

Le Président Carr est fort bien connu d'un grand nombre d'entre nous. Je dois vous dire que votre Président est membre du groupe des Présidents canadiens d'assemblée législative et qu'il est fort bien connu de M. Carr. Notre dernière réunion, en janvier, a même eu lieu à Queen's Park, à Toronto. J'ai eu le plaisir de rendre visite à M. Carr et de rencontrer d'autres collègues de tout le Canada. Bien entendu, nous avons discuté de procédure.

[Français]

Mais en même temps, c'est difficile de présenter un argument pour suggérer que les procédures de la législature d'Ontario font l'objet d'un recours au Règlement ici, dans cette Chambre. Ce n'est pas à votre Président ici de décider des choses concernant la procédure dans la législature d'Ontario.

[Traduction]

Le député de Winnipeg—Transcona a dit cependant qu'il voulait envoyer un message. Il voudrait que votre Président s'en charge. Le Président s'empressera de transmettre tout message qui aura été adopté par la Chambre.

Le député peut prendre des dispositions pour faire adopter une motion à la Chambre au sujet d'un message à l'Assemblée législative de l'Ontario, et votre Président s'empressera de le transmettre. Il faudra cependant que la question fasse l'objet d'un accord unanime ou qu'une motion soit adoptée ou votée après débat.

Le député est au courant de toutes ces possibilités. Il connaît mieux que bien d'autres députés les moyens à prendre pour faire adopter une motion de cette nature à la Chambre. S'il veut faire parvenir une motion à la province d'Ontario, je l'invite à emprunter cette avenue. Je peux vous assurer que votre Président, qui est l'humble serviteur de la Chambre, transmettra le message avec toute la diligence voulue.

M. Bill Blaikie: Monsieur le Président, je vous ai écouté très attentivement. Aussi je me demande si je peux demander le consentement unanime de la Chambre pour proposer une motion portant sur ce qui se passe à l'assemblée ontarienne ou plutôt sur ce qui ne s'y passe pas.

Ai-je le consentement unanime de la Chambre? Bien entendu, c'est une question qu'il vous appartient de poser, monsieur le Président. Je vous demande de vérifier s'il y a consentement unanime.

Le très hon. Joe Clark (Calgary-Centre, PC): Monsieur le Président, je comprends le genre de jeu qui se joue ici. J'applaudis l'ingéniosité du député de Winnipeg—Transcona et, si je peux me permettre de le dire, la loquacité de la présidence sur cette question.

Cependant, je considère cela comme une intrusion dans les affaires d'une autre assemblée législative, ce qui nous déplairait profondément si une assemblée législative provinciale faisait la même chose à notre égard.

Par conséquent, si une motion de ce genre était présentée, je refuserais de donner le consentement unanime.

M. Bill Blaikie: Quelle est la position du député à cet égard?

• (1515)

Le Président: La présidence tentait d'être loquace pour expliquer comment nous pourrions procéder, si la Chambre décidait de faire quelque chose dans ce sens. Le député de Calgary-Centre a clairement laissé savoir que cela n'arriverait pas.

Le député de Winnipeg—Transcona est un député chevronné. Il sait qu'il ne peut pas simplement prendre la parole et demander le consentement unanime pour proposer quelque chose. Il doit avoir quelque chose de concret.

Je sais qu'il peut rédiger quelque chose et passer par la voie normale. Après tout, il est assez influent au sein de son parti et connaît tous les leaders parlementaires. Il peut faire les arrangements nécessaires si on en arrive à une entente.

Évidemment, il voudra discuter de la question avec le député de Calgary-Centre.

Je crois que c'est peine perdue. À mon avis, nous avons fait le tour de la question ou à peu près, mais le député de Winnipeg—Transcona peut toujours faire une autre tentative.

M. Bill Blaikie: Monsieur le Président, qu'il soit consigné au compte rendu que les conservateurs et les alliés ont refusé de saisir l'occasion de condamner ce qui se passe en Ontario.

Le Président: Je croyais que le député allait essayer de nous aider.

LA PÉRIODE DES QUESTIONS ORALES

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, durant la période des questions orales, j'ai mentionné une lettre dont j'ai une copie. Je demande maintenant le consentement de la Chambre des communes pour déposer ce document.

Le Président: Y a-t-il consentement unanime pour le dépôt de ce document?

Des voix: Non.

Le Président: Il n'y a pas consentement.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

M. Geoff Regan (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 36(8), j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à 12 pétitions.

Affaires courantes

[Français]

EXPORTATIONS ET DÉVELOPPEMENT CANADA

L'hon. Pierre Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, conformément aux dispositions de l'article 32(2) du Règlement de la Chambre des communes, j'ai le plaisir de déposer, dans les deux langues officielles du Canada, le résumé du plan de la société Exportations et Développement Canada de 2003 à 2007.

LA SANCTION ROYALE

[Traduction]

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu le message suivant:

Rideau Hall
Ottawa

Le 19 mars 2003

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous aviser que la très honorable Adrienne Clarkson, Gouverneure générale du Canada, a octroyé la sanction royale par déclaration écrite au projet de loi mentionné à l'annexe de la présente lettre le 19 mars 2003, à 10 h 1.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

La secrétaire de la Gouverneure générale,
Barbara Uteck

L'annexe dit que la sanction royale a été donnée au projet de loi C-12, Loi favorisant l'activité physique et le sport, chapitre 2.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter le vingt-deuxième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, au sujet du rapport de la Commission de délimitation des circonscriptions électorales pour l'Île-du-Prince-Édouard.

Ce rapport fait savoir à la Chambre que le comité n'a reçu aucune opposition soulevée par un député à l'égard du rapport.

INDUSTRIE, SCIENCES ET TECHNOLOGIE

M. Walt Lastewka (St. Catharines, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le deuxième rapport du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie.

Conformément à l'article 97.1 du Règlement, le comité demande un délai supplémentaire de 30 jours pour étudier le projet de loi C-249, Loi modifiant la Loi sur la concurrence, renvoyé au comité le 24 octobre 2002.

* * *

● (1520)

LOI SUR LA JOURNÉE DES ANCIENS COMBATTANTS DE LA MARINE MARCHANDE

M. Paul Bonwick (Simcoe—Grey, Lib.), appuyé par le député de Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, demande à pré-

senter le projet de loi C-411, Loi instituant la Journée des anciens combattants de la marine marchande.

—Monsieur le Président, avant de lire le projet de loi, j'aimerais profiter de l'occasion pour remercier mon collègue de Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore d'avoir appuyé le projet de loi.

Je suis très honoré et très fier de présenter ce projet de loi non sectaire qui, j'en suis sûr, recevra le plein appui de tous les députés de la Chambre des communes. J'aimerais également remercier tout spécialement M. Jack Stapleton de ma circonscription.

Je demanderais donc à la Chambre d'écouter le préambule du projet de loi visant à instituer la Journée des anciens combattants de la marine marchande qui stipule que, attendu que les anciens combattants de la marine marchande ont participé...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le député ne peut lire le projet de loi quand il en fait la présentation. Celui-ci sera lu pour la première fois aujourd'hui. Le député peut donner un bref résumé du projet de loi. Je sais que c'est ce qu'il préférera faire plutôt que de lire le projet de loi, que les députés pourront lire une fois qu'il aura été imprimé.

M. Paul Bonwick: Monsieur le Président, merci beaucoup de me le rappeler. J'avais seulement supposé que les députés aimeraient l'entendre une fois de plus comme ils l'ont fait au cours de la dernière session.

Il s'agit clairement d'un projet de loi qui reconnaîtra les efforts déployés par les anciens combattants de la marine marchande tout au long des différents conflits auxquels le Canada a participé, les milliers de vies perdues pour assurer et raffermir la démocratie non seulement dans ce pays mais partout dans le monde.

Étant originaire de la ville maritime de Collingwood, en Ontario, je ne saurais être plus fier de présenter ce projet de loi à la Chambre des communes.

(Les motions sont réputées adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

* * *

LOI SUR LES DONS D'ORGANES

Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Centre-Nord, NPD) demande à présenter le projet de loi C-412, Loi établissant le Registre national des donneurs d'organes et visant à coordonner et à promouvoir les dons d'organes partout au Canada.

—Monsieur le Président, je suis ravie de présenter une loi établissant le Registre national des donneurs d'organes et visant à coordonner et à promouvoir les dons d'organes partout au Canada. Ce projet de loi vise à sauver des vies en s'assurant que les Canadiens qui ont besoin d'organes vitaux pourront bénéficier du système d'identification et d'appariement des donneurs le plus efficace et le mieux coordonné qui soit.

Il est indispensable d'améliorer notre faible taux de dons d'organes, qui est de 15 par tranche d'un million de personnes. Il y a aussi lieu d'améliorer la coordination afin d'être en mesure de tirer le meilleur parti possible des dons d'organes effectués. Les personnes bénéficiant d'une transplantation d'organes ont une vie plus longue et plus saine.

Près de 150 des 3 500 Canadiens et plus dont le nom figure sur une liste en vue d'une transplantation meurent chaque année pendant qu'ils attendent. Je crois, comme beaucoup d'autres, que nous pouvons tirer profit de ce genre de projet de loi et que nous pouvons faire une différence dans la vie des Canadiens qui ont terriblement besoin de nouveaux organes pour survivre.

(Les motions sont réputées adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

* * *

LE CODE CRIMINEL

M. Chuck Cadman (Surrey-Nord, Alliance canadienne) demande à présenter le projet de loi C-413, Loi modifiant le Code criminel (numéro d'identification de véhicule).

—Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Skeena d'avoir appuyé le projet de loi.

Je présente cette mesure législative visant à modifier le Code criminel en ce qui concerne les vols de voitures et en particulier pour inclure un article précisant que le fait de trafiquer le numéro d'identification d'un véhicule, ou NIV, est une infraction criminelle. Le texte érige en infraction le fait de modifier, de maquiller ou d'enlever le numéro d'identification d'un véhicule à moteur.

Selon Statistique Canada, le nombre de vols de voitures augmente depuis des années. Ces vols coûtent chaque année au moins 600 millions de dollars aux Canadiens. Le Code criminel n'aborde pas expressément la question des numéros d'identification de véhicule, ce qui constitue une énorme échappatoire dont profite le crime organisé.

Depuis des années, les forces policières disent que le traficage du numéro d'identification d'un véhicule doit devenir une infraction criminelle afin de faciliter les enquêtes et les poursuites se rattachant aux réseaux organisés de vol de voitures. Je mets la mesure législative que je présente à la disposition du ministre de la Justice afin qu'il s'en serve pour bloquer cette échappatoire. Les enquêteurs chargés d'éclaircir les vols de voitures ont besoin d'un article du Code criminel interdisant la modification, le maquillage ou l'enlèvement du numéro d'identification d'un véhicule à moteur afin de mettre un terme aux activités des réseaux de vol de voitures exploités par le crime organisé.

(Les motions sont réputées adoptées, le projet de loi est lu la première fois et imprimé.)

* * *

• (1525)

[Français]

PÉTITIONS

L'IRAK

M. Yves Rocheleau (Trois-Rivières, BQ): Monsieur le Président, je voudrais présenter une pétition qui m'apparaît très pertinente dans le contexte du conflit entre l'Irak et les États-Unis et aussi quant à l'implication du Canada dans ce conflit. La pétition se lit comme suit:

«Nous, soussignés, jeunes membres et sympathisants d'Amnistie internationale réunis à notre congrès annuel, sommes très inquiets, car le recours à la force armée figure au nombre des options qu'envisagent certains membres du Conseil de sécurité des Nations Unies dans le dossier de l'Irak.

Nous demandons instamment à la Chambre des communes du Canada d'accorder une importance primordiale à la protection des droits humains et aux préoccupations humanitaires relatives à la vie et à la sécurité de la population irakienne. Nous ne voulons pas que le Canada s'engage dans une opération militaire déterminée unilatéralement, à l'encontre des décisions des Nations Unies, par une superpuissance, comme le font actuellement les États-Unis».

Affaires courantes

Cette pétition est signée par environ 500 sympathisants et membres de d'Amnistie internationale.

[Traduction]

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais déposer une pétition signée par des centaines de Canadiens qui s'opposent à la guerre en Irak. Cette pétition s'ajoute à celles qui ont déjà été présentées au nom de milliers d'autres Canadiens.

La pétition prévoit entre autres que le Parlement canadien rejette toute proposition américaine visant à faire participer le Canada à une guerre illégale. Même si le gouvernement a déclaré ne pas être disposé à participer au conflit, nombre de Canadiens demeurent inquiets du fait que 31 officiers de l'armée canadienne participent aux opérations en cours au Proche-Orient avec les forces britanniques et américaines. En outre, de nombreux bâtiments canadiens se trouvent dans la région du Golfe. Les pétitionnaires veulent avoir l'assurance que le Parlement affirmera clairement et d'une seule et même voix que le Canada ne prendra part à aucune intervention militaire au Proche-Orient.

LA RECHERCHE SUR LES CELLULES SOUCHES

M. Dale Johnston (Wetaskiwin, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je présente aujourd'hui deux pétitions.

La première est signée par un groupe d'électeurs de ma circonscription qui appuient la recherche éthique sur les cellules souches. Ils appuient la recherche portant sur la maladie de Parkinson, la maladie d'Alzheimer, le diabète, le cancer, la dystrophie musculaire, les lésions de la moelle épinière et d'autres maladies. Par conséquent, les pétitionnaires pressent le gouvernement d'axer son soutien législatif sur la recherche sur les cellules souches adultes en vue de découvrir les traitements et les thérapies nécessaires aux Canadiens atteints de ces maladies.

LA PORNOGRAPHIE JUVÉNILE

M. Dale Johnston (Wetaskiwin, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je présente une seconde pétition signée par nombre de mes électeurs qui exhortent le Parlement à prendre les mesures nécessaires pour déclarer illégal tout matériel faisant la promotion et la glorification de la pédophilie et d'activités sadomasochistes mettant en cause des enfants.

M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition sur la pornographie juvénile. Elle est signée par un bon nombre d'électeurs de ma circonscription dont plusieurs sont membres des premières nations et vivent dans des réserves.

Les pétitionnaires signalent à la Chambre qu'une nette majorité de Canadiens condamnent la création et l'utilisation de pornographie juvénile. Ils soulignent que les tribunaux n'ont pas appliqué la loi actuelle en la matière de façon à clairement faire savoir qu'une telle exploitation des enfants sera promptement réprimée.

Les pétitionnaires exhortent le Parlement à prendre les mesures nécessaires pour protéger nos enfants en déclarant illégal tout matériel faisant la promotion et la glorification de la pédophilie et d'activités sadomasochistes mettant en cause des enfants.

M. Paul Bonwick: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'aimerais obtenir le consentement unanime de la Chambre pour que mon projet de loi passe directement à l'étape de la deuxième lecture et qu'il soit ensuite renvoyé au comité en vue de son examen dès la prochaine séance du comité.

Le Président: Y a-t-il consentement unanime?

Affaires courantes

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Geoff Regan (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, nous répondrons aux questions n^{os} 119, 151 et 166 aujourd'hui.

[Texte]

Question n^o 119—**M. Rick Borotsik:**

Le ministre responsable de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire peut-il nous fournir une estimation de la hausse des primes d'assurance-récolte pour l'an prochain en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Les pouvoirs publics mettent actuellement la dernière main à tous les éléments du Cadre stratégique pour l'agriculture (CSA). Ce cadre guidera l'élaboration de tous les aspects du soutien gouvernemental au secteur agricole au cours des cinq prochaines années. Le CSA couvre non seulement la gestion des risques d'entreprise, mais prévoit la protection de l'environnement, l'intensification de nos efforts en matière d'innovation et de science et une meilleure préparation des agriculteurs en raison du volet Renouveau, grâce à une plate-forme unique, solide, qui aidera l'agriculture canadienne à tirer le maximum des nouvelles possibilités qui s'offrent sur les marchés intérieurs et extérieurs.

Le Programme d'assurance-récolte sera un élément fondamental du CSA. Son importance a été démontrée encore une fois avec le paiement rapide d'indemnités records ces dernières années. Le CSA conservera les éléments réussis de l'actuel programme d'assurance-récolte et offrira également une latitude additionnelle et des fonds pour étendre et améliorer le programme. Plus précisément, lorsque le CSA sera pleinement appliqué, il encouragera une plus grande participation grâce à l'élaboration d'un plus large éventail d'options et de privilèges dans le programme, offrira à tous les agriculteurs l'accès à une couverture maximale (90 p. 100); apportera à tous les agriculteurs du Canada le même niveau de soutien fédéral pour les primes, ciblera le plus grand soutien gouvernemental vers les situations de graves baisses de production et augmentera la part du soutien assumée par le gouvernement fédéral d'environ 50 p. 100 à 60 p. 100 des contributions gouvernementales totales.

La plupart des provinces ont annoncé, ou sont sur le point d'annoncer, les changements à leur programme d'assurance-récolte pour 2003, de sorte qu'à ce moment-là, le coût prévu des primes pour 2003 sera plus évident.

Le coût des primes en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba augmentera en 2003. La valeur et les raisons de ces hausses des coûts varient selon la province; cependant les trois gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral ont accepté que la part du coût total des primes assumée par les producteurs ne changera pas en 2003.

Chaque année, les provinces déterminent le taux des primes d'assurance-récolte à partir d'une formule actuarielle. Les taux des primes de 2003 augmenteront en raison d'une plus grande couverture attribuable aux rendements actualisés, aux fortes pertes récentes et aux changements résultant dans la situation financière cumulative de la province. Malgré ces hausses, les taux des primes sont encore de beaucoup plus faibles que les valeurs qu'ils avaient atteintes durant les années 1990. Les pouvoirs publics absorbent

également une plus grande part du coût des primes (60 p. 100) au cours du présent exercice comparativement à environ 50 p. 100, il y a dix ans. Lorsque les récoltes sont bonnes, la prime moyenne des producteurs diminue; les années de plus fortes pertes, la prime moyenne augmente afin d'assurer la pérennité du Programme d'assurance-récolte.

Par ailleurs, le coût total des primes augmentera également en raison de la hausse des taux de participation découlant des améliorations apportées aux programmes actuels et de l'introduction de nouveaux programmes. L'Alberta et la Saskatchewan lanceront de nouveaux programmes et élargiront les programmes actuels en 2003. Les estimations des coûts des primes en Alberta traduisent des hausses de la participation allant de 30 à 40 p. 100 par rapport aux niveaux records atteints en 2002 avec ses programmes couvrant les fourrages et les pâturages.

La hausse des prix assurables en 2003, par rapport aux valeurs utilisées en 2002, se traduira également dans l'augmentation des coûts des primes. En raison de ces hausses possibles des prix assurés, les producteurs bénéficieront d'une plus grande protection en cas de perte de récolte. Ce niveau de protection plus élevé suppose que les agriculteurs et les pouvoirs publics paieront de plus fortes primes, mais les producteurs ont la possibilité d'assurer des prix plus faibles afin que les coûts des primes demeurent à leur portée.

À partir des facteurs énoncés plus haut, les plus récentes estimations des primes pour 2003 dans les provinces des Prairies et le total canadien sont comparés aux valeurs de 2002 dans le tableau ci-joint.

Total des primes d'assurance-récolte (millions de dollars)

	Primes de 2002	Estimations des primes en 2003
Alberta	236	335
Saskatchewan	233	356
Manitoba	89.7	110.6
Canada	728.5	995.4

Question n^o 151—**M. Jim Abbott:**

De 1993 à 2002, combien le groupe Capital Hill a-t-il facturé en tout, par année, au ministère du Patrimoine canadien et à ses sociétés d'État et agences?

L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Ministère du Patrimoine canadien:

Néant.

Archives nationales du Canada:

L'examen des dossiers de contrats et de comptes payables nous indique qu'aucun paiement n'a été effectué par les Archives nationales du Canada au Groupe Capital Hill durant la période 1993 à 2002 (années financières 1993-94 à 2001-02). De plus, nous n'avons accès qu'aux données financières qui datent de l'exercice 1996-97 et des exercices suivants, tous les dossiers précédents ayant été détruits en vertu des calendriers d'élimination des documents.

Bibliothèque nationale du Canada:

L'examen des dossiers de contrats et de comptes payables nous indique qu'aucun paiement n'a été effectué par la Bibliothèque nationale du Canada à la firme Capital Hill Group durant la période 1993 à 2002 (années financières 1993-94 à 2001-02). De plus, nous n'avons accès qu'aux données financières qui datent de l'exercice 1996-97 et des exercices suivants, tous les dossiers précédents ayant été détruits en vertu des calendriers d'élimination des documents.

Affaires courantes

Commission canadienne d'examen des exportations de biens culturels:

Capital Hill n'a pas facturé la Commission canadienne d'examen des exportations de biens culturels au cours des années 1993 à 2002.

Commission de la Capitale nationale:

Nos dossiers indiquent qu'aucun paiement n'a été effectué par la CCN à la firme mentionnée dans la question.

Commission de la fonction publique:

La Commission de la fonction publique n'a pas été facturée par le groupe Capital Hill de 1994-1995 à 2001-2002. La Commission de la fonction publique ne peut extraire l'information pour l'année 1993-1994, puis qu'elle ne se trouve plus dans nos archives.

Commission des champs de bataille nationaux:

Pendant les années financières 1993-1994 à 2001-2002, la Commission des champs de bataille nationaux (CCBN) n'a jamais eu de relation d'affaires avec le Groupe Capital Hill. Donc, aucun montant ne nous a été facturé.

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC):

Pendant la période couvrant les exercices financiers 1995-1996 à 2001-2002, il n'y avait aucun paiement du CRTC au Groupe Capital Hill. Les données antérieures à ces années ne sont pas disponibles puisque, aux termes des Lignes directrices concernant la conservation des documents administratifs communs du gouvernement du Canada, la période de conservation des documents financiers n'est que de sept ans.

Conseil des Arts du Canada:

Aucun paiement n'a été effectué par le Conseil des Arts du Canada au Groupe Capital Hill durant la période mentionnée dans la question.

Musée canadien de la nature:

Pendant les années financières 1993-1994 à 2001-2002, le Musée canadien de la nature (MCN) n'a pas eu de relation d'affaires avec le Groupe Capital Hill. Donc, aucun montant ne nous a été facturé.

Musée canadien des civilisations:

Aucun paiement n'a été effectué par le Musée canadien des civilisations au Groupe Capital Hill durant la période mentionnée dans la question.

Musée des beaux-arts du Canada:

Il n'y a eu aucune transaction entre le Musée des beaux-arts du Canada et le Groupe Capital Hill.

Musée des sciences et de la technologie du Canada:

La Société du Musée des sciences et de la technologie du Canada n'a pas été facturée par le Groupe Capital Hill de 1993-1994 à 2001-2002.

Office national du film:

Il n'y a eu aucune transaction entre l'Office national du film et le Groupe Capital Hill pendant les années mentionnées dans la question.

Parcs Canada:

Du 1^{er} avril 1993 au 31 décembre 2002, le Groupe Capital Hill n'a facturé aucun montant d'argent à l'Agence Parcs Canada: Néant.

Société du Centre national des Arts:

Le Centre national des Arts n'a fait aucun paiement au Groupe Capital Hill pendant les années mentionnées dans la question.

Société Radio-Canada:

La SRC indique que les ententes conclues avec des prestataires de services sont confidentielles.

Telefilm Canada:

Montant total facturé par le Groupe Capital Hill:

1993/1994: \$ 0.00

1994/1995: \$ 0.00

1995/1996: \$ 0.00

1996/1997: \$ 0.00

1997/1998: \$ 0.00

1998/1999: \$ 0.00

1999/2000: \$ 0.00

2000/2001: \$ 403.20

2001/2002: \$ 900.48

Question n° 166—**M. Scott Reid:**

Pour ce qui est de la langue utilisée pour les menus et le service à la clientèle dans des restaurants qui louent des locaux de la Commission de la capitale nationale, au Marché By et ailleurs: a) depuis quand des baux ordinaires prévoient-ils que les restaurateurs et d'autres fournisseurs de services servent le public dans les deux langues officielles; b) quels genres de services sont visés par l'exigence de servir le public des les deux langues officielles, et à quel endroit; c) des fournisseurs de services ont-ils un bail qui ne contient pas cette exigence et, dans l'affirmative, où sont-ils situés; d) le cas échéant, quelles mesures a-t-on prises pour faire respecter cette exigence de certains baux?

L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Commission de la capitale nationale:

a) Les locataires commerciaux de la CCN ne sont pas considérés comme des «fournisseurs de services» pour le compte de la CCN. Ils sont plutôt des entreprises privées qui louent des locaux dans des immeubles appartenant à la CCN. Les baux de la CCN qui remontent aussi loin qu'en 1974 comportent une clause liée aux langues officielles.

Affaires courantes

b) Les baux de la CCN stipulent que les locataires doivent maintenir dans les locaux loués un effectif suffisant pour dispenser un service au public dans les deux langues officielles du Canada. Il y est en outre précisé que toute la signalisation, tous les menus et tout le matériel de promotion doivent être dans les deux langues officielles du Canada et que la signalisation du locataire apposée à l'extérieur des locaux loués et toute la signalisation dans les vitrines qui peut être vue des passants doivent être dans les deux langues officielles du Canada. Ces exigences sont typiquement associées aux établissements commerciaux installés dans des locaux appartenant à la CCN.

c) Certains des baux ont été pris en charge par la CCN en conséquence de l'achat de biens ou du transfert de propriété et ne renferment pas l'exigence de fournir des services dans les deux langues officielles, mais des dispositions à cet effet y seront ajoutées lorsqu'ils seront renouvelés. Parmi les immeubles touchés, nous retrouvons le 96-100 rue Sparks (restaurant Tim Horton, locaux à bureaux, locaux pour commerce de détail), le 30 rue Metcalfe (Banque de Hong Kong et bureaux), le 123 rue Queen (Restaurant Oscar), et le 134 rue Sparks (Restaurant Shawarma) à Ottawa, ainsi que le 101 rue Montcalm (Restaurant Lotus Thai) à Gatineau, au Québec.

d) Pour faire respecter cette exigence, la CCN mise sur la collaboration des locataires en faisant appel à leur sens des affaires lorsqu'un manque est signalé par la voie d'une plainte ou autrement. Afin d'assurer l'exécution des conditions liées à la fourniture de services dans les deux langues officielles, la CCN ou ses agents inspectent les locaux loués pour suivre les progrès, en plus de communiquer avec les locataires par téléphone et de leur envoyer des lettres pour les prier de respecter les modalités du bail.

* * *

[Traduction]

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

M. Geoff Regan (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, si la question n° 126 pouvait être transformé en ordre de dépôt de document, le document en question serait déposé immédiatement.

Le Président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Question n° 126—**M. Bill Casey:**

En ce qui concerne le fait qu'en décembre 2001, on a signalé que Développement des ressources humaines Canada (DRHC), en collaboration avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), prenait des dispositions pour recenser, au moyen des déclarations de revenus, les personnes âgées qui avaient droit au Supplément de revenu garanti (SRG) mais ne le recevaient pas, en 2001 et 2002: a) quelles mesures ont été prises pour que les Canadiens âgés admissibles à cette prestation la touchent; b) DRHC et l'ACDR ont-ils communiqué par courrier avec des personnes âgées concernant leur admissibilité au SRG; le cas échéant; c) quel ministère a fait cette démarche; d) combien de personnes ont répondu; e) parmi celles qui ont répondu, combien ont obtenu le SRG; f) quelles mesures ont été prises pour corriger les faiblesses du système en raison desquelles, entre 1993 et 2001, quelque 250 000 personnes âgées n'ont pas touché le Supplément bien qu'elles y avaient droit d'après leur déclaration d'impôt; g) quelles modifications ont été apportées au processus administratif à DRHC et à l'ACDR pour que tous les aînés admissibles au SRG puissent le toucher?

(Le document est déposé.)

[Traduction]

M. Geoff Regan: Monsieur le Président, je demande que les autres questions restent au *Feuilleton*.

Le Président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

● (1530)

DEMANDES DE DOCUMENTS

M. Geoff Regan (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, l'avis de motion P-31 portant introduction de documents, inscrit au nom du député de St. John's-Ouest, est jugé recevable par le gouvernement, et les documents sont déposés immédiatement.

Motion P-31

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copies de tous les rapports et documents d'information préparés par Ray Hession relativement au programme d'enregistrement des armes à feu.

Le Président: Plaît-il à la Chambre de considérer la motion P-31 comme ayant été adoptée?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

M. Geoff Regan: Monsieur le Président, auriez-vous l'obligeance d'appeler l'avis de motion P-20, portant production de documents, inscrit au nom du député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam?

Motion P-20

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copies de toute la documentation, y compris les rapports, les procès-verbaux de réunions, les notes, les courriels, les annonces, les notes de service et la correspondance depuis janvier 2002 avec le ministère des Transports, qui porte sur la ratification du Protocole de Kyoto et qui décrivent ses avantages, comment on atteindra les objectifs et les coûts que cela représente pour le ministère.

M. Geoff Regan: Monsieur le Président, Transports Canada nous informe que ses fichiers contiennent environ 13 mégaoctets de données mémorisées, ce qui représente quelque 53 000 pages, qu'il lui faudrait soumettre pour répondre à une demande d'information aussi vaste. Par conséquent, il lui est impossible de fournir une réponse dans un délai raisonnable et cela demanderait trop de temps et d'argent.

Je demande donc au député de retirer sa motion.

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je demande que la motion soit renvoyée pour débat ultérieur.

Le Président: La motion est renvoyée pour débat ultérieur.

M. Geoff Regan: Monsieur le Président, je demande que toutes les autres motions portant production de documents soient reportées.

Le Président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

*Initiatives ministérielles***INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Traduction]

LA LOI MODIFIANT LA LÉGISLATION RÉGISSANT LES TRANSPORTS

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 18 mars, de la motion: Que le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, édictant la Loi sur VIA Rail Canada et modifiant d'autres lois en conséquence, soit maintenant lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je prends la parole dans le cadre du débat sur le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et édictant la Loi sur VIA Rail Canada. Ce projet de loi a été déposé à la Chambre le 25 février dernier, en même temps que le document intitulé *Droit devant—Une vision pour les transports au Canada*.

Dans le communiqué accompagnant la trousse du document *Droit devant*, on pouvait lire ceci:

Ce document présente la vision, le cadre stratégique et les principes qui guideront les décisions du gouvernement du Canada dans les années à venir dans des secteurs clés tels que les politiques du marché, les investissements dans les infrastructures stratégiques et les initiatives qui appuient le programme global du gouvernement en ce qui concerne la compétitivité des villes et la santé des collectivités, le changement climatique, ainsi que l'innovation et les compétences.

Droit devant est le résultat de vastes consultations qui ont débuté en juin 2000 lors de la Conférence du millénaire sur les transports organisée par le ministre. Ces consultations se sont poursuivies dans le cadre de tables rondes présidées par le ministre des Transports et qui ont eu lieu un peu partout au pays. Ce document offre aussi des réponses à plusieurs des recommandations du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada et de l'Observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien.

En amorçant hier la deuxième lecture du projet de loi C-26, voici ce que le ministre des Transports a déclaré à la Chambre:

Dans notre document intitulé *Droit devant*, nous parlons de l'aboutissement d'une initiative lancée en 2001 pour examiner la politique en matière de transport pour la prochaine décennie et au-delà. *Droit devant* propose une vision pour guider la mise en place continue d'un système de transport durable au pays. Il constitue également la réponse du gouvernement au rapport de 2001 du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Les modifications à la LTC proposées dans ce projet de loi constituent un pas important vers la réalisation de cette vision. *Droit devant...*

Aux yeux du ministre, le projet de loi C-26 met partiellement en oeuvre *Droit devant*, ce document étant la réponse du gouvernement au rapport déposé en 2001 par le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada. Il est par conséquent utile d'avoir lu ce rapport.

Le rapport parle de la taxe sur les carburants, une question importante pour le Canada, en particulier dans le contexte de la crise actuelle de l'Irak et de la crise qui a secoué le Venezuela.

Le rapport en fait état, mais le gouvernement n'aborde pas la question ici. Le comité écrit:

La taxe fédérale sur les carburants, elle, n'a aucune justification évidente aux yeux des usagers.

Le comité propose donc que la taxe fédérale sur les carburants soit reconnue comme faisant partie du prix payé pour l'utilisation de l'infrastructure routière.

Le comité chargé d'examiner la Loi sur les transports au Canada a proposé que la taxe fédérale sur les carburants soit reconnue comme faisant partie du prix payé pour l'utilisation de l'infrastructure routière. Il a recommandé diverses façons d'utiliser la taxe fédérale sur les carburants pour financer l'infrastructure routière au Canada. Or, la section qui traite des mesures futures, dans le chapitre sur l'infrastructure du document intitulé *Droit devant*, parle d'investissements stratégiques dans les corridors de commerce et de transport

des passagers, notamment le réseau routier national, mais tout ce discours tombe à plat quand on examine le contenu du projet de loi C-26, ou le récent budget fédéral.

Il est important de passer en revue la chronologie des faits. Le budget fédéral a été déposé le 18 février, et les consultations qui l'ont précédé ont duré des mois. On nous dit également que *Droit devant* est l'aboutissement de longues consultations qui ont débuté en juin 2000. Si on suppose que le ministre des Finances et le ministre des Transports communiquent entre eux, il est à peu près certain que l'idée de consacrer un certain pourcentage de la taxe fédérale sur le carburant à la construction, à l'entretien et à l'expansion de l'infrastructure routière nationale a été discutée à un moment ou un autre au sein du Cabinet, avant le dépôt du budget.

Néanmoins, lorsque le budget a été déposé, il ne prévoyait que 300 millions de dollars de plus pour le financement annuel de l'infrastructure canadienne, ce qui comprenait les routes et les autoroutes. Cela peut sembler beaucoup, jusqu'à ce que nous nous mettions à faire des calculs. Statistique Canada a évalué la population du Canada en octobre 2002 à 31 485 623 personnes. Cette année, les généreux libéraux ont annoncé qu'ils dépenseront un grand total de 9,53 \$ par personne au cours de l'année prochaine au chapitre de l'infrastructure et que les deux-tiers de cette somme environ, soit près de 6,38 \$ par personne, seront consacrés aux routes et autoroutes.

Alors que le gouvernement dépensera 6,38 \$ par personne pour les routes et les autoroutes au cours de l'année qui vient, si l'essence continue de se vendre à environ 85 cents le litre au pays, les libéraux recueilleront 4,8 milliards de dollars en taxe fédérale sur les carburants, en plus d'une autre somme de 2,2 milliards de dollars en TPS sur l'essence et sur les taxes. Ce qui fait un grand total de 7 milliards de dollars, ou environ 222 \$ pour chaque femme, homme et enfant au pays.

● (1535)

Permettez-moi de répéter ces chiffres pour que les libéraux les saisissent bien. Les libéraux recueilleront environ 222 \$ en taxes fédérales sur le carburant et en TPS sur ces taxes sur le carburant pour chaque homme, chaque femme et chaque enfant au Canada. Pendant ce temps, ils feront un investissement stratégique, comme ils aiment bien le dire, d'environ 6,38 \$ par personne pour les routes et les autoroutes. Ceux qui se demanderaient ce qui adviendra des 215 \$ de différence entre les 222 \$ recueillis et les 6,38 \$ dépensés sur les routes, trouveront intéressant l'énoncé qu'on trouve dans le rapport de 2001 du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada qui dit que «la taxe fédérale sur les carburants, elle, n'a aucune justification évidente aux yeux des usagers».

Le plus gros problème en ce qui a trait au document intitulé *Droit devant*, c'est qu'il propose une vision permettant d'orienter le développement permanent d'un système de transport viable pour le pays sans présenter de formule de financement pour un service aussi fondamental que le service routier. À mon avis, il ne s'agit pas là d'une vision, mais plutôt d'un brouillard.

Dans la mesure où le projet de loi C-26 s'inspire du rapport *Droit devant*, il ne s'agit que de belles paroles de la part du ministre des Transports.

J'aimerais maintenant me pencher sur les détails du projet de loi C-16. J'ai déjà parlé de ce qui manque, c'est à dire l'engagement face au financement relatif aux routes, mais j'aimerais maintenant me pencher sur ce qui se trouve dans le projet de loi.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi C-26 porte sur deux principaux secteurs: le transport aérien et le transport ferroviaire. Dans les deux cas, il s'agit d'un fouillis d'occasions ratées et d'initiatives dangereuses.

Pour ce qui est du secteur de l'aviation, le projet de loi est incohérent d'un point de vue théorique. D'une part, plusieurs articles militent en faveur d'un plus grand rôle de la concurrence et des forces du marché. L'article 3 reconnaît que la concurrence et les forces du marché sont les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces. C'est un bon début, en principe, mais la confusion s'installe chez ceux qui font lecture du projet de loi.

Selon les articles 18 et 24, dans certaines circonstances, une société non canadienne peut offrir un service aérien intérieur « pour la période » que le ministre peut préciser. C'est comme si le ministre reconnaissait que, dans certaines situations, des transporteurs étrangers pourraient être considérés comme moyens de dernier recours pour stimuler la concurrence. Or, en même temps, aucune disposition du projet de loi n'augmente la limite sur le nombre d'actions d'un transporteur canadien qu'une compagnie aérienne étrangère pourrait acquérir. Ainsi, le même genre de problèmes qui ont contrecarré la prise de contrôle d'Air Canada par Onyx demeurent et cadrent dans la vision qu'a le Parti libéral de l'avenir de l'industrie du transport aérien au Canada.

Par ailleurs, le projet de loi C-26 propose une nouvelle réglementation massive de l'industrie du transport aérien intérieur. Par exemple, l'article 11 confère au ministre des Transports de nouveaux pouvoirs lui permettant d'examiner les fusions, même si le commissaire de la concurrence participe déjà à ce processus. Il confère également à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'assurer que la société fusionnée a la qualité de «Canadien». Deux personnes, au lieu d'une seule, seraient désormais chargées d'examiner les conséquences de tout projet de fusion sur la concurrence. Une bureaucratie plus lourde et un service plus lent, telle est la vision du Parti libéral. Il veut également engager dans le processus une personne qui pourrait n'avoir aucune connaissance de la question dont serait saisi le ministre.

Nous constatons également que l'article 16 prévoit que les compagnies aériennes révisent leur publicité pour englober tous les frais et les prix non gouvernementaux et qu'elles ne fassent pas de publicité sur les billets aller simple lorsqu'une personne doit acheter un billet aller-retour pour obtenir le prix exact annoncé. Or, n'oublions pas que l'Association du transport aérien du Canada a consenti volontairement à cela avant Noël, et que la pierre d'achoppement n'est pas l'industrie canadienne du transport aérien, mais la nécessité de faire en sorte que les transporteurs canadiens et américains adoptent des stratégies publicitaires semblables au sujet de la vente des billets sur les parcours transfrontaliers. L'article 16 est essentiellement inoffensif, mais il constitue une tentative des libéraux de s'attribuer le mérite d'une mesure que l'industrie du transport aérien a déjà prise volontairement et conformément aux forces du marché.

L'article 20 du projet de loi est tout simplement dangereux. Il donnerait à l'Office des transports du Canada le pouvoir de réexaminer, voire de fixer les tarifs aériens dans les cas où il n'y aurait pas de véritable concurrence sur un réseau. L'idée qu'un office gouvernemental puisse obliger une entreprise à but lucratif à fournir des services entre deux points aux conditions du gouvernement donne tout simplement froid dans le dos.

L'article 26 du projet de loi va plus loin, obligeant les transporteurs à accepter des codes de vol intercompagnies et à

laisser leurs concurrents accéder à leurs programmes pour grands voyageurs. Ce type de politique n'est rien d'autre qu'une mesure de déréglementation concoctée dans un parfait esprit anticoncurrentiel de la part des libéraux.

Le ministre des Transports revient toujours sur WestJet, Jetsgo, CanJet et Air Transat à la Chambre, mais je peux lui assurer qu'aucun de ces transporteurs ne voudra participer au programme pour grands voyageurs d'Air Canada, Aéroplan, et qu'aucun ne voudra passer d'accords intercompagnies.

● (1540)

Prenons le transporteur Ryanair, un transporteur irlandais semblable à WestJet, un fournisseur de services à bas tarifs. Il s'agit d'un transporteur de point à point qui, par conséquent, n'offre pas et ne peut pas assurer le transfert des passagers ou de leurs bagages vers d'autres transporteurs. Il s'agit là d'une décision de gestion prise par une compagnie privée appelée Ryanair, par personne d'autre.

En vertu du projet de loi C-26, il pourrait être illégal pour Jetsgo, CanJet, WestJet, Air Transat et Air Canada d'adopter une politique semblable.

Si le gouvernement veut réglementer l'industrie du transport aérien, il devrait nationaliser Air Canada, en faire une société d'État et cesser de prétexter que le secteur privé est concurrentiel au Canada. Si ce n'est pas son but, il devrait respecter le fait que la concurrence des forces du marché est le principal facteur permettant de fournir des services de transports viables et efficaces et, en tant que gouvernement, faire tout en son pouvoir pour stimuler la concurrence.

Une façon de commencer à agir dans ce sens serait de veiller à ce que les personnes qui s'occupent des réservations de sièges pour les fonctionnaires s'adressent de temps à autre à d'autres transporteurs qu'Air Canada. Afin de stimuler véritablement la concurrence, le gouvernement pourrait commencer par examiner les tarifs offerts par divers transporteurs plutôt que de s'adresser automatiquement à Air Canada, comme il le fait de façon constante et persistante.

Parlant de sociétés d'État, j'aborderai maintenant la question de VIA Rail.

Hier à la Chambre, alors qu'il parlait de ce même projet de loi, le C-26, le ministre des Transports a dit que «contrairement à la plupart des autres sociétés d'État, VIA Rail ne possédait pas sa propre loi».

Afin de pouvoir comprendre la portée de cette déclaration, il faut connaître les différentes structures légales employées par le gouvernement pour offrir ses différents services.

La première est un ministère responsable du gouvernement, tel que Transports Canada, qui s'occupait autrefois de la gestion des aéroports et de la prestation de services de contrôle de la circulation aérienne. Il n'y avait pas de société d'État à l'époque. Le ministère jouait un rôle de premier plan dans la gestion des aéroports et le contrôle de la circulation aérienne.

La deuxième structure est une société d'État, telle que Postes Canada, dont le gouvernement possède toutes les actions, nomme les directeurs et assure le plein contrôle, et à qui il sert de répondant lorsque la société veut faire des emprunts.

La troisième structure est une société privée, constituée en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, dont le titre se transige à la bourse. Cette société suit les règles du marché libre, mais le gouvernement, en tant que propriétaire minoritaire, est autorisé à nommer certains de ses directeurs. C'est le cas notamment de Petro-Canada et aussi de VIA Rail.

Initiatives ministérielles

Au moyen de l'article 67 du projet de loi C-26, le gouvernement cherche à transformer en société d'État la société privée VIA Rail.

Il est important de comprendre ce qui se passe ici. VIA Rail, tout comme Petro-Canada, fonctionne essentiellement comme une société privée. Pour la privatiser, le gouvernement n'a qu'à vendre sur le marché des valeurs mobilières les actions qu'il détient dans cette société. Au lieu de cela, les libéraux veulent faire de VIA une société d'État, ce qui équivaut à admettre que celle-ci est incapable de soutenir la concurrence sans l'apport massif de subventions gouvernementales. N'oublions pas que cela fait aussi partie de l'avenir qu'envisagent les libéraux pour le transport par voie ferrée au Canada.

On nous a présenté le projet de loi C-26 comme le produit d'un plan détaillé des transports, qui n'est pas très précis en ce qui concerne la concurrence dans le secteur du transport aérien, qui propose de transformer VIA Rail en société d'État et qui reste muet sur la préoccupation principale en matière de transport des agriculteurs de l'Ouest. Bien qu'on ait assuré à ceux-ci que le projet de loi traiterait de cette préoccupation concernant le transport du grain, les droits de circulation et ainsi de suite, ce n'est pas le cas.

Par conséquent, le projet de loi est loin de nous donner une idée réelle de l'avenir des transports au Canada, comme l'affirmait la trousse déposée par le ministre des Finances.

J'aimerais parler très brièvement d'un autre sujet étant donné la réalité de la situation en Irak. Hier, dans son discours, le ministre des Transports a également parlé de la sécurité des ports. J'aimerais donner un exemple situé dans ma circonscription, Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, qui se trouve à une distance de 30 à 45 minutes à l'est de Vancouver.

Avant les décisions ineptes du gouvernement libéral concernant la sécurité nationale, le Canada avait une police des ports. À Vancouver, la police des ports faisait un travail et des efforts extraordinaires pour assurer la sécurité de nos frontières, aidant à vérifier la cargaison des navires et à arrêter les gens qui essentiellement vouent leurs victimes à la servitude à vie une fois arrivées au Canada en échange de leur passage sur des cargos rouillés.

Le Canada avait une police des ports qui aidait la police à réprimer les activités de ce genre et qui faisait un travail efficace. On s'était demandé si elle était suffisamment efficace, si ses effectifs étaient suffisants et si elle était rentable.

● (1545)

Quoi qu'il en soit, le gouvernement libéral, au lieu de répondre à ces questions, au lieu de prendre la difficile décision d'ouvrir le capot de la police des ports pour voir si son moteur tournait rond, a décidé de l'éliminer.

Maintenant, la situation est telle que les drogues débarquent dans ma circonscription à Port Moody, qui fait partie du port de Vancouver qui va de Delta au sud jusqu'à Indian Arm et Burrard Inlet au nord. Cela représente un territoire énorme qui est placé sous la responsabilité de l'administration portuaire.

Depuis l'élimination de la police des ports, la ville de Port Moody est responsable de la sécurité de son port. En effet, le gouvernement a confié la tâche à la ville et à sa police. Ça fait bien sur le papier, mais le hic, c'est que la ville et la police de Port Moody n'ont pas de bateau. Il est pas mal difficile de faire échec à la drogue, d'empêcher la contrebande dans les villes et d'assurer la sécurité des ports, du fait quand on n'a pas de bateau. Le gouvernement n'offre rien, pas le

moindre appui financier, pour aider Port Moody et les autres villes comme elle à réprimer la contrebande.

Le gouvernement se vante de consacrer 172 millions de dollars à la sécurité portuaire, alors que pas un cent des recettes libérales fédérales ne sera investi dans ma circonscription et dans la ville de Port Moody pour aider à acheter un bateau qui fera les patrouilles de sécurité.

Si le gouvernement libéral était vraiment sérieux au sujet de la sécurité, il rétablirait la police des ports, la réorganiserait de façon à en faire un mécanisme efficace de lutte contre le trafic de la drogue et l'asservissement d'individus, dans le cas notamment des réfugiés clandestins qui arrivent sur la côte ouest de la Colombie-Britannique. On pourrait mettre en place un système de sécurité portuaire véritablement efficace.

Le gouvernement a commis une grave erreur lorsqu'il a supprimé la police des ports à Vancouver. Or, pour y remédier, il n'a rien prévu dans le projet de loi C-26, ni dans les mesures prises par suite des événements du 11 septembre, ni dans le budget que nous avons débattu. Aucune des dispositions prises à ce jour ne prouve que l'on prend au sérieux les mesures concrètes de sécurité portuaire.

Les libéraux semblent croire que l'infrastructure en place aujourd'hui est en bon état et qu'il suffit d'y ajouter un peu de technologie nouvelle et d'y injecter un peu plus d'argent pour que les choses tournent au mieux. Mais il n'en sera rien.

La ville de Port Moody a des difficultés. Elle a hérité du dossier de la sécurité, mais pas des moyens pour s'équiper du bateau patrouilleur dont elle aurait besoin pour s'attaquer à la tâche. Un peu partout au Canada, que ce soit sur la côte est, sur la côte ouest ou le long du Saint-Laurent, on impose de force aux localités la responsabilité d'assurer la sécurité de nos ports.

Pour terminer, je ne voudrais pas que l'on oublie que le gouvernement a essentiellement pour responsabilité première celle d'assurer la sécurité de la population et de faire de la sécurité nationale sa priorité principale. Cela figure dans la pyramide d'Abraham Maslow, établissant la hiérarchie des besoins de l'homme: d'abord et avant tout, protéger la population; ensuite, en assurer la sécurité future en lui fournissant les éléments indispensables à la vie; et enfin, créer une économie pour chapeauter le tout.

Le gouvernement a pour responsabilité primordiale celle d'assurer la sécurité des citoyens. Pourtant, il a fait disparaître la police des ports. Cette décision du gouvernement libéral a été une erreur monumentale qui a entraîné des difficultés énormes pour la ville de Port Moody, lui imposant un fardeau qui ne devrait pas être le sien. Il est honteux que le gouvernement ait fait un tel choix.

● (1550)

M. Paul Bonwick: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Ayant consulté mes collègues des divers partis d'opposition, je crois que si vous demandez le consentement unanime, vous l'obtiendrez pour que mon projet de loi, Loi instituant la Journée des anciens combattants de la marine marchande, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité le prochain jour de séance où c'est possible.

Initiatives ministérielles

Le président suppléant (Mme Bakopanos): La Chambre a entendu la motion du député. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

[Français]

M. Jean-Yves Roy (Matapédia—Matane, BQ): Madame la Présidente, j'écoutais mon collègue de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam qui vient de prendre la parole.

J'arrive justement d'une tournée qui faisait l'objet des transports dans ma région. J'ai fait le tour de la Gaspésie. Je sais que mon collègue représente un comté qui est situé dans le secteur de Vancouver alors, il ne vit peut-être pas ce problème. Cependant, même si nous sommes favorables au projet de loi qui est devant nous, cela ne règle en rien le problème du transport dans les régions éloignées.

Je voudrais faire savoir à mon collègue qu'en ce qui concerne le transport aérien chez nous, c'est devenu une catastrophe. Effectivement, on avait une filiale d'Air Canada, mais cette dernière s'apprête à abandonner totalement la région.

Quant au transport ferroviaire—auparavant le train était propriété du Canadien National et de VIA Rail—à l'heure actuelle, nous n'avons un transport par train qu'une fois ou deux par semaine, selon les circonstances, qui part de Gaspé. Cela devient complètement ridicule.

Il y a aussi l'autre rumeur voulant qu'une demande soit faite par certaines entreprises en vue de déréglementer le transport par autobus qui est, en quelque sorte, le seul transport qu'il nous reste dans notre région. C'est pratiquement le seul moyen de transport en commun, à l'heure actuelle. Le transport aérien, d'abord, étant offert à des coûts totalement exorbitants, est aussi un service appelé à disparaître, même si le gouvernement du Québec a fait des efforts pour que cela n'arrive pas.

À mon avis, tout cela s'est produit à cause de la déréglementation dans le transport. Ce qui est arrivé, c'est qu'Air Canada, finalement, a éliminé son concurrent qui était Inter-Canadien, en diminuant les prix et il s'est retrouvé tout seul. Aujourd'hui, Air Canada est une compagnie qui n'est pas rentable et qui est au bord de la faillite. Ainsi, à cause de la déréglementation, on va se retrouver sans transport aérien.

Je voudrais donner un exemple à mon collègue à propos du transport par autobus, lequel est réglementé. On a un excellent service. Qu'a-t-on offert aux transporteurs par autobus pour qu'ils desservent les régions éloignées? On leur a offert des lignes protégées, c'est-à-dire des lignes payantes et protégées où ils n'ont pas de concurrence, ce qui leur permet de bien desservir les régions éloignées comme les nôtres.

Je suis convaincu que, s'il n'y avait pas cette réglementation entre autres en ce qui a trait au transport par autobus, les gens qui vivent dans le nord de la Colombie-Britannique vivraient aussi la même situation que nous. C'est la même chose pour les gens du nord de l'Ontario et pour les gens de l'ensemble des provinces de l'Ouest qui ont à conjuguer avec un grand territoire.

Cela dit, je poserais la question suivante à mon collègue. Je voudrais savoir s'il est favorable à une nouvelle réglementation du transport, accordant à un transporteur aérien des lignes protégées, rentables, pour lui permettre de desservir les régions comme la miennne, c'est-à-dire comme la Gaspésie et le Bas-Saint-Laurent.

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je réponds non à la

question. Le député a abordé beaucoup de sujets dans son intervention, mais concernant la dernière question, je ne suis pas d'accord.

À mon avis, ce n'est pas une grande surprise que l'Alliance canadienne ne soit pas d'accord avec la croissance de l'État et l'établissement de règlements qui ne sont pas nécessaires. Je crois que dans la question même que le député m'a posée, il a dit que si on donne à des lignes aériennes des trajets qui sont profitables, on peut prévoir des règlements pour que ces communautés reçoivent ces services de façon permanente.

Mais le problème philosophique avec cela, c'est que sur les trajets réservés pour Air Canada ou n'importe qui d'autres, s'il y a un profit, on n'a pas besoin de réglementation. C'est vraiment sur les trajets pour lesquels on n'a pas de compétition où on en a besoin.

À notre avis, la capacité de traverser notre pays par l'autoroute, l'avion, le chemin de fer, le bateau ou par tout autre mode de transports n'est pas un droit. Ce n'est pas un droit absolu d'être capable de traverser notre pays par n'importe quel moyen de transport qu'on veut choisir sous prétexte que le gouvernement peut réglementer un secteur, imposer des taxes pour le permettre et qu'il peut nous donner cette possibilité.

Ce n'est pas au gouvernement de donner cela. Ce n'est pas un droit pour tous les Canadiens d'obtenir tous les moyens de transport et que ceux-ci soient garantis de façon permanente par une loi. C'est réellement impossible d'avoir ce principe de la part du gouvernement, soit de créer une loi et de payer pour cela aujourd'hui et indéfiniment pour le futur. À mon avis, le député nous propose une réalité impossible.

Mais s'il veut le faire, il doit être honnête. S'il veut le faire, il doit dire franchement aux personnes de son comté que cela va coûter beaucoup plus d'argent pour payer ces divers services. Il va falloir augmenter davantage le gouvernement, présenter de nouvelles taxes et de nouveaux impôts. À mon avis, les citoyens de son propre comté ne seront pas très heureux de cela.

Toutefois, il y a un point plus important au sujet duquel je suis d'accord avec mon collègue du Bloc. Le projet de loi C-26 n'est vraiment rien. Ce n'est pas parce que c'est un projet de loi qui est mal écrit ou qui est mal fait.

Ce projet de loi nous est présenté par le ministre des Transports une semaine après que le budget ait été déposé. Il dit qu'il a fait toutes ses consultations pour présenter un document d'envergure au sujet des transports. Il dit qu'il a parlé à tout le monde et obtenu toutes ses recommandations à propos de toutes les avenues à envisager à propos de l'industrie des transports. Mais ce qu'il a fait, c'est qu'il a pris toutes ces recommandations, les a mises dans un gros document et nous l'a remis une semaine après le budget fédéral.

S'il nous l'avait donné un mois avant le budget fédéral, on aurait pu obtenir des appuis au sujet de recommandations spécifiques dans le document. Ensuite, on aurait peut-être pu obtenir de l'argent dans le budget pour appliquer ces propositions. On aurait pu avoir un débat sur le sujet de la réglementation de l'industrie aérienne, sur le sujet des autoroutes et ainsi de suite.

Mais le ministre des Transports a renié ses propres responsabilités. Il a vraiment renié ce qu'il était censé de faire, c'est-à-dire de nous offrir de nouvelles idées dans le domaine des transports et obtenir, dans le budget, un appui pour ses différents projets afin qu'on puisse les payer sans avoir, comme je l'ai dit, de nouvelles taxes et de nouveaux impôts. Cela s'applique aux propositions que le député du Bloc a présentées.

Initiatives ministérielles

●(1555)

[Traduction]

M. Bob Mills (Red Deer, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je dois admettre que je n'ai pas examiné en détail le projet de loi sur le transport de mon collègue, mais il me semble ne pas contenir de vision d'avenir. Il ne traite pas de l'accord de Kyoto sur le CO₂ ni de la façon dont les responsables des transports et les transporteurs pourraient aborder la question. Il ne tient certainement pas compte des agriculteurs ni des problèmes qu'ils éprouvent maintenant pour acheminer leur grain sur le marché, par suite de l'abandon des lignes secondaires. Il ne traite pas des problèmes à long terme auxquels fait face l'industrie aérienne. Il n'aborde pas l'industrie aérienne ou l'industrie touristique, à laquelle j'étais associé dans une autre vie. Il ne traite pas du maintien de l'ordre, de la sécurité ou de la taxe que nous payons tous depuis plus d'un an et qui n'a pas eu beaucoup d'effet sur la sécurité, d'après ce qu'on a pu constater.

Le projet de loi ne m'apparaît que comme une autre mesure plutôt dépourvue de signification. Il ne s'attaque pas aux graves problèmes qu'éprouve ce grand pays que nous appelons le Canada, et que le gouvernement dit toujours être en train d'essayer de régler. J'aimerais connaître l'opinion du député là-dessus.

M. James Moore: Madame la Présidente, je suis d'accord. Si on devait énumérer tout ce qui ne se trouve pas dans le projet de loi mais qui pourrait y figurer, la liste serait fort longue: on n'élimine pas la taxe sur le transport aérien; on ne réserve pas au réseau routier le produit des taxes sur l'essence; on n'augmente pas les subventions à VIA Rail, qui n'est pas rentable en longue période; on n'abroge pas la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, ce qui serait plein de bon sens; on ne prend aucun engagement à l'égard du couloir Windsor-Québec. On nous parle sans cesse de ce couloir dans le cadre d'une proposition ou théorie du ministre des Transports, mais on dirait que ce dernier n'arrive jamais à étoffer la proposition pour que nous puissions en discuter et voir si la théorie peut trouver une utilisation pratique.

Il n'y a pas un mot non plus au sujet de Kyoto. Quant au nouveau train que construit Bombardier et qui serait utilisé dans le couloir Windsor-Québec, il utilise les mêmes moteurs à réaction que les avions qu'il est censé remplacer. Il n'y a donc aucun avantage environnemental net au chapitre des émissions de CO₂.

Il n'y a rien dans le projet de loi C-26 sur la sécurité portuaire. Rien non plus sur la gestion des aéroports.

Ce n'est que spéculation, mais il se pourrait fort bien que ce soit le dernier projet de loi sur les transports proposé par l'actuel ministre. Après des années passées au ministère des Transports, il n'est vraiment pas arrivé à définir et à financer un programme d'infrastructure des transports pour le Canada. Il échoue encore cette fois-ci.

●(1600)

Mme Judy Sgro (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Madame la Présidente, je suis ravie d'intervenir au sujet du projet de loi C-26 et de souligner l'importance de cette mesure législative pour le Canada.

Un système de transport efficace, sûr et sécuritaire pour les voyageurs et les marchandises, dans le respect de l'environnement, s'avère vital pour notre économie. À titre de service national, VIA Rail joue un rôle important à cet égard puisqu'il assure aux Canadiens un service ferroviaire voyageur de haute qualité, sûr et efficace.

Le fait d'amener les gens à abandonner la voiture au profit du train est une façon de régler le problème de la congestion routière qui afflige quotidiennement nos villes et leur périphérie et nos autoroutes. Cette question a été soulevée à maintes reprises lorsque nous avons participé au groupe de travail du premier ministre sur les questions urbaines. En plus d'être une source de frustration individuelle, la congestion de la circulation ralentit les affaires.

Le transport ferroviaire s'avère également une option pratique et économique pour les Canadiens, qu'ils se déplacent par affaires ou par plaisir. En outre, bien des Canadiens n'ont pas les moyens de voyager en avion.

Pour nombre de Canadiens habitant dans les régions nordiques et éloignées, le transport ferroviaire constitue un lien vital, particulièrement lorsqu'aucun autre moyen de transport n'est disponible.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à revitaliser le service ferroviaire voyageur, non seulement parce que c'est un mode de transport durable, essentiel pour les Canadiens, mais aussi parce que c'est une option intéressante sur les plans économique et environnemental.

Un système ferroviaire efficace contribue également à bâtir des collectivités plus fortes. Le service ferroviaire constitue un élément essentiel pour assurer le transport des voyageurs et pour stimuler le développement et la croissance des affaires. VIA Rail dessert 450 localités, d'un océan à l'autre.

Aujourd'hui, les Canadiens utilisent le train plus que jamais auparavant. En 2001, VIA Rail a transporté 70 000 voyageurs de plus qu'au cours de l'année précédente. En fait, au cours de la dernière décennie, les recettes du service voyageur ont régulièrement augmenté et VIA Rail a graduellement amélioré la rentabilité de son service. À l'heure actuelle, VIA Rail transporte 400 000 voyageurs de plus et parcourt 153 millions de voyageurs-milles de plus qu'il y a une décennie. En outre, le financement gouvernemental est passé de 45,6 cents à 17,2 cents par voyageur-mille. De 410 millions de dollars qu'elle était en 1990, la subvention de fonctionnement consentie à VIA Rail est maintenant passée à 170 millions de dollars par année.

Compte tenu de cette croissance et de l'amélioration de la rentabilité, le gouvernement est heureux de s'engager à améliorer le service voyageur au moyen de cette mesure législative.

Jusqu'à maintenant, VIA Rail a été exploitée comme société d'État assujettie à la Loi sur la gestion des finances publiques mais régie par la Loi canadienne sur les sociétés par actions. La majorité des sociétés d'État et d'autres entreprises créées par le gouvernement sont régies par des lois spéciales du Parlement parce qu'elles ont été créées à des fins particulières. Les administrations de pilotage sont régies par la Loi sur le pilotage. Les administrations des ports sont régies par la Loi maritime du Canada. La Société canadienne des postes est régie par la Loi sur la Société canadienne des postes. Il est grand temps que VIA Rail soit régie par sa propre loi du Parlement.

Le projet de loi C-26 légifère le mandat de VIA Rail, soit administrer et fournir un service de transport ferroviaire de passagers au Canada qui soit sûr et efficace. Ce mandat rejoint l'énoncé de mission de VIA Rail qui consiste à offrir un service de transport ferroviaire de passagers qui soit sûr, d'excellente qualité et efficace. Ce mandat signifie que VIA Rail continuera de fournir les mêmes services de transport ferroviaire aux quatre coins du Canada.

Initiatives ministérielles

Du point de vue des utilisateurs du service et des contribuables, aucun changement ne résultera de cette nouvelle loi. Les trains continueront d'emprunter les mêmes corridors et de traverser le continent. VIA Rail continuera de recevoir des crédits du gouvernement et le ministre des Transports continuera de devoir rendre des comptes au sujet de VIA Rail.

D'aucuns croyaient que la nouvelle loi allait précisément autoriser VIA Rail à faire appel au secteur privé pour financer ses besoins en capital afin de réduire les dépenses du gouvernement. Je tiens à indiquer clairement que VIA Rail est déjà légalement autorisée à emprunter pour financer ses besoins en capital de telle sorte qu'il n'y a pas lieu de lui accorder des pouvoirs particuliers. Elle est toutefois assujettie à la Loi sur la gestion des finances publiques, qui détermine le régime de contrôle et de reddition de comptes des sociétés d'État.

• (1605)

Via Rail doit obtenir deux approbations avant de pouvoir emprunter de l'argent du secteur privé. Le gouverneur en conseil doit d'abord approuver le plan stratégique quinquennal de la société. Ce plan doit présenter les budgets de fonctionnement et d'immobilisations ainsi que tout plan d'emprunt. Le ministre des Finances doit ensuite approuver les conditions d'emprunt. Jusqu'à maintenant, le gouvernement a prudemment décidé que les emprunts auprès du secteur privé ne constituaient pas une source de financement appropriée pour VIA Rail.

VIA Rail est une société d'État tributaire d'affectations budgétaires, ce qui signifie qu'elle dépend du financement gouvernemental, tant pour ses opérations que pour ses besoins en capitaux. De même, le gouvernement est responsable des dettes de VIA Rail. Dans cette optique, il est plus logique pour le gouvernement de fournir à la fois les fonds pour dépenses en capital et les fonds d'exploitation.

Au cours des quelques dernières années, bon nombre d'études ont porté sur la privatisation de VIA Rail et d'autres partenariats entre le secteur public et le secteur privé. Certains s'attendaient à ce que cette mesure législative permette une plus grande participation du secteur privé pour les services ferroviaires voyageurs dans les grandes villes qui sont actuellement offerts par VIA Rail.

Les études menées antérieurement confirment que le temps n'était pas propice pour adopter une telle direction. Les résultats de la dernière étude démontrent qu'il faut revitaliser le service passager pour attirer de meilleurs investissements de la part du secteur privé. À cette fin, le gouvernement a annoncé en avril 2002 qu'il fournirait un financement d'immobilisation supplémentaire de 401 millions de dollars à VIA Rail sur les cinq prochaines années pour permettre à la compagnie de satisfaire ses besoins urgents en capital et d'entreprendre une modeste expansion.

Une fois que le programme de revitalisation lancé en 2000 sera complètement en oeuvre, je crois que le gouvernement passera à l'étape suivante, mais comme les députés peuvent s'y attendre, les améliorations apportées aux immobilisations mettent parfois du temps à porter fruits.

Ce financement supplémentaire a déjà permis à VIA d'apporter des améliorations. La compagnie a acheté 139 nouvelles voitures à voyageurs et mis 21 nouvelles locomotives à haute vitesse en opération en décembre 2001. Elle a également terminé la remise à neuf de plusieurs gares au pays et équipé le matériel utilisé sur le corridor de systèmes de rétention des déchets.

Toutefois, le gouvernement reconnaît qu'il faudra investir encore beaucoup d'argent pour maintenir l'intégrité du réseau de transport des passagers au Canada et pour en assurer la viabilité à long terme.

On a demandé à VIA d'examiner ses besoins en immobilisations à long terme et d'élaborer un plan d'investissement en immobilisations que le gouvernement examinera. Ce plan porte sur la nécessité de remplacer du matériel actuel et d'effectuer d'autres travaux de réfection des voies pour améliorer les services ferroviaires qui sont essentiels à la viabilité de la société. Dans ce contexte, il faudra peut-être attendre quelques années avant que le gouvernement ne puisse envisager de privatiser VIA Rail.

Ce projet de loi n'apporte aucun changement important pour les voyageurs, les contribuables ou l'entreprise.

Quel est donc l'objet du projet de loi? Il témoigne de l'engagement du gouvernement à l'égard du service ferroviaire voyageur au Canada. Il énonce les objectifs du gouvernement en demandant que VIA Rail offre des services de transport ferroviaire sûrs et efficaces. Cependant, il reconnaît que VIA agit dans un environnement commercial et lui accorde donc la souplesse voulue pour répondre aux exigences du marché. Ainsi, VIA peut accroître sa capacité si la demande est suffisante ou la réduire si elle est insuffisante.

Ce projet de loi autoriserait également VIA à utiliser sa capacité excédentaire à des fins autres que celles prévues dans son mandat, de façon à réduire la nécessité d'un financement par le gouvernement.

En établissant le mandat de VIA Rail, le gouvernement s'engage également à faire en sorte qu'elle soit dotée des ressources nécessaires pour remplir son mandat. En 2000, le gouvernement a pris un engagement initial en garantissant un fonds d'exploitation annuel stable de 170 millions de dollars et en investissant 401 millions pour commencer à revitaliser le réseau de transport ferroviaire voyageur.

Avec ce nouveau projet de loi, nous nous engageons à continuer d'améliorer le service ferroviaire voyageur pour répondre aux besoins de tous les Canadiens.

• (1610)

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Madame la Présidente, ma collègue de York-Ouest a assisté à la dernière partie de mon exposé, où je soulevais certains points tirés d'une lettre. Elle a peut-être une réponse à fournir.

Mon plus grand problème avec ce projet de loi et, en fait, avec le plan lui-même, est qu'il a été présenté une semaine après le budget fédéral. S'il était vraiment déterminé à agir dans le domaine des transports, et compte tenu du déploiement d'efforts considérables à mi-mandat entre deux campagnes électorales, le ministre des Transports aurait pu adopter une approche plus responsable, plus efficace, et présenter son plan plus tôt. Nous savons que ce plan était prêt. Le ministre aurait pu le présenter il y a trois mois, puis parcourir le pays, discuter avec les intervenants, les maires, les députés fédéraux et provinciaux et toutes les personnes intéressées. Il aurait pu s'entretenir avec les intervenants aux quatre coins du Canada et recueillir des appuis pour certaines initiatives particulières. Il aurait pu ensuite présenter son plan au Cabinet et tâcher d'obtenir des fonds dans le cadre du budget fédéral en vue de la concrétisation de certaines initiatives ciblées dans son plan.

C'est de cette façon que l'on fait avancer le dossier des transports. Qu'à cela ne tienne, le ministre a fait le contraire et a présenté son plan une semaine après le budget, et bien qu'il puisse remporter quelques victoires politiques, elles ne porteront que sur des règlements et aucune initiative ne sera assortie d'un engagement financier. Cela est futile, surtout lorsqu'on pense à la taxe sur le transport aérien, à la taxe sur le carburant, au financement des autoroutes et des ports, etc. Selon moi, le ministre des Transports a échoué dans sa démarche, car en ne présentant pas son plan avant le budget, il n'a pas trouvé les appuis voulus ni obtenu des engagements concrets dans le budget, si bien que ce plan restera lettre morte.

J'aimerais que le secrétaire parlementaire justifie cette démarche, car à l'instar de pratiquement tous les intervenants avec qui j'ai discuté, j'ai l'impression que ce plan échoue à faire avancer les intérêts du secteur des transports au Canada.

Mme Judy Sgro: Madame la Présidente, l'une des recommandations dans le rapport que notre groupe de travail a remis au premier ministre mentionnait que le Canada a besoin d'une stratégie nationale sur le réseau de transport. Le plan élaboré par le ministre des Transports représente un pas dans cette direction. Il reste encore beaucoup de consultations et de travail à faire pour que cette stratégie éventuelle soit conforme aux attentes des Canadiens et que les résultats de nos efforts soient adéquats. Au cours des neuf à douze prochains mois de consultation, nous essaierons de faire avancer le dossier en proposant quelque chose que tous les Canadiens approuveront.

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Madame la Présidente, ma question porte sur le transport ferroviaire au pays. Le gouvernement fédéral a consacré des millions de dollars à une étude sur le transport par rail des produits de l'industrie céréalière, surtout dans l'ouest du Canada. Je suis convaincu que le secrétaire parlementaire connaît les rapports Estey et Kroeger.

À la demande de l'industrie et dans l'intérêt du secteur céréalière dans l'ouest du Canada, ces études visaient à faire baisser le plus possible les taux du transport du grain. Elles ont fortement recommandé que l'industrie du transport du grain dans l'ouest du Canada adopte des systèmes fondés sur les contrats commerciaux.

J'aimerais que le secrétaire parlementaire commente deux choses. D'abord, la mesure législative ne semble pas aller dans ce sens. En fait, elle va probablement dans le sens contraire puisqu'elle propose plus de règlements et non un allègement des règlements. Deuxièmement, j'aimerais savoir ce que le secrétaire parlementaire pense du fait que la Commission canadienne du blé est censée donner à contrat 50 p. 100 de toutes ses activités de transport du grain. Puis-je demander à la secrétaire parlementaire de nous donner son avis sur ces deux points?

Mme Judy Sgro: Madame la Présidente, le député soulève exactement les points traités dans ce projet de loi dont l'objectif est justement de satisfaire les besoins des gens de l'Ouest, d'assurer la viabilité de l'industrie et de veiller à ce que la Commission canadienne du blé et les autres intervenants utilisent les voies ferrées à cause de l'efficacité des services fournis à l'heure actuelle, que nous souhaitons maintenir.

•(1615)

M. Bob Mills (Red Deer, Alliance canadienne): Madame la Présidente, j'ai deux questions à poser à la secrétaire parlementaire.

Premièrement, la secrétaire parlementaire approuve-t-elle l'idée du ministre d'imposer des droits de péage dans les grands centres afin

Initiatives ministérielles

d'alléger la congestion routière? Le ministre a fait cette déclaration le 25 février. A-t-on consulté les municipalités de Toronto, Vancouver, Calgary, Montréal et d'autres grands centres qui ont un problème de congestion? Approuvent-ils la chose? L'argent ira-t-il directement à ces villes pour qu'elles puissent améliorer l'infrastructure? Cela se fait évidemment à Londres, en Angleterre, mais j'ignore si cela marche.

Deuxièmement, il est intéressant d'entendre le secrétaire parlementaire dire que nous allons recourir davantage au transport ferroviaire, que le transport ferroviaire est important et que nous allons lui donner de l'ampleur. Cela fait 20 ans qu'on enlève des voies ferroviaires dans l'Ouest. Il n'y a plus de voies ferroviaires dans le centre de ma propre ville. Elles sont ailleurs. Et voici qu'on parle de recourir davantage au transport ferroviaire passager. Allons-nous défaire ce que nous faisons depuis 20 ans?

Mme Judy Sgro: Madame la Présidente, il y a souvent des cycles dans la vie. On reconnaît le rôle important que jouent les voies ferroviaires au Canada pour atteindre divers objectifs environnementaux, en matière de qualité de l'air, notamment. Les voies ferroviaires ont été enlevées à bien des endroits. J'estime qu'il faudra renverser certaines décisions à cet égard et s'assurer que nous ayons un réseau ferroviaire sûr, rapide et efficace.

L'autre question du député concernait les droits de péage. C'est aux municipalités qu'il revient de décider si elles veulent imposer des droits de péage. Pour résoudre les problèmes de congestion que connaissent tous nos grands centres, il faudra certes innover. Il faudra améliorer les transports en commun et trouver, en collaboration avec nos partenaires que sont les provinces et les municipalités, divers moyens de réduire la congestion. Pour ce qui est de l'opportunité d'imposer des droits de péage, ce sera aux municipalités d'en décider.

M. Howard Hilstrom: Madame la Présidente, en ce qui concerne l'abandon des lignes ferroviaires, dans ma circonscription, celle de Selkirk—Interlake, il y a une ligne qui relie Winnipeg à la ville de Gimli et qui devait être abandonnée. On a tenté de la transférer à la Cando Contracting Ltd. de Brandon, une société qui exploite des lignes ferroviaires sur courtes distances et qui appartient à Gordon Peters. Cette société serait tout à fait disposée à reprendre la ligne ferroviaire du Canadien Pacifique, mais le projet ne se concrétise pas.

Le problème, c'est que le gouvernement provincial a adopté des dispositions législatives concernant les obligations du successeur à l'égard des syndicats et qu'il insiste pour que ces dispositions s'appliquent au transfert et à la vente de cette ligne ferroviaire. Or, comme ce sont essentiellement les propriétaires et les exploitants de l'entreprise privée intéressée qui en assurent eux-mêmes le fonctionnement, cette entreprise sera aussi peu rentable que l'était le Canadien Pacifique si les dispositions législatives régissant les obligations du successeur doivent s'appliquer lorsqu'elle prendra la relève à titre d'exploitant de lignes ferroviaires sur courtes distances.

Ma circonscription ne peut se passer de cette ligne ferroviaire. La secrétaire parlementaire a dit qu'il faut revoir la situation et réexaminer les lignes ferroviaires qui ont été mises hors service. Des centaines de milles de lignes ferroviaires ont été abandonnées dans ma circonscription, et la plate-forme a même été défaite. Par conséquent, je ne pense pas que le gouvernement remette ces lignes ferroviaires en service pour le transport de marchandises ou d'autres fins.

Initiatives ministérielles

J'aimerais savoir si le gouvernement fédéral est en rapport avec le gouvernement provincial pour convaincre ce dernier de ne pas abandonner nos lignes ferroviaires. Celles-ci desservent les agriculteurs ainsi que la distillerie qui fait venir du maïs et expédie l'alcool qu'elle en tire; il y a aussi un effort touristique important dans la région. Cette ligne de chemin de fer est importante pour nous, et sa disparition m'inquiète.

La secrétaire parlementaire et le gouvernement peuvent-ils exercer quelque influence que ce soit pour assurer le maintien de cette ligne ferroviaire?

Mme Judy Sgro: Madame la Présidente, je pense que le député devrait porter cette question particulière à l'attention du ministre des Transports et lui demander directement ce qu'il en pense.

• (1620)

[Français]

M. Réal Ménard (Hochelaga—Maisonnette, BQ): Madame la Présidente, quand mon collègue, le député de Argenteuil—Papineau—Mirabel, critique du transport pour le Bloc québécois et lui-même ancien maire, m'a dit que le projet de loi C-26 modifiait le rôle et le mandat de l'Office des transports du Canada, j'ai été extrêmement curieux de savoir si le projet de loi en question pouvait, de quelque manière que ce soit, améliorer le sort de mes concitoyens.

Je me suis intéressé à ce projet de loi parce que dans le comté de Hochelaga—Maisonnette que je représente ici depuis 1993, il y a une «traque» de chemin de fer comme on dit chez moi, près de la rue Moreau, dans l'est de Montréal, et il y a une cour de triage. Depuis plusieurs années, de manière fréquente et périodique, j'ai reçu des représentations de citoyens et de citoyennes qui habitent près de cette voie ferrée—pour employer un français correct—et qui vivent évidemment un certain cauchemar.

J'aurai l'occasion de l'expliquer tantôt, mais je crois que la compagnie de chemin de fer du CN-CP est vraiment un très mauvais citoyen corporatif. C'est assez incroyable. Le style de gestion et le comportement corporatif qu'adopte la compagnie de chemin de fer CN-CP doivent nous interpeller comme législateurs et il est pressant de les ramener à l'ordre.

La compagnie de chemin de fer CN-CP se comporte finalement comme s'il ne devait y avoir que des impératifs de développement économique, comme si la qualité de vie des citoyens n'était pas importante et comme si on ne devait pas prendre en considération les endroits où les voies ferrées sont situées.

Devant les représentations de mes citoyens, je leur ai proposé de mettre sur pied un comité de citoyens. Quand il y a des enjeux d'aménagement, vous savez comment sont les gouvernements. Ceux-ci sont quelquefois aveugles, mais ils ne sont jamais sourds. Ils vont là où il y a du bruit. J'ai bien compris que pour obtenir un peu gain de cause dans un dossier comme celui-là, il était important de mettre sur pied un comité de citoyens.

Cela a été fait. Il y a donc une dizaine de citoyens qui participent activement à ce comité. Je voudrais les remercier de leur implication. Je vous les nomme, alors si jamais vous les rencontrez au hasard de la vie, vous ne serez pas totalement pris au dépourvu. Il y a Léopol Bourjoï, Gaétane Couture, Maurice Lahaie, Michel Languedoc, Victor Berthelot, Lina Gauthier, Guy Walman, Robert Dalpé et son épouse Olga Berseneff, de même que M. Martin Mercier.

Ces gens habitent dans l'est de Montréal, près d'une voie ferrée, et ils vivent un véritable enfer.

L'hon. Pierre Pettigrew: Une voie de chemin de fer.

M. Réal Ménard: On dit une «traque» chez nous, mais on n'a pas l'érudition du ministre du Commerce international. On dit une «traque», mais c'est vrai que la véritable appellation est «une voie ferrée».

Ces gens vivent un véritable cauchemar, un véritable enfer. Quand on a pensé l'aménagement des villes, au siècle dernier, on n'avait pas nécessairement la préoccupation d'avoir des milieux résidentiels et des milieux industriels qui soient distincts. On voulait que les gens habitent dans leur quartier et qu'ils puissent aller à leur travail à pied.

Évidemment, cette conception du développement urbain n'a plus cours. Personne aujourd'hui n'accepterait que dans un milieu résidentiel, il y ait des grandes et grosses compagnies polluantes et on n'accepterait pas non plus qu'il y ait une voie ferrée.

Évidemment, la voie ferrée est intimement liée au port de Montréal. Il y a des enjeux de développement économique qu'on ne peut escamoter. Je suis capable de comprendre cela. On souhaite que dans l'est de Montréal, il y ait une certaine prospérité. Le quartier manufacturier qu'il était au XIX^e siècle jusque dans les années 1960 devient le quartier de services, avec les compagnies Vidéotron, Mediacom et d'autres qui offrent des services.

Cependant, on ne peut accepter, au nom du développement économique, de ne pas avoir une certaine qualité de vie.

• (1625)

Le mérite du projet de loi C-26, c'est qu'il permettra à l'Office des transports du Canada d'accueillir des plaintes au sujet de compagnies ferroviaires qui se rendront coupables, qui seront délinquantes et qui feront trop de bruit.

Laissez-moi raconter la situation que vivent les citoyens dont j'ai parlé à l'instant. D'abord, il y a cinq trains par jour qui partent à toute heure de la journée. Donc, à trois heures du matin, il peut y avoir un train qui entre à la cour de triage ou qui la quitte. Évidemment, on comprend que lorsqu'un train s'immobilise ou se met en marche, ce n'est pas quelque chose qui peut passer inaperçu. Il y a en moyenne trois ou quatre locomotives et des wagons. Il y a donc là une atteinte à la qualité de vie des gens qui doit nous préoccuper.

Quand j'ai rencontré les porte-parole du CN-CP, ils ont été extrêmement catégoriques en me disant qu'un des facteurs du développement économique—et je crois avoir entendu le ministre du Commerce international le dire aussi à l'occasion—, c'est ce qu'on appelle le «just in time». Il faut que lorsque l'on attend de la marchandise, elle arrive dans les délais prescrits.

Une voix: C'est «juste à temps».

M. Réal Ménard: C'est effectivement «juste à temps», mais eux le disent en anglais. Peut-être ont-ils vu là un symbole d'une certaine supériorité qui ne m'a pas impressionné, mais j'avais le souci de les citer correctement.

J'ai donc rencontré les porte-parole de cette compagnie de chemin de fer, une compagnie privée qui n'est pas, faut-il le rappeler, assujettie à la Loi sur l'évaluation environnementale. J'aurais bien aimé que le projet de loi C-26 fasse en sorte que la compagnie de chemin de fer CN-CP soit assujettie à la Loi sur l'évaluation environnementale et qu'on puisse se préoccuper de leurs agissements, de l'expansion de leur réseau et qu'on puisse tenir compte, bien sûr, des impératifs de pollution.

Initiatives ministérielles

Cela étant dit, il y a donc cinq trains qui viennent ou qui entrent en gare et qui vont à la cour de triage. Il y a des problèmes d'entretien; il y a une difficulté à freiner correctement; il y a des problèmes de non-respect d'horaires. Il y a donc de la pollution par le bruit subie par les gens qui sont en milieu résidentiel, qui ont élevé leurs familles dans Hochelaga—Maisonnette et qui, depuis des générations, vivent avec cet inconvénient majeur.

C'est certain qu'on pourrait se poser la question à savoir pourquoi la municipalité a-t-elle permis la construction domiciliaire à proximité d'une installation de chemin de fer? Oui, la question se pose; c'est certain. C'était sous l'administration Doré.

L'hon. Pierre Pettigrew: C'était un sympathisant de quel parti?

M. Réal Ménard: Je ne sais pas ce que le ministre du Commerce international fait comme bilan de l'administration Doré; certains l'ont trouvé positif, d'autres pas. Mais le fait est que nous n'acceptons pas et nous n'accepterons plus dans l'avenir que, sous le prétexte du développement économique, certains de nos concitoyens soient privés d'une qualité de vie.

Il y a donc des équipements déficients et des horaires non respectés. Quand les citoyens et moi-même sommes allés rencontrer des porte-parole de cette compagnie de chemin de fer—je le répète, on a mis sur pied un comité de citoyens—, on a tenté d'envisager un certain nombre de solutions. Est-ce qu'un talus anti-bruit ou un mur pouvaient être des solutions? Est-ce que la compagnie ne devait pas réserver des sommes d'argent pour prévoir des mesures de mitigation pour faire en sorte que le bruit soit atténué?

N'allez pas penser, madame la Présidente, que nous avons été en présence d'un bon citoyen corporatif avec la volonté affirmée d'aider les citoyens. J'ai senti une attitude autoritaire, le langage autoritaire du droit. Je leur ai mentionné. J'ai même indiqué que si je ne sentais pas une ouverture d'esprit, je mobiliserais les citoyens pour qu'il y ait un recours collectif, tel que cela existe dans notre Code civil du Québec.

Ils m'ont répondu d'un ton altier, suffisant et même méprisant à mon endroit? Cependant, j'ai gardé mon calme, comme en toutes circonstances, et j'ai dit que si nous devions aller jusqu'à un recours collectif, ils ne peuvent pas espérer gagner. Ils ont dit, avec le langage de la suffisance, qu'ils avaient de bons avocats; qu'ils étaient capables de se défendre; qu'ils avaient les moyens d'aller devant une cour de justice. On sait ce que c'est une cour de justice: ce sont des mois et des mois; c'est stressant pour la partie demanderesse.

Nous ne nous laisserons pas impressionner par un discours comme celui-là. Moi aussi, j'en connais des avocats. On va mobiliser les citoyens, puis on va faire en sorte que le langage de la raison prévale. Ce n'est pas vrai que parce qu'on habite une grande ville comme Montréal, on est obligés d'être privés de notre qualité de vie. Ce n'est pas vrai qu'on va assujettir le développement du port de Montréal au non-respect des exigences de nos concitoyens.

• (1630)

Cela ne veut pas dire qu'on ne souhaite pas avoir des industries dans l'est de Montréal. Il y a plusieurs facteurs qui peuvent inviter au développement de l'est de Montréal—le ministre du Commerce international le sait—il y a quatre métros, une main d'oeuvre qualifiée, des groupes communautaires extrêmement désireux de servir les gens, un bon service en écoles publiques, la rue Ontario. Il y a plein de facteurs qui font en sorte qu'il peut y avoir des gens d'affaires qui veulent venir s'établir dans l'est de Montréal.

La venue de Vidéotron en est un exemple; la compagnie Bas Iris qui avait déjà eu des subventions dans le cadre du programme de Développement des ressources humaines Canada en est un autre.

Mais nous n'accepterons pas, je le répète, qu'on leur donne la capacité d'opérer 24 heures sur 24. Il faut qu'il y ait un moratoire. Il faut accepter le fait qu'on ne peut faire des affaires à toute heure de la journée. Les gens peuvent dire que ce n'est pas grave si ça commence à 7 heures le matin, mais est-ce que ce n'est pas légitime qu'on s'attende à ce que ce soit terminé à 21h 30 ou 22 heures?

Quand on est à l'intérieur de notre résidence, on ne s'attend pas à recevoir des appels téléphoniques à 22 heures. On s'attend à vivre le repos du guerrier après une honnête prestation de travail. C'est la même chose pour nos citoyens. Ils ne veulent pas être dérangés par le bruit qui vient des chemins de fer. C'est une revendication qui est légitime.

Le gouvernement n'a que trop tardé à déposer un projet de loi comme celui-là. Cependant, il l'a fait et je pense que cette disposition est positive.

Je n'ai pas de voiture, je suis un homme vert. Pour certains, je suis un homme rose, pour d'autres, je suis un homme vert, mais je suis entre autres un homme vert. Je n'ai pas de voiture ce qui fait que je me déplace toujours et couramment au moyen du système de transport public. Je prends le train pour venir à Ottawa.

Je ne sais pas si d'autres députés en cette Chambre voyagent en train, mais lorsque nous sommes à bord du train de Via Rail, en hiver, en été, au printemps comme à l'automne, il y a des délais considérables. Cela arrive souvent et c'est injuste parce que lorsqu'on est à bord du train et qu'on s'attend à arriver à Ottawa à 10 heures et qu'on arrive à 14 heures, on a la chance ou le risque de manquer la période des questions orales. Vous comprenez que personne ne peut planifier un horaire avec une mauvaise distribution de services qui fait qu'on arrive trois ou quatre heures en retard.

Lorsqu'on interroge les gens de Via Rail, que nous répondent-ils? Ils nous répondent qu'ils ne sont pas responsables de cette situation car les rails sur lesquels ils roulent sont la propriété du CN-CP. Or le CN-CP ne veut pas consentir les investissements pour faire en sorte que ces rails soient fonctionnels et que le système de signalisation permette le «just in time» et d'arriver à l'heure à notre destination et là où on doit être.

Il faut donc ramener à l'ordre ce très mauvais citoyen corporatif qu'est le CN-CP. Je vais demander à notre collègue responsable des transports au Bloc québécois, le député de Argenteuil—Papineau—Mirabel, de faire comparaître les citoyens de Hochelaga—Maisonnette qui donnent vie au comité anti-bruits. Je vais demander au comité qu'on donne des explications pour savoir pourquoi on se refuse d'offrir une qualité de vie à laquelle les gens ont droit.

N'allez pas penser que c'est seulement dans Hochelaga—Maisonnette que des choses comme celles-là se passent. J'ai eu des représentations des citoyens de Côte-Saint-Luc. Il y a d'autres provinces canadiennes également, où le CN-CP est un très mauvais citoyen corporatif et où on pense qu'au nom du développement économique, tout est permis.

On me dit que dans le Bas-du-Fleuve, en Gaspésie, à Matapédia, et à Mont-Joli il y a aussi cette coexistence d'une réalité résidentielle et cela n'a que trop duré.

Donc, le projet de loi C-26 va permettre un mécanisme d'accueil de plaintes et je pense qu'il est très heureux qu'un projet de loi comme celui-là nous soit proposé et la voix des citoyens va se faire entendre.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi prévoit donc des modifications qui sont propres au transport ferroviaire; il prévoit entre autres la création d'un mode de règlement des plaintes portant sur le bruit produit par la construction ou l'exploitation de chemins de fer. C'est ce qui est fondamental pour les gens d'Hochelaga—Maisonneuve.

Ce n'est pas un problème qui est tombé du ciel.

• (1635)

J'ai vu de la correspondance de feu Jean-Claude Malépart, ancien député de Laurier—Sainte-Marie.

Depuis la fin des années 1970, quelle que soit leur affiliation partisane, tous les députés de l'est de Montréal, qui ont été élus ici à la Chambre des communes comme représentants du peuple, ont fait des représentations pertinentes auprès du CN-CP. Malheureusement, ce fut en vain. On retrouvait toujours la même problématique du non respect de la qualité de vie, la problématique d'un bruit inconsideré, d'un primat, d'une logique de développement économique qui fait fi des aspirations légitimes des citoyens.

Nous n'allons pas rater l'occasion qui nous est offerte de saisir le ministre des Transports de la situation qui prévaut dans l'est de Montréal. J'ai hâte de voir comment va s'opérer ce mécanisme de plaintes.

Je peux garantir que les gens de Hochelaga—Maisonneuve que j'ai nommés tantôt vont suivre de près les travaux du comité parlementaire. Ils vont demander à témoigner. J'espère que nous allons ramener à la raison un citoyen comme le CN-CP.

Nous ne sommes plus au temps d'Émile Zola. Nous ne sommes plus au XIX^e siècle, au temps du capitalisme industriel, où dès qu'il y avait des enjeux de développement économique, on était prêt à consentir tous les privilèges aux citoyens corporatifs. Ce n'est plus cette situation qui prévaut.

Aujourd'hui, lorsque nous pensons à l'aménagement des grandes villes, nous voulons faire une distinction entre le développement économique et la qualité de vie. Si on a un choix à faire entre le développement économique et la qualité de vie, il faut que nos préférences en tant que législateurs aillent à la qualité de vie. Nous n'avons qu'une seule vie à vivre et nous n'avons pas de raisons d'accepter de la vivre dans des conditions qui sont exécrables.

Nous allons être présents aux travaux du comité. C'est fini l'époque où l'anarchie du développement économique permettait de brimer les citoyens de l'est de Montréal.

[Traduction]

M. Bob Mills (Red Deer, Alliance canadienne): Madame la Présidente, j'ai le privilège de me pencher sur cette question aujourd'hui. Tout d'abord, permettez-moi de dire qu'en fonction de certaines des questions qui ont été posées plus tôt, ce manque de vision ressort clairement. Nous avons un gouvernement qui n'est pas capable d'adopter une position claire, qui passe d'une chose à l'autre et ne pense jamais à long terme.

Je vais vous donner des exemples de ce que je vois dans le projet de loi sur les transports et vous préciser pourquoi je pense ainsi. Tout d'abord, lorsqu'il est question du Protocole de Kyoto, comme notre collègue l'a mentionné, il n'est pas question de ce protocole alors que nous parlons de réduire les émissions de dioxyde de carbone, l'utilisation de combustibles à base de carbone, de 20 p. 100 par personne dans tout le pays, pour chaque homme, femme et enfant qui vit sur notre territoire.

Le secteur des transports est responsable de grandes quantités d'émissions de dioxyde de carbone. Environ 37 p. 100 du dioxyde de carbone libéré dans l'atmosphère vient du transport. Notre pays et

nos industries font face à cette question fondamentale, mais nous avons un gouvernement qui ne s'en préoccupe pas dans son projet de loi sur les transports. Cette mesure législative est un échec total.

L'accord de Kyoto n'est pas encore en vigueur. À l'heure actuelle, environ 100 pays représentent 43 p. 100 des émissions. Le protocole n'entre pas en vigueur tant que nous n'aurons pas atteint 55 p. 100 des émissions, avec une représentation suffisante en nombre de pays, bien entendu.

On stipule également à l'article 3 de l'accord de Kyoto qu'en janvier 2005, nous devons avoir réduit de façon importante les émissions de dioxyde de carbone. Au Canada, nous avons un véritable problème, car en 1999, nous dépassions de 15 p. 100 les niveaux de 1990. Nous avons accepté de ramener nos émissions à 6 p. 100 au-dessous des niveaux de 1990 entre 2008 et 2012. En 1999, nous dépassions cette proportion de 15 p. 100. En 2000, nous la dépassions de 20 p. 100. Maintenant, en 2003, nous sommes de 23 p. 100 au-dessus de la limite et, en 2008, lorsque cela prendra effet, nous allons dépasser cette limite d'environ 30 p. 100. Nous allons dans la mauvaise direction.

Ce que le gouvernement ne comprend pas, c'est qu'une fois ce protocole ratifié, et tout dépend de la Russie, on y dit que dans les six mois, il doit y avoir une rencontre de tous les pays concernés. Ces derniers ont alors six mois pour décider des sanctions à imposer. Étant donné que l'Union européenne domine ce processus, car personne d'autre vraiment n'en fait partie, elle affirme qu'elle va, par l'entremise de l'OMC, imposer des sanctions aux pays qui n'ont pas réduit leurs émissions de dioxyde de carbone.

Il ne faut pas être très malin pour comprendre que nous sommes visés. Nos émissions augmentent mais, en vertu du Protocole de Kyoto, elles doivent diminuer d'ici à 2005—et les pays doivent prouver qu'ils prennent des mesures pour réduire leurs émissions, dans le but de permettre aux bureaucrates du GIEC, à New York, de dire: oui, ils ont un plan.

Le secteur des transports étant le plus gros producteur de CO₂, ne pourrait-on croire que le gouvernement se rendrait compte que l'année 2005 approche à grands pas et qu'il ferait mieux d'avoir un plan? Pourtant, il n'en est nullement question. Le gouvernement fait totalement fi de cette question très importante. Je dois présumer, dans ce cas, qu'il n'a pas l'intention d'honorer les engagements pris à Kyoto, et qu'il ne s'est agi que d'une manoeuvre politique destinée à permettre au premier ministre de déclarer en toute confiance, à Johannesburg, «Oui, comptez sur nous; nous serons de la partie, mais nous ne tiendrons pas parole».

Selon la vérificatrice générale, il y a eu 200 autres accords internationaux concernant l'environnement que nous n'avons pas honorés. Pourquoi devrait-il en aller autrement pour celui-ci? Or, des sanctions seront imposées. Que compte faire le gouvernement à ce sujet et qu'en penseront les Canadiens le jour où elles tomberont?

Pour y remédier, nous serons forcés d'acheter des crédits d'émission. Nous en achèterons à tous les pays qui en auront. Le gouvernement a garanti un plafond de 15 \$ la tonne. Où prendra-t-on l'argent nécessaire à l'achat de ces crédits?

Initiatives ministérielles

•(1640)

Il n'y a manifestement qu'une source. Si le gouvernement garantit ce prix, la seule source est alors le contribuable et elle prend la forme d'une taxe sur le carbone. Nous devons taxer le carbone servant à la fabrication de l'électricité, au chauffage de nos foyers et au transport. Ne pourrait-on pas penser qu'il eût été logique que le gouvernement aborde cette question dans un projet de loi sur les transports? Si le gouvernement avait la moindre clairvoyance, c'est la voie qu'il aurait dû emprunter. Ou bien un ministère ne sait pas ce que l'autre fait ou bien, comme je le dis, le gouvernement n'a absolument pas l'intention de respecter l'accord de Kyoto.

Que devrions-nous faire? Permettez-moi de réitérer le fait que nous devrions manifestement faire quelque chose. Nous devrions avoir un plan. Nous devrions envisager des économies d'énergie, des combustibles de transition et des énergies de remplacement. Pour mettre tout cela au point, un leadership s'impose afin de collaborer avec l'industrie, les provinces et le monde. Que faisons-nous? Nous tournons autour du pot avec un projet de loi qui n'a rien à voir avec cela et qui n'aborde même pas le problème. Selon moi, cela en dit long sur le gouvernement et sur son engagement réel en faveur de l'environnement et certainement sur sa volonté de régler le problème du transport.

J'aborderai quelques autres aspects du projet de loi. Je traiterai tout d'abord de VIA Rail. Les députés ayant pris la parole sont plus conscients que les autres de ce que le comité a fait sur le plan de l'étude de toute cette question, mais je trouve tout à fait intéressant que la secrétaire parlementaire déclare que nous allons tout simplement rétablir les services ferroviaires. Nous avons consacré 20 ans à les faire disparaître et maintenant, nous allons tout simplement les rétablir.

Je ne peux que m'en remettre à l'exemple qui existe dans ma propre ville, où l'on trouve désormais une voie rapide et un important centre d'affaires là où se trouvait auparavant la voie ferrée. Le gouvernement a encouragé et favorisé l'élimination du service ferroviaire. La députée d'en face dit maintenant que nous devons le rétablir. Je me demande si les propriétaires de ce terrain vont être très enthousiastes à la perspective de démolir les immeubles, d'éliminer les voies rapides et l'infrastructure et de rétablir la voie ferrée au centre-ville. D'ailleurs, je ne crois pas qu'il y ait plus d'enthousiasme ailleurs au Canada. Selon moi, il était plutôt désinvolte de sa part de répondre de cette façon.

Deuxièmement, parler de faire de VIA Rail une société d'État, c'est régresser. C'est, encore une fois, croire qu'une entreprise administrée par le gouvernement donnera de meilleurs résultats qu'une entreprise privée. Cela signifie également que VIA Rail va commencer à concurrencer des entreprises privées comme Rocky Mountaineer, par exemple, étant donné que VIA envisage d'offrir le service dans Vancouver, et WestJet, que cette ligne ferroviaire remplacera supposément. Il me semblerait logique que des députés qui se préoccupent d'emplois et d'environnement veuillent que le système de la libre entreprise s'exerce et ne dépende pas des contribuables pour rester en vie. Je ne peux pas croire que faire de VIA Rail une société d'État va aider quiconque; une telle opération ne fera qu'éliminer la concurrence et encourager par conséquent l'inefficacité et tout ce qui s'ensuit avec cette sorte de propriété.

Encore une fois, le projet de loi échoue lamentablement quand il envisage des solutions comme des sociétés d'État pour des entreprises comme VIA Rail. Si VIA Rail ne peut réussir, je pense que nous devrions demander pourquoi. Nous ne devrions certaine-

ment pas la financer pour qu'elle puisse concurrencer une autre industrie.

Parlons maintenant du transport du grain. Notre porte-parole de l'agriculture aurait certes beaucoup plus de choses à dire à ce sujet que moi, mais je me contenterai de dire que les agriculteurs de ma circonscription ne sont certainement pas heureux de la façon dont le grain est acheminé.

•(1645)

Premièrement, comme des lignes de chemin de fer ont été supprimées, ils doivent maintenant acheminer leur grain par camion, parfois sur de longues distances. Ils doivent payer pour cela. Souvent, le transport se fait sur des routes qui n'ont pas été réparées depuis de nombreuses années et qui n'avaient pas été conçues pour le lourd équipement maintenant utilisé pour transporter le grain.

Le gouvernement n'a également rien fait pour ouvrir le port de Vancouver. Le grain s'accumule dans les silos. Il y a de nombreuses fermes où le grain attend depuis maintenant des mois, car on est incapable de le transporter étant donné que le port de Vancouver a été fermé et qu'il faut transiter par Prince Rupert.

Certains disent que ça peut aller, parce que la récolte a été très petite et que les agriculteurs pourront acheminer tout leur grain d'ici juillet. Mais beaucoup d'agriculteurs m'ont dit qu'ils ne veulent pas emprunter d'argent pour passer les prochains mois. Ils ne veulent pas emprunter d'argent pour ensemercer et prendre le risque. Ils veulent vendre ce grain. Ils veulent qu'il soit transporté et ils veulent que leurs installations d'entreposage soient vides. Voilà ce qu'ils veulent. Le gouvernement n'a rien fait pour régler ce problème ou contribuer à le résoudre.

Comme je l'ai dit, notre porte-parole en matière d'agriculture, qui a déjà beaucoup dit à ce sujet, aurait encore beaucoup à dire au sujet de la situation des agriculteurs dans l'Ouest.

Je vais parler du réseau routier. C'est un énorme problème. D'un bout à l'autre du pays, notre infrastructure est dans un état lamentable. Nos routes aussi. Elles sont pleines de nids-de-poule.

Un groupe de camionneurs est venu me voir à mon bureau, il y a un an environ. Ils m'ont dit: «La taille de notre matériel a augmenté de façon spectaculaire, le poids des véhicules et les charges qu'ils transportent ont augmenté. Savez-vous sur quel genre de ponts nous devons passer? Des ponts qui ont été construits en 1950 et en 1955.» La prochaine fois que des députés emprunteront un pont sur l'une de nos routes, ils devraient noter, sur la plaque, quand il a été construit. Les camionneurs disent que l'infrastructure devient dangereuse. Il me semble que c'est assurément un problème que le gouvernement devrait régler.

Que s'est-il passé? L'idée de prélever une taxe pour entretenir les routes était bonne, mais où est passé cet argent? Si on regarde dans le budget, le gouvernement fédéral a perçu 4,8 milliards de dollars en taxe d'accise sur les carburants. Il a également perçu une taxe sur une taxe puisqu'il prélève la TPS sur le plein prix de l'essence ou du diésel. La TPS perçue s'élève à 2,2 milliards de dollars. Cela fait 7 milliards de dollars que le gouvernement fédéral a perçus en taxe. Ce qui est surprenant, c'est que seulement 300 millions de dollars sont investis chaque année dans l'infrastructure routière. Le gouvernement perçoit 7 milliards de dollars et il ne réinvestit que 300 millions de dollars dans l'infrastructure.

Initiatives ministérielles

Beaucoup de gens, moi y compris, ont du mal à comprendre ce que représente un milliard de dollars. Cela m'a été expliqué comme jamais auparavant à une conférence à laquelle j'ai assisté: un million de dollars, c'est 21 jours et un milliard de dollars, c'est 31 ans. Si un million de dollars est égal à 21 jours et un milliard de dollars est égal à 31 ans, et que 7 milliards de dollars ont été perçus et 300 millions de dollars dépensés, où est passé le reste de l'argent? Si le gouvernement n'a consacré que 4 p. 100 à l'infrastructure, 96 p. 100 sont allés dans les recettes générales pour permettre au gouvernement de se vanter d'avoir équilibré le budget, d'avoir un excédent, et ainsi de suite. Il y a quelque chose qui ne va pas là-dedans.

Voyons ce que font les provinces avec les taxes qu'elles prélèvent sur les transports, l'essence et le diésel. Elles réinvestissent 91 p. 100 de cet argent dans les transports.

• (1650)

Le gouvernement fédéral y consacre 4 p. 100 de ce qu'elle retire de la taxe alors que les provinces y consacrent 91 p. 100. C'est un véritable problème, et les Canadiens devraient en être vraiment choqués. S'ils veulent des allègements fiscaux, les Canadiens préfèrent, de toute évidence, que leur argent soit investi dans l'infrastructure, mais ce n'est pas ce qui se passe. L'argent des contribuables ne sert pas à améliorer l'infrastructure.

Il est également intéressant de noter que lorsque j'ai posé une question au sujet des autoroutes à péage, le 25 février, le ministre a répondu que ce serait une bonne idée de réduire la congestion dans les grandes villes en imputant des droits de façon à limiter le nombre de voitures sur les routes et dans le centre des nos grandes villes. Toutefois, on m'a répondu que la question relevait de la compétence des administrations municipales. Comment se fait-il alors que le ministre aborde cette question si elle est du ressort des municipalités? De toute évidence, les intervenants devraient communiquer entre eux. Je demanderais ensuite s'ils se sont adressés aux villes et aux provinces ou si cette idée leur est venue spontanément. Le ministre n'a vraisemblablement pas examiné très attentivement une grande partie des dispositions contenues dans cette mesure législative.

Il est embarrassant d'admettre qu'au Canada, les routes et les réseaux de transport sont dans un état déplorable et qu'ils sont gérés de bien piètre façon.

Par surcroît, nombre de mes électeurs m'ont parlé de la sécurité aérienne et de l'industrie du transport aérien. Les députés de l'Ouest du Canada prennent l'avion nettement plus souvent que les députés de l'Ontario ou du Québec. Chaque semaine, nous passons au moins quatre heures en avion pour rentrer chez nous et quatre heures pour venir à Ottawa. En outre, plusieurs d'entre nous doivent changer d'avion à quelques reprises.

Dans les aéroports, on se préoccupe de la sécurité. De toute évidence, les Britanniques et les Français sont inquiets, à l'instar des Américains, mais, au Canada, nous ne semblons pas nous en faire autant. Nous avons des droits de 24 \$ par billet d'avion au titre de la sécurité, et ces droits passent maintenant à 14 \$. Néanmoins, la question de la sécurité me préoccupe toujours, pas tant au moment où les passagers passent les contrôles, mais je me demande ce qu'il en est des préposés au nettoyage et à l'approvisionnement des avions. Je n'ai pas vu un grand changement dans les mesures de sécurité à cet égard. Les Canadiens veulent que nous puissions garantir cet aspect de la sécurité.

En terminant, je dirai que le gouvernement ne s'est pas montré à la hauteur dans le cas de ce projet de loi. Il n'a pas vraiment traité des enjeux de l'accord de Kyoto et de ce qu'ils pourraient signifier pour

l'industrie du transport. Il a échoué dans l'élaboration de son plan pour VIA rail et n'a rien fait pour transformer cette entreprise en société d'État et pour l'obliger à livrer concurrence aux autres entreprises du secteur privé. Il n'a pas aidé les agriculteurs à transporter leur grain jusqu'au marché. Il n'a pas songé aux citoyens qui doivent conduire sur nos routes et aux camionneurs qui parcourent quotidiennement ces routes pleines de nids de poule et de fissures. Il n'a pas réinvesti dans l'infrastructure les 96 p. 100 qu'il encaisse pour les routes. Il préfère consacrer cet argent à d'autres fins. Je crois que le gouvernement a aussi échoué en matière de sécurité dans le transport aérien.

Le gouvernement a tout simplement échoué. Pour la première fois depuis que je siège en cette Chambre, c'est-à-dire depuis 1993, j'ai eu honte d'être ici. C'est en grande partie à cause de ce qui s'est produit récemment et de ce qui se produira probablement ce soir. Je suis un Canadien fier et très fier d'être Canadien, mais je suis vraiment déçu.

La situation est intéressante, car je voulais vraiment savoir quelle était la position de mes électeurs à ce sujet. Je leur ai donc demandé, par le truchement d'un questionnaire professionnel, si le Canada devait se joindre à ses alliés traditionnels, c'est-à-dire l'Australie, la Grande-Bretagne et les États-Unis, dans le cadre d'une intervention militaire contre l'Irak, si l'Irak ne désarmait pas et si les Nations Unies ne prenaient aucune mesure pour l'obliger à le faire. Je rappelle que cette question a été posée dans le cadre d'un sondage scientifique. Or, 59 p. 100 des répondants ont dit oui et 30 p. 100 ont dit non. Mes électeurs veulent que je les représente à cet égard. Ils souhaitent un gouvernement qui a une vision et qui se préoccupe des gens. Je ne crois pas que ce soit le cas du présent gouvernement, et je le regrette amèrement.

• (1655)

[Français]

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: l'honorable député de Burnaby—Douglas, L'environnement; l'honorable député de Acadie—Bathurst, La fiscalité.

M. Jean-Yves Roy (Matapédia—Matane, BQ): Madame la Présidente, j'ai écouté attentivement l'intervention de mon collègue. J'ai beaucoup de difficulté à comprendre la position de l'Alliance canadienne.

D'un côté, on demande au gouvernement d'investir dans le transport du grain dans l'Ouest. On lui demande d'intervenir eu égard au transport aérien et, d'un autre côté, un député de l'Alliance canadienne me confirmait cet après-midi qu'ils sont totalement en désaccord avec la réglementation du transport.

J'ai alors donné à mon collègue de l'Alliance canadienne l'exemple du transport par autobus dans ma région, qui est réglementé. Nous avons un service exceptionnel à un coût abordable. Notre système de transport par autobus est réglementé, c'est-à-dire qu'on a réservé à l'entreprise Orléans Express Inc. des lignes payantes qui lui permettent d'offrir, dans ma région, des services importants pour notre milieu.

Comme je le mentionnais précédemment, en termes de transport, c'est à peu près tout ce qu'il nous reste. On sait qu'à l'heure actuelle, des entreprises souhaitent la déréglementation du transport par autobus, entre autres chez nous. S'il y avait une déréglementation du transport par autobus, cela signifierait tout simplement la disparition de ce mode de transport dans notre région.

Initiatives ministérielles

Ainsi, actuellement, on n'a pratiquement plus de transport ferroviaire et on n'a pratiquement plus de transport aérien, parce qu'Air Canada est en difficulté et qu'il abandonne des aéroports régionaux; ils abandonnent des lignes qui, soit dit en passant, ne sont prétendument pas payantes, alors qu'actuellement, les avions sont constamment pleins et que le coût des billets est absolument astronomique. Je voyage à partir de l'aéroport de Mont-Joli jusqu'à l'aéroport d'Ottawa et il m'en coûte plus de 1 000 \$, simplement en termes de billets d'avion.

Je demande donc à mon collègue qu'il clarifie la position de l'Alliance canadienne. Est-ce que l'Alliance canadienne souhaite que le gouvernement fédéral intervienne pour aider, entre autres questions il l'a dit, les agriculteurs de l'Ouest à transporter leur grain? Mais cela signifie que le gouvernement fédéral doit investir en matière de transport. Est-ce que mon collègue est d'accord pour que le gouvernement fédéral investisse non seulement dans le transport des marchandises dans son coin de pays, mais aussi dans le transport des passagers dans une région comme la mienne?

• (1700)

[Traduction]

M. Bob Mills: Monsieur le Président, de toute évidence, je ne puis pas la bonne personne pour répondre à toutes ces questions détaillées, mais permettez-moi de donner au député la réponse que je veux lui donner.

L'élément essentiel, c'est que 96 p. 100 des taxes prélevées ne sont pas réaffectées aux transports, alors qu'elles devraient l'être en totalité. C'est pour cela qu'elles ont été perçues. Je crois que nous avons besoin d'une réglementation intelligente. Cela signifie qu'il y a des régions isolées qui ont besoin d'aide, car elles ne sont pas concurrentielles autrement. Ce genre d'aide est nécessaire. Il y a des régions comme celle-là dans ma circonscription. Il y en a dans tout le pays. Sans réglementation, il est évident que nous aurions de bons services de Vancouver à Toronto, mais pas beaucoup dans les plus petites régions du pays. Nous devons être raisonnables à cet égard.

Ce qu'il nous faut, c'est de l'intelligence, de la compréhension et la reconnaissance des problèmes pour que nous puissions les régler de cette manière.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, à l'instar du député du Bloc, je n'ai pas très bien compris les propos du député, mais je ciblerai un domaine légèrement différent.

Le député de Red Deer a dit que les transports étaient les principaux émetteurs de CO₂ et que le gouvernement est loin d'avoir réglé le problème avec l'accord de Kyoto. Or, depuis des mois, voire des années, j'écoute les députés alliés parler l'un après l'autre dans cette enceinte et dire que les émissions de CO₂ ne sont pas la cause de l'effet de serre, qu'elles ne sont pas le problème et que tous les efforts déployés pour l'accord de Kyoto n'étaient pas vraiment nécessaires.

Quand le député dit que nous avons besoin d'une loi intelligente, je suis d'accord avec lui. Mais il nous faut aussi une discussion intelligente. Pour la première fois, je dois dire, j'ai entendu des propos fort intelligents sur les émissions de CO₂, Kyoto et les transports de la part d'un député allié, et je l'en remercie vivement.

M. Bob Mills: Monsieur le Président, la députée voudrait peut-être consulter les hansards du mois de novembre. Elle y trouvera suffisamment de pages où notre position à ce sujet est clairement exposée.

Nous sommes d'avis que le transport est une des principales causes d'émission de CO₂, ce qui est un fait avéré. J'affirme que le projet de loi ne traite pas de cette question. Il n'y est aucunement question des enjeux de Kyoto ni du CO₂. Il devrait pourtant proposer des moyens d'encourager les systèmes de transport à s'attaquer au problème du CO₂. Nous avons pris des engagements en matière d'environnement et nous devrions nous intéresser à la conservation dans le domaine des transports, si une telle chose est possible, aux carburants de transition et aux autres sources d'énergie.

Le gouvernement devrait avoir une vision à long terme dans ce domaine. Voilà ce qui en est et quelle est notre position sur le sujet. Je ne peux être plus clair.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, à l'époque où j'étais la mairesse de Saint John, j'ai fait un voyage en Allemagne, où nous nous déplaçons par train. C'était il y a un certain nombre d'années. On savait à ce moment-là en Allemagne que les gens devaient voyager par train. Les Allemands se heurtaient alors au même problème auquel nous faisons face aujourd'hui et que nous essayons de régler au moyen de l'accord de Kyoto. Et j'ai découvert la même chose dans d'autres pays.

Qu'est-il arrivé en 1993? Jusque-là, VIA Rail conduisait nos voyageurs jusqu'à Québec, où ceux-ci devaient prendre un autre train pour Toronto ou Ottawa. On nous retira cependant ce service, même si Saint John était circonscription où se trouvait gare ferroviaire la plus achalandée au Nouveau-Brunswick. On nous a retiré ce service pour des raisons politiques. C'est une honte.

Le député croit-il que le gouvernement comprend réellement la nécessité de rétablir le transport ferroviaire dans toutes les parties du Canada, comme on l'a fait en Allemagne?

• (1705)

M. Bob Mills: Monsieur le Président, je suis d'accord pour dire que les trains aideraient à atténuer le problème des émissions de CO₂. Toutefois, il y a une grande différence entre l'Allemagne et le Canada. Tout d'abord, l'Allemagne n'est pas un pays aussi froid. Deuxièmement, les distances sont bien moindres. Troisièmement, la population est beaucoup plus considérable.

J'ai une fille qui habite en Allemagne, et elle prend le train pour aller à peu près n'importe où. Elle n'a pas vraiment besoin d'une voiture. C'est l'idéal. Toutes les heures, il y a un train qu'elle peut prendre pour se rendre à Berlin.

Ici, nous avons enlevé des lignes ferroviaires et annulé des liaisons de VIA Rail. Autrefois, il y en avait une entre Edmonton et Calgary, avec un arrêt à Red Deer. Bien sûr, avec le prix actuel de l'essence, les voyageurs opteraient pour le train, mais nous avons retiré les voies. Elles n'existent plus. Voilà le problème, et c'est le problème que me pose l'absence de vision à long terme dans le domaine des transports.

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai une question à poser au député. Il a parlé dans son intervention d'un montant d'un milliard de dollars. Je me demande ce que le gouvernement en a fait. Il l'a probablement gaspillé pour créer le registre des armes à feu.

Il y a la loi sur les transports et le projet de loi. Il existe un accord entre la Commission canadienne du blé et le gouvernement libéral portant sur 50 p. 100 du grain à transporter l'année suivante. La Commission canadienne du blé essaie de revenir sur cet accord. Le ministre responsable de cette commission ne fait absolument rien pour amener l'organisme à respecter l'accord. Il dit simplement que les agriculteurs doivent être aux commandes.

Initiatives ministérielles

La Commission canadienne du blé devrait-elle respecter ses accords? Que pense le député du fait que le ministre responsable de la commission traîne toujours des agriculteurs devant les tribunaux parce qu'ils ont exporté eux-mêmes leur blé?

M. Bob Mills: Monsieur le Président, tout d'abord, il faut bien sûr reconnaître l'importance du problème de la corruption et du gaspillage d'argent à Ottawa. Nous savions que ce ne serait pas très joli, mais c'est encore pire que ce que la plupart d'entre nous avons cru, un milliard par ici et un milliard par là. Il semble évident que c'est là que sont passés les 7 milliards de dollars qui avaient été recueillis pour les transports. C'est facile de gaspiller de l'argent comme on le fait ici.

En ce qui concerne la Commission canadienne du blé, il est clair que les gens veulent avoir un choix en ce qui a trait au transport du grain. Ils ne sont pas très heureux d'aller en prison pour avoir tenté de vendre leur blé où ils croyaient pouvoir le faire. La Commission canadienne du blé n'arrive pas à faire sortir le grain de ma région et de la majorité des régions de l'ouest du Canada.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, à la lumière de ce que nous avons déjà entendu ici aujourd'hui, il semble que ce sera très agréable de discuter du projet de loi C-26.

Nous n'avons pas souvent l'occasion d'appuyer une mesure législative présentée par le gouvernement. Je suis heureuse de dire à ce moment-ci que nous avons l'intention d'appuyer le projet de loi C-26. Nous attendons avec impatience qu'il soit soumis au comité pour pouvoir en discuter plus en profondeur et nous assurer que ce que le gouvernement a prévu dans le projet de loi cadre bien avec ce qu'il a dit vouloir faire. Je tenais à le souligner et j'en ai également fait part au ministre.

Le projet de loi permet au ministre de réparer certaines des erreurs commises par le gouvernement au cours des dernières années. J'aimerais souligner que ces erreurs ont été considérées comme étant attribuables à de mauvaises actions, à la déréglementation dans son ensemble et à l'idée générale que la politique de marché et l'approche capitaliste étaient les seules façons de fonctionner dans l'industrie du transport. J'aimerais préciser que le programme du gouvernement libéral a obtenu l'appui total du Parti réformiste et maintenant de l'Alliance.

Le député de Red Deer a dit aujourd'hui qu'il fallait comprendre qu'il devait y avoir des différences entre les régions canadiennes, et cela me ravit. En fait, ce n'est pas le message que l'Alliance canadienne a livré à la Chambre sur de nombreuses questions.

Les néo-démocrates, et même les Canadiens qui ne sont pas néo-démocrates, ne croient pas qu'il soit nécessaire d'afficher une attitude d'entrepreneur dans tous les aspects de l'édification d'une nation. Ce type d'attitude n'est certainement pas nécessaire à l'égard de tous les aspects des transports, en tout cas pas si nous entendons faire des choses qui bénéficient à l'ensemble du pays et qui répondent aux besoins des différentes régions canadiennes.

Au début, il n'y avait que des bâtisseurs qui avaient une vision pour le Canada et ils ont compris qu'il fallait tenir compte des différences géographiques du Canada, des différences entre les provinces. Ils ont compris qu'il était essentiel de prendre des engagements nationaux qui bénéficieraient à toutes les régions du Canada.

La construction du chemin de fer qui a uni notre pays a exigé davantage de certaines régions, mais elles l'ont fait parce qu'il fallait édifier le pays. Nous devons voir les choses différemment en matière de transports, si nous voulons répondre aux besoins d'un pays qui s'étend d'un océan à l'autre et à l'autre

Je prendrai comme principaux exemples le Nunavut, les territoires et le Yukon, parce qu'ayant été développées plus récemment, ces régions ne possèdent pas un réseau routier aussi complet que le reste du pays. Allons-nous dire au Nunavut et aux territoires qu'ils vont devoir financer eux-mêmes leur réseau routier, sous prétexte que le gouvernement canadien croit que le système de transport de demain devrait être en grande partie axé sur le marché, qu'il se limite à établir le cadre de la concurrence et qu'il n'intervient qu'en dernier ressort? Malgré cela, je crois que nous devrions appuyer le projet de loi pour l'instant, et revenir sur certains aspects à l'étape de l'étude en comité.

Le gouvernement persiste néanmoins à dire que l'économie de marché est la seule chose qu'il juge acceptable. Je ne crois pas que ce soit possible dans un pays comme le Canada, car certaines régions ne peuvent assumer ces coûts. Nous ne pouvons pas nous limiter à des questions d'économie de marché et de rentabilité.

Je signale aux députés alliés de la Saskatchewan et du Manitoba que les agriculteurs de ces deux provinces doivent actuellement payer plus cher pour le transport par camion de leur grain et d'autres produits agricoles, à cause de la disparition de lignes ferroviaires. J'espère que les agriculteurs et les résidents des régions rurales de la Saskatchewan et du Manitoba nous écoutent. Les problèmes et les épreuves qu'ils affrontent actuellement sont directement attribuables à l'économie de marché prônée par l'Alliance et le Parti réformiste. Il ne fait aucun doute que cette situation résulte directement des pressions de l'Alliance et du fait que les libéraux partagent les idées de droite de l'Alliance, et sont déterminés à les mettre en oeuvre.

● (1710)

Tout au long de leur histoire, les habitants de la Saskatchewan et du Manitoba ont collaboré. C'était notamment le cas des gens qui résidaient dans les communautés rurales. Ils travaillaient tous ensemble dans l'intérêt commun. Autrefois, les gens unissaient leurs efforts pour construire des maisons et des fermes. En cas de désastre, ils se portaient mutuellement secours. Si un agriculteur se trouvait dans l'impossibilité d'engranger ses récoltes à temps, un voisin qui avait engrangé les siennes venait lui prêter main forte.

Selon la conception réformiste et alliée, l'agriculteur de White Fox, en Saskatchewan, devra simplement payer plus cher le transport de son grain jusqu'au marché américain que l'agriculteur qui se trouve près de la frontière américaine. Nous ne voulons pas que l'agriculteur de White Fox réalise moins de profits que celui qui se trouve près de la frontière. Nous travaillons ensemble dans un esprit de collaboration, afin d'assurer une commercialisation équitable pour tous. C'est ainsi que nous faisons dans nos communautés.

Si je le mentionne c'est parce j'ai cru comprendre que mon collègue de Red Deer y croyait quand il a parlé de politique des transports. Il faut reconnaître l'existence de différences entre les collectivités. Il ne faut pas croire que le service ferroviaire entre Montréal et Toronto ou Ottawa sera rentable. Il faut toutefois reconnaître que la possibilité d'y réaliser des profits est plus grande et qu'il faudra compenser ailleurs. J'en conviens. Je suis par contre carrément opposée à l'édification d'un réseau de transport basée uniquement sur la rentabilité. Le service doit être offert à tous les Canadiens.

Initiatives ministérielles

Combien de fois depuis mon arrivée à Ottawa, il y a maintenant cinq ans, nous avons discuté de la crise de l'industrie aérienne, crise qui était beaucoup plus grave du fait que les transporteurs n'avaient qu'un objectif: réaliser des profits. Il y a eu des menaces de poursuites pour agissements anticoncurrentiels. Uniquement intéressés par les profits, les transporteurs étaient réfractaires à offrir leurs services aux petites localités ou régions de la côte est, du Manitoba et de la Saskatchewan. Vouloir coûte que coûte réaliser des profits, être les plus gros et tout avoir, nous a coûté un important transporteur aérien. Les autres risquent de disparaître. Puis, lorsque survient une autre crise, la situation ne fait qu'empirer parce que nos décisions s'appuient sur la notion qu'il faut absolument adopter une approche axée sur le marché.

C'est inacceptable de la part de tout pays qui envisage d'offrir des services. J'estime que le pays entier, toutes les entreprises et tous les habitants des collectivités, bénéficie d'un service de transport public qui assure des services partout. Je ne crois pas que toute personne qui se rend dans un aéroport devrait être tenue de payer un droit supplémentaire comme des frais d'améliorations aéroportuaires. Je ne crois pas que toute personne qui emprunte une route devrait être tenue de verser un péage. Même ceux qui n'empruntent pas les routes ou ne se rendent pas dans des aéroports bénéficient d'un accès à ces services et du fait que d'autres y ont accès. Si cela signifie que des gens d'affaires peuvent venir travailler dans leur collectivité ou y vendre leurs produits, ils sont tous gagnants, et c'est cela l'important.

J'ai mentionné que j'appuie ce projet de loi, et je voudrais parler de deux de ses aspects importants. Il me serait absolument impossible de tous les aborder. Nous étudions un projet de loi omnibus qui traite d'une foule de questions. Je ne suis pas d'accord sur tout ce qu'il renferme, mais j'estime qu'il s'agit d'une tentative du ministre de corriger certains torts qui ont été causés par le passé, et je le reconnais.

Comme mon collègue de Hochelaga—Maisonnette l'a dit, un problème important dont il est fait mention dans le projet de loi est le bruit causé par les trains. En tant que porte-parole de notre parti en matière de transport, j'ai constamment évoqué ce problème. Ma collègue de Vancouver-Est s'est penchée sur de nombreux problèmes liés au bruit des trains dans sa circonscription. Personne n'avait le moindre recours. Les députés peuvent-ils se rendre compte que le bruit causé par les trains entraîne un grave problème pour les résidents d'une région, mais que ces derniers n'ont absolument aucun recours, aucun moyen de médiation, aucun moyen de s'adresser aux sociétés ferroviaires pour s'attaquer au problème?

• (1715)

Le projet de loi vise à régler cela, au point de créer aussi un processus de médiation, à donner du mordant à cet égard à la Loi sur les transports au Canada. C'est certes un atout. Cela n'a peut-être l'air de rien pour la plupart des gens. Ce n'est pas grand-chose pour les gens qui ne vivent pas le long de la voie ferrée, mais cela constitue un problème important dans bien des régions du Canada et je me réjouis de voir qu'on va faire quelque chose pour le résoudre.

Les députés alliés parlent de faire de VIA Rail une société d'État. L'important, c'est qu'en étant une société d'État, VIA Rail pourrait emprunter de diverses sources afin de mettre en place au Canada un meilleur réseau ferroviaire passager qui réponde aux besoins de Saint John, au Nouveau-Brunswick, par exemple, et de conserver la ligne qui constitue le seul moyen de transport pour aller à Churchill. Entre Thompson et Churchill, au Manitoba, et pour d'autres petites localités, il n'existe aucun autre moyen de transport terrestre pour les personnes. C'est VIA Rail qui assure ce service,

parfois avec d'autres lignes ferroviaires. Et il faut veiller au maintien de ce service.

VIA doit avoir la possibilité de le faire. Très franchement, ce qui m'inquiète à propos de VIA Rail, c'est ce qu'a laissé entendre la secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux lorsqu'elle a dit qu'il n'était pas encore question de privatiser VIA Rail. Cela veut manifestement dire qu'on a eu l'intention de privatiser VIA Rail. Je m'y oppose catégoriquement. Même les lignes ferroviaires privées ailleurs dans le monde ont besoin de l'appui des gouvernements. Il n'y a pas un seul service ferroviaire passager au monde, pas un seul, qui fonctionne sans aide gouvernementale. On peut masquer cette aide, verser des subventions au titre de l'infrastructure ou autre chose, mais il n'en reste pas moins que ces services ne fonctionnent pas sans aide gouvernementale.

Je préférerais nettement que nous évitions de mettre nos services de transport ferroviaire dans la même situation que nos services de transport aérien, car on semble faire pression pour que nous les privatisions. Qu'est-ce que je souhaite? Je souhaite que l'on mette en place un service de trains à haute vitesse pour relier les régions à forte densité démographique au Québec et en Ontario. Les Canadiens devraient souscrire à pareille initiative car le pays entier en profiterait. Nous réduirions considérablement le nombre des voitures en circulation sur nos routes et nous donnerions aux Canadiens la possibilité de voyager sans avoir à subir le stress causé par les déplacements sur certaines de ces autoroutes congestionnées, et sans produire des émissions de CO₂, ce qui est extrêmement important. Là encore, il est très important que nous aidions le pays dans son ensemble.

Pour les fois que je m'en servais, ce service ferroviaire ne changera pas grand-chose pour moi. J'y vois cependant quelque chose qui sera extrêmement bénéfique pour les habitants du Québec et de l'Ontario. Si nous pouvions améliorer ce service ferroviaire, nous pourrions donner aussi à nos concitoyens de la côte est la possibilité de s'en prévaloir. Je le répète, nous contribuerions à l'unification du pays et nous ferions du transport ferroviaire un système bien plus efficace.

En conclusion, comme il ne me reste que très peu de temps, j'expose la situation qui illustre en quelque sorte le double langage que tient le gouvernement qui, d'une part, envisage l'amélioration du transport ferroviaire et parle de la nécessité de faire diminuer le nombre de camions et de voitures circulant sur les routes afin de ne pas avoir à investir davantage dans l'infrastructure routière ou, à toute le moins, de maintenir les coûts à un niveau acceptable, mais qui, d'autre part, semble avoir oublié qu'il y a à Windsor un tunnel ferroviaire. D'après ce que je comprends, la municipalité voulait améliorer le système, utiliser davantage le tunnel et appuyer ce projet. C'était l'approche de la municipalité. Puis, trois bureaucrates conservateurs du gouvernement de l'Ontario ont rencontré trois bureaucrates du gouvernement fédéral. Ensemble, ils ont décidé d'éliminer ce tunnel ferroviaire, de ne pas le garder. Voilà l'approche des bureaucrates: éliminer un tunnel qui se trouve sur le corridor ferroviaire le plus achalandé au Canada. Cette décision ne fera qu'aggraver la congestion routière.

Initiatives ministérielles

Qu'est-ce qui cloche dans cette approche? C'est cette attitude hypocrite qui fait que tout le monde se demande où on veut vraiment en venir. C'est pour cette raison que j'appuie la mesure législative qui nous est présentée. Néanmoins, je tiens certainement à participer activement aux travaux du comité pour faire en sorte que le contenu soit utile.

• (1720)

Nous devons surveiller le gouvernement de près pour l'empêcher de se dérober à ses engagements. Je ne sais pas comment qualifier cela. Le gouvernement dit qu'il veut améliorer le service ferroviaire et réduire le nombre d'automobiles et de camions qui circulent sur les routes, mais dans le corridor commercial le plus achalandé, il va supprimer le tunnel et la ligne ferroviaire. Comment peut-on qualifier cela? Sincèrement, j'assimile cela à de la stupidité absolue, mais je suis certaine qu'il y a d'autres mots pour décrire cela. C'est de la folie pure, d'autant plus que la municipalité envisageait d'améliorer ce service ferroviaire, ce qui serait tout à fait opportun. Le gouvernement fédéral devrait aider les municipalités en leur accordant des fonds supplémentaires pour que le transport de marchandises se fasse le plus possible par chemin de fer et le moins possible par le réseau routier.

L'autre point que je veux aborder concerne la vision pour les transports. Le ministère des Transports a intitulé *Droit devant* sa nouvelle vision en matière de transport. En entendant ce titre, j'ai pensé droit devant jusqu'au fond du précipice, car le gouvernement nous présente cette vision, mais il ne prévoit pas assez de fonds dans le budget fédéral, ne serait-ce que pour envisager la mise en oeuvre d'une vision pour les transports au Canada.

Je pense que nous sommes tous d'accord avec le député de l'Alliance qui a dit qu'une stratégie à long terme est absolument indispensable. Je partage certainement cet avis. Il ne saurait y avoir de stratégie pour la mise en oeuvre d'une politique de transport visant quelque aspect du transport ou des infrastructures que ce soit dans un pays comme le Canada en l'absence d'une vision à long terme. Je ne parle pas d'une vision que l'on reconduit d'un budget à l'autre ou même d'un gouvernement fédéral à l'autre. Si le Canada n'a pas de stratégie nationale qui s'échelonne sur au moins 10 à 20 ans, nous serons condamnés à surmonter crise après crise dans l'industrie du transport.

J'attends avec impatience que le projet de loi soit renvoyé au comité. Il me tarde d'en discuter plus en profondeur et de poser des questions à ce sujet.

• (1725)

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis un député manitobain et je connais fort bien la politique de la députée de Churchill. J'ai une observation à faire. Lorsque le gouvernement du Canada était propriétaire du Canadien national, cette compagnie ferroviaire était la plus inefficace. Ses coûts étaient les plus élevés. Elle coûtait une fortune au Canada. En réalité, elle a entraîné dans sa chute CP Rail, une société privée. Après sa privatisation, le CN est devenu la compagnie ferroviaire la plus dynamique en Amérique du Nord.

Ma question porte sur la dimension politique. Le NPD semble dire que l'Alliance canadienne est engagée dans une grande lutte contre lui, et c'est un fait, mais que se passerait-il si le NPD formait le gouvernement? En réalité, le gouvernement manitobain est néo-démocrate.

La députée connaît fort bien la région de Winnipeg Beach, où se trouve une ligne ferroviaire qui réunit Winnipeg et Gimli. Cette ligne

sert aux agriculteurs pour le transport de leurs produits, à la distillerie pour le transport du grain, du maïs et de l'alcool, et aux touristes.

Cette ligne ferroviaire sera abandonnée. Une entreprise privée est prête à l'acquérir et à l'exploiter, mais c'est impossible parce que le NPD a une loi qui fait en sorte que cette acquisition ne peut être rentable.

La députée de Churchill se demande peut-être de quelle loi je veux parler. Il s'agit de la loi sur les droits du successeur, et le gouvernement néo-démocrate refuse d'accorder une exemption. La députée pourrait-elle expliquer de nouveau comment un gouvernement néo-démocrate pourrait être extraordinaire pour le transport ferroviaire privé alors qu'il montre par ses gestes qu'il condamne cette ligne ferroviaire dans ma région?

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, je suis heureuse de répondre étant donné que j'ai appartenu au mouvement syndical, que je suis tout à fait en faveur des droits du successeur et que je reconnais que même l'OMC a admis que les syndicats améliorent de loin les conditions dans un pays étant donné les hausses de rémunération qu'ils obtiennent pour les employés. Ils améliorent les possibilités économiques des petites et moyennes entreprises par suite des salaires des syndiqués. Bien franchement, au Manitoba, les entreprises privées fonctionnent très efficacement avec les syndicats qui y sont en place.

Au Manitoba, même avec les droits du successeur, pour ceux qui ne le savent pas, il sera possible à une entreprise qui en reprend une autre de renégocier. Très peu de syndicats, s'il en est, refuseront de traiter avec une société aux prises avec de réels problèmes économiques, très peu. Nous pouvons le constater actuellement avec les employés d'Air Canada qui cherchent à faire quelque chose différemment. Les employés des TCA reconnaissent que l'industrie aérienne éprouve des difficultés. Ils cherchent une solution, possiblement par le biais de concessions salariales ou d'une autre façon. Ils savent que leurs emplois sont en jeu.

Que l'Alliance laisse entendre que les droits du successeur pour les syndicats compromettent les chances de survie d'une entreprise privée n'est que pure foutaise.

M. Paul Bonwick: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'aimerais que vous demandiez le consentement unanime de la Chambre pour appuyer les anciens combattants de la marine marchande qui sont l'objet de mon projet de loi d'initiative parlementaire, Loi visant à instituer la Journée des anciens combattants de la marine marchande. J'aimerais que la Chambre appuie unanimement le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture et le renvoie ensuite en comité le prochain jour de séance.

• (1730)

Le président suppléant (M. Bélair): Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

[Français]

Le président suppléant (M. Bélair): Comme il est 17 h 30, la Chambre abordera maintenant l'étude des affaires émanant des députés, selon l'ordre indiqué au Feuilleton d'aujourd'hui.

*Initiatives parlementaires***INITIATIVES PARLEMENTAIRES**

[Français]

LA LOI CANADIENNE SUR LA SANTÉ

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 11 février 2003, de la motion: Que le projet de loi C-202, Loi modifiant la Loi canadienne sur la santé (dualité linguistique), soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Eugène Bellemare (Ottawa—Orléans, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de me lever aujourd'hui pour participer à ce débat de grande importance, soit celui du respect de la dualité linguistique canadienne en matière de soins de santé.

Nous avons entendu les propos de plusieurs collègues mettant l'accent sur plusieurs points de vue. Mon collègue, le député de Charleswood—St. James—Assiniboia, a parlé de ce que représente le projet de loi C-202 pour la communauté manitobaine. J'aimerais parler de l'incidence du projet de loi C-202 sur la communauté franco-ontarienne.

La communauté que je représente ici connaît bien le débat des droits linguistiques en santé. Je dirais même qu'elle le connaît trop bien. La plupart de mes collègues savent que la communauté franco-ontarienne a dû se battre ardemment pendant les six dernières années pour faire valoir ses droits dans le domaine de la santé. Je parle, bien sûr, de la cause Montfort.

Nous avons fait tout un apprentissage pendant la saga de la cause Montfort. Je ne peux qu'espérer que le souvenir de cette bataille nous forcera à reconnaître l'importance du projet de loi C-202. Nous ne pouvons tenir pour acquis nos droits linguistiques: nous devons constamment les défendre. Nous devons être vigilants. Nous devons ajouter le sixième principe du respect de la dualité linguistique à la Loi canadienne sur la santé.

Laissez-moi revenir sur la chronologie de la cause Montfort pour illustrer l'importance de tirer des leçons du passé.

Il y a six ans, soit en février 1997, la Commission de restructuration des soins de santé de l'Ontario a annoncé la fermeture de l'hôpital Montfort, le seul hôpital universitaire de langue française de l'Ontario. Imaginez ce que cette décision représentait pour la communauté francophone: plus d'hôpital pour servir les francophones; plus de formation pratique pour nos professionnels de la santé. Le tout se ferait dorénavant en anglais, ou bien en traduction, ou bien ailleurs qu'à Ottawa. C'était une décision désastreuse pour notre communauté.

Heureusement, les membres de la communauté franco-ontarienne ont agi rapidement. Le 22 mars 1997, mois d'un mois après la décision de la commission, la communauté dont je parle s'est ralliée et a réclamé d'une voix commune le renversement de la décision de la commission. Plus de 10 000 personnes étaient sur les lieux pour faire entendre leur voix. La campagne S.O.S. Montfort vieille de quelques semaines seulement était en pleine effervescence avec son slogan: «Montfort, fermé: Jamais!»

Plus tard cette même année, la commission a renversé sa décision, mais ce n'était pas de bonne foi. Selon cette nouvelle décision, Montfort demeurerait ouvert, mais plusieurs services essentiels, tels l'urgence et les services spécialisés, seraient coupés. C'était, bien évidemment, inacceptable. Des discussions se sont poursuivies pendant un an, sans succès. Enfin, en août 1998, la communauté, représentée par S.O.S. Montfort, s'est adressée aux tribunaux pour faire entendre sa cause.

Comme tous les Franco-Ontariens, j'étais réjoui d'entendre, en novembre 1999, que les tribunaux avaient tranché en faveur de la cause Montfort. La Cour divisionnaire de l'Ontario avait reconnu que la fermeture de Montfort était anticonstitutionnelle. C'était une première victoire. Je dis «première», parce que le gouvernement de l'Ontario n'était pas convaincu de la justesse de la décision. Il a porté le jugement en appel. Imaginez-vous, l'Ontario a porté ce jugement en appel! La communauté a donc dû reprendre les armes pour continuer sa bataille.

La communauté franco-ontarienne a poursuivi. Elle a vécu des déceptions vives et des victoires mémorables. Elle a continué de faire valoir ses droits et, en fin de compte, elle fut victorieuse. Le 7 décembre 2001, la Cour d'appel de l'Ontario a confirmé la décision rendue en novembre 1999.

Deux mois plus tard, le gouvernement de l'Ontario a annoncé qu'il ne n'interjetterait pas appel de cette dernière décision. L'hôpital Montfort ne fermerait pas ses portes: les Franco-Ontariens conserveraient leur droit aux services de santé dans la langue officielle de leur choix.

● (1735)

Elle fut difficile et longue cette bataille pour l'Hôpital Montfort. Rappelons-nous de cette réalité. Pourquoi avoir besoin de mener de telles guerres pour faire valoir un droit qui est assuré par la Constitution de notre pays, par la Charte canadienne des droits et libertés?

De la saga Montfort, tirons la leçon qui s'impose. Nous ne pouvons nous fier aux bonnes intentions des gouvernements. Nous avons besoin de garanties enchâssées dans nos lois. Nous, parlementaires, devons protéger nos communautés de langues officielles. Nous devons ajouter un sixième principe à la Loi canadienne sur la santé pour garantir le respect de la dualité linguistique dans l'offre des services de santé.

Votons donc en faveur du projet de loi C-202.

M. Scott Reid (Lanark—Carleton, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je prends la parole relativement au projet de loi C-202.

Je voudrais parler un instant de mon collègue, le député d'Ottawa—Vanier qui est le créateur de ce projet de loi. C'est un homme de bonne volonté, un homme très intelligent et est réellement un porte-parole qui se distingue dans ses batailles pour la communauté minoritaire franco-ontarienne dont il est membre. J'ai beaucoup de respect pour lui qui est le porte-parole de sa communauté.

C'est donc avec regret que je m'oppose à ce projet de loi et je vais expliquer pourquoi.

[Traduction]

Permettez-moi d'abord de passer les dispositions du projet de loi en revue. La dualité linguistique serait un sixième principe qui viendrait s'ajouter aux cinq principes existants de la Loi canadienne sur la santé, soit la transférabilité, l'universalité, l'accessibilité, l'intégralité et la gestion publique, que doivent respecter les provinces pour recevoir du financement du gouvernement fédéral. En cas de non-respect de l'un ou l'autre de ces principes, le gouvernement fédéral, aux termes de la Loi canadienne sur la santé, est censé retenir les fonds prévus pour les dépenses provinciales en matière de santé. Cela signifie que la Loi canadienne sur la santé ne peut être appliquée qu'en réduisant le montant du financement disponible pour les soins de santé au pays.

Initiatives parlementaires

C'est un instrument très percutant pour assurer de meilleurs soins de santé. Aussi, la Loi canadienne sur la santé doit être invoquée uniquement dans des cas de pratiques aberrantes de restriction des droits des Canadiens aux soins de santé au point d'entraîner la perte véritable des prestations de soins de santé, et ne pas être appliquée par le truchement d'une réduction du financement. Autrement, son application en tant que telle se traduirait par une diminution de la qualité des soins de santé, une augmentation des listes d'attente et, en général, la perte de la santé. Si elle était appliquée trop rigoureusement et que d'importantes sommes étaient retenues, il ne faudrait pas se surprendre que surviennent des décès. Il faut donc être très prudent dans la façon dont nous l'appliquons. Cela vaut également pour les modifications que l'on voudrait y apporter.

Le projet de loi contient des dispositions au sujet desquelles il ne semble avoir absolument rien à redire, notamment la disposition suivante que l'on peut difficilement croire qu'il se trouverait quelqu'un pour s'y opposer en principe:

12.1b) Le régime provincial d'assurance santé offre des services de santé assurés dans la langue de la minorité francophone ou anglophone des citoyens de cette province compte tenu de l'organisation des ressources humaines, matérielles, et financières des établissements de la province offrant de tels services et, le cas échéant, conformément à tout programme d'accès...

Cela ne semble pas déraisonnable. Cependant, dans le cas d'un projet de loi comme celui-ci, il faut s'arrêter et demander pourquoi seules les minorités francophones et anglophones obtiendraient ce genre de protection.

Songez-y attentivement. Ici, nous avons le droit de parler le français ou l'anglais, nous avons accès à des services de traduction et nous recevons les documents appropriés parce que nous représentons les deux plus grands groupes linguistiques et les deux langues qui ont toujours été les langues d'usage de notre pays.

Toutefois, il faut adopter une attitude différente lorsqu'il s'agit d'un service où il est question de vie ou de mort. Si nous constatons, comme c'est le cas, que dans certaines régions du pays, de nombreuses personnes parlent une autre langue et sont incapables de s'exprimer soit en français ou en anglais, il semble raisonnable d'essayer de fournir les services vitaux, des services médicaux d'urgence par exemple, dans la langue des personnes en question.

Mon collègue de Surrey-Centre a très éloquemment formulé cet argument lorsqu'il parlait de sa propre circonscription, où se trouve la plus importante communauté indo-canadienne du pays. Il a souligné que, dans Surrey-Centre, pour quelque 35 000 personnes, la langue maternelle est le punjabi et que 18 500 d'entre elles parlent le punjabi à la maison. Bon nombre de ces personnes sont bilingues et parlent couramment l'anglais, mais ce n'est pas le cas pour la totalité d'entre elles. La situation est semblable à Toronto, où il existe une importante communauté chinoise, et à Vancouver où les gens d'origine chinoise sont aussi très nombreux; on pourrait ainsi poursuivre la liste en énumérant de nombreux groupes linguistiques importants.

Il existe un précédent en la matière. Dans le système judiciaire, un droit issu de la common law stipule que toute personne impliquée dans une affaire judiciaire, comme demandeur ou défendeur, qui est incapable de parler la langue en usage, a droit à des services de traduction afin que les procédures ne demeurent pas un mystère pour elle. Et ce droit ne s'applique pas uniquement aux francophones et aux anglophones, mais bien à tous les allophones.

Une mesure similaire devrait être prévue lorsque c'est possible. Lorsque les gens se présentent à l'hôpital pour obtenir des services d'urgence, il arrive souvent que leur état mental soit perturbé. Ils sont souvent très stressés. Ce sont des conditions dans lesquelles les gens

qui ont du mal à comprendre l'une ou l'autre des langues officielles du Canada ont du mal à parler et à expliquer clairement leur problème et à comprendre les renseignements que leur transmettent les intervenants qui s'occupent d'eux et qui ne parlent pas leur langue.

• (1740)

C'est l'une des raisons pour lesquelles je suis d'avis que ce n'est pas une bonne mesure.

L'autre raison a trait à ce dont mon collègue d'Ottawa—Orléans parlait. Il a parlé plus précisément de l'hôpital Montfort et des liens qu'on peut établir avec la situation qui sévit à l'hôpital Montfort. J'ai écouté avec intérêt, puisque j'ai déjà été hospitalisé à l'hôpital Montfort. Il y a quelques années, j'y ai subi une intervention chirurgicale. J'ai d'ailleurs été très satisfait des services que j'y ai reçus.

Je crois que cette mesure législative porte précisément sur le cas de l'hôpital Montfort. Il y a probablement deux ou trois autres hôpitaux au Canada où cette situation pourrait s'appliquer. Je pense par exemple à l'hôpital de Sainte-Anne-de-Bellevue et à quelques autres hôpitaux du Nouveau-Brunswick. Ce qui a précisément trait à ces hôpitaux est cette partie de la loi proposée et je cite:

[que] dans les meilleurs délais, la province—

—c'est-à-dire les provinces visées par cette loi—

prenne des mesures afin d'assurer que la gestion de tout établissement de la province offrant des services de santé assurés est confiée entièrement à des personnes issues soit de la minorité francophone, soit de la minorité anglophone de la province, lorsque le nombre d'usagers d'un tel établissement issus de la minorité francophone ou anglophone est suffisant pour justifier une telle mesure.

Honnêtement, je ne vois tout simplement pas l'utilité de cela. Le but des services de santé est de fournir de bons soins. Le but du choix d'un administrateur des services de santé est de trouver la meilleure personne possible pour ce poste, quel que soit le groupe linguistique d'où elle est issue; le seul critère devrait être le mérite.

Je ne voudrais pas, et, malheureusement, si une telle disposition était ajoutée à la loi, cela se produirait inévitablement à cause de la façon dont est rédigée la Loi canadienne sur la santé, je ne voudrais pas, dis-je, que nous en arrivions à la situation où le gouvernement fédéral serait forcé, pour se conformer à la Loi canadienne sur la santé, d'appliquer cette disposition de la loi en retenant les fonds des provinces parce que les administrateurs de divers hôpitaux nommés par les provinces ne font pas partie du bon groupe ethnique ou linguistique. Ce serait une disposition bien peu sage à mettre dans notre loi, compte tenu de la nature de la Loi canadienne sur la santé et de la façon dont elle est administrée. C'est un problème très sérieux dans la loi.

Je voudrais aussi dire quelques mots sur toute la question des conditions de la Loi canadienne de la santé. Peut-être que nous avons fait une erreur quand nous avons ainsi inscrit les cinq conditions dans la Loi canadienne sur la santé.

Initiatives parlementaires

Il y a vraiment une condition fondamentale qui devrait s'appliquer en vertu de la Loi canadienne sur la santé. C'est que si on veut que le gouvernement fédéral fournisse les fonds en y attachant des conditions, la condition fondamentale devrait être qu'aucun Canadien ne devrait être privé de services de qualité de même niveau que ceux fournis aux autres Canadiens en raison d'une incapacité de payer et, comme le député l'a fort bien souligné, en raison de son incapacité de parler la langue de la majorité de la province en cause. Si on ajoute un droit secondaire relatif à la langue, cette disposition devrait s'appliquer à ceux qui ne peuvent parler la langue de la majorité de la province ou l'autre langue officielle.

Le fait de ne pas offrir des soins de santé en temps opportun est un déni de soins. L'incapacité d'accéder à des soins de santé en raison d'une incapacité de communiquer équivaut également à un déni de soins. Cela ne s'applique pas seulement aux francophones et aux anglophones, mais à tous les Canadiens, quelle que soit la langue qu'ils parlent.

• (1745)

[Français]

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, je suis heureuse d'intervenir aujourd'hui concernant le projet de loi C-202, présenté par mon collègue, le député de Ottawa—Vanier. Je le félicite de son initiative.

Ce projet de loi vise à modifier la Loi canadienne sur la santé en tenant compte de la dualité linguistique. Ce projet de loi amènerait les provinces, dans les meilleurs délais et en collaboration avec les établissements offrant des services de santé, à assurer un programme d'accès aux services de santé pour la minorité, soit francophone ou anglophone, en tenant compte des ressources humaines, matérielles et financières de chaque établissement, ainsi que des caractéristiques socioculturelles et linguistiques de la population.

Aussi, il y aurait comme conséquence que cela serait confié entièrement à des personnes issues de la minorité soit francophone ou anglophone de la province.

Comme mes collègues qui ont pris la parole à la Chambre sur ce projet de loi, je reconnais que le principe que poursuit le député de Ottawa—Vanier est louable. Toutefois, les moyens qu'il utilise pour y parvenir ne sont pas nécessairement souhaitables ni les meilleurs.

Je ne crois pas qu'une loi canadienne intervenant dans le domaine de la santé, qui est un domaine de juridiction provinciale, soit une façon de faire qui puisse recevoir l'aval de la population québécoise.

Au Québec, nous avons trouvé une façon différente de faire avec l'adoption, en 1986, de la Loi 142, qui garantit l'accès aux services de santé en langue anglaise partout au Québec. Des initiatives ont donc déjà été prises au Québec et elles ont été fructueuses.

Comme mes collègues, les députés de Repentigny et de Hochelaga—Maisonnette, je ne crois pas que ce pays soit bilingue ni que ce soit possible qu'il le soit. Les efforts qui ont été déployés à le rendre bilingue ne donnent pas les résultats escomptés. J'aimerais souligner que seuls le Québec et le Nouveau-Brunswick ont adopté des lois sur le bilinguisme et démontrent une véritable volonté d'assurer des services bilingues à leur population.

Même si dans cette enceinte on critique parfois le bilinguisme au Québec, je crois que le Québec est en avance dans ce domaine et qu'il a démontré et démontre toujours une très grande ouverture d'esprit dans l'application de ses lois.

Si le principe est louable, le véhicule porteur n'est pas, selon notre propre analyse, le bon moyen pour atteindre l'objectif.

D'autre part, l'adoption de la Loi sur la santé de 1984 a été une autre intrusion du fédéral dans un domaine de juridiction provinciale. Nous n'acceptons jamais aucune autre intrusion dans les juridictions provinciales.

N'oublions pas que cette loi avait été adoptée à la toute fin du régime de Pierre Elliott Trudeau. Même si tous les partis fédéraux étaient d'accord avec l'adoption de la loi, toutes les provinces s'y opposaient. L'adoption de cette nouvelle mesure viendrait justement empiéter dans les juridictions des provinces.

Si l'objectif est d'offrir des services en français pour les francophones vivant en milieu minoritaire, je peux bien le comprendre. Mais le véhicule choisi pour modifier la Loi sur la santé, en rendant conditionnels les versements à une province de la pleine contribution financière à titre d'élément du Transfert canadien en matière de santé et de programmes sociaux, ne m'apparaît pas comme une solution. C'est comme une forme de chantage.

À cet égard, on pourrait peut-être retarder ou mettre en péril les soins qui sont donnés dans les différentes institutions, soit au Québec ou ailleurs dans les provinces. Il me semble que chaque province devrait respecter le principe de la dualité linguistique.

S'il y avait plutôt des propositions pour offrir des négociations et des échanges qui seraient acceptés de part et d'autre, c'est-à-dire entre le fédéral et les provinces, à ce moment-là, cette façon de faire nous conviendrait davantage que le fait d'inclure ces dispositions dans une loi fédérale.

Pour ma part, je reconnais aux provinces le droit de définir la prestation des services à offrir à leur population dans le domaine de la santé. Je ne crois pas que c'est en modifiant une loi fédérale, qui s'appliquerait mur à mur de l'Atlantique au Pacifique, que nous réaliserons cet objectif.

Le domaine de la santé est très complexe et est confronté à des hausses significatives des coûts relatifs à la prestation des services, principalement ceux liés au vieillissement de la population.

Comme il est écrit dans le projet de loi, «en tenant compte des ressources humaines, matérielles et financières», l'application de cette modification pourrait ne jamais voir le jour puisqu'il n'y aurait pas de ressources financières disponibles.

• (1750)

Le député de Ottawa—Vanier sait combien la promotion de la langue française me tient à coeur, mais je ne suis pas sympathique au combat qu'il livre pour la dualité linguistique, tel qu'il le propose en modifiant la Loi canadienne sur la santé.

Donc, je dois lui dire que le Bloc québécois ne sera pas favorable à ce projet de loi, principalement parce que ce serait admettre une nouvelle intrusion fédérale dans les compétences provinciales. Il est très délicat de parler de la santé et du bilinguisme en termes politiques, mais souvent, nous n'avons pas le choix d'évoquer cette réalité.

En conclusion, je félicite le député de Ottawa—Vanier pour le combat qu'il livre pour le bilinguisme et je l'invite à trouver d'autres pistes de solution que l'intervention dans les champs de juridiction des provinces pour atteindre cet objectif.

Initiatives parlementaires

M. Joe Comartin (Windsor—St. Clair, NPD): Monsieur le Président, je veux adresser de bons mots au député de Ottawa—Vanier pour avoir soumis ce projet de loi à la Chambre des communes.

Je veux indiquer que le Nouveau parti démocratique appuiera ce projet de loi.

[Traduction]

La proposition figurant dans le projet de loi est fort simple. Elle vise à modifier la Loi canadienne sur la santé en vue d'y intégrer un nouveau principe, soit le droit dans ce pays bilingue d'être servi dans la langue dans laquelle une personne est le plus à l'aise pour communiquer.

Ce projet de loi ne comprend que trois parties. Il précise que, là où les ressources sont suffisantes, les installations doivent être accessibles dans les deux langues officielles; que là où les ressources sont suffisantes, tous les services de santé doivent être disponibles dans les deux langues officielles; et que là où la collectivité est surtout anglophone ou francophone, le contrôle de ces installations et de ces services de santé à l'échelon local relève de cette collectivité.

Il faut presque s'arrêter et se demander pourquoi nous devons même agir de la sorte. Ne bénéficions-nous pas déjà de ce droit au Canada? Étant donné que ce projet de loi est à l'étude à la Chambre, la réponse montre que ne fait pas partie de nos droits la possibilité d'aller dans un hôpital et d'utiliser l'une ou l'autre des langues officielles. Nous n'avons pas le droit d'aller dans d'autres installations de santé et d'utiliser les deux langues officielles. C'est la réalité.

En ce qui concerne le contrôle et la présence d'un nombre suffisant d'anglophones ou de francophones, je tiens à souligner que le conseil d'administration de l'hôpital ou de l'installation devrait être le reflet de cette collectivité.

Le mois dernier, dans ma ville, Windsor, le conseil d'administration d'un des hôpitaux s'est enfin décidé à mener une campagne active en vue de recruter des francophones qui feraient partie du conseil. Cet hôpital fusionné existe depuis près de 100 ans. Pour la première fois, au début de ce nouveau siècle, ils cherchent activement à susciter l'intérêt des francophones, qui sont raisonnablement nombreux dans la ville et les environs de Windsor.

On ne peut s'empêcher de penser que ce genre de mesure législative indiquerait aux dirigeants d'hôpitaux que c'est là une attitude qu'ils devraient adopter de façon habituelle et beaucoup plus énergiquement qu'ils l'ont fait dans le passé.

On a laissé entendre que cette modification à la Loi canadienne sur la santé pourrait d'une façon ou d'une autre atténuer la qualité des services. Je suis convaincu que ce n'est pas l'intention de mon collègue d'Ottawa—Vanier et que rien ne nous permet de penser logiquement que ces modifications auraient cette conséquence.

Je trouve plus exact de dire que la qualité des services laisse à désirer du fait que notre pays est bilingue, que nous avons de grandes populations qui parlent les deux langues officielles et que nous avons de grandes populations qui parlent les deux langues officielles et qui n'ont pas accès à des services médicaux dans leur langue officielle.

Je suis un avocat spécialisé en litige civil. J'ai traité nombre de dossiers en matière de litige corporel. Je sais à quel point il est important pour les professionnels de la santé de communiquer le mieux possible avec leurs patients de manière à ce que les meilleurs diagnostics puissent être posés et les meilleurs traitements offerts.

●(1755)

Il est évident qu'une personne qui parle une langue officielle que personne ne parle dans un hôpital ou dans une clinique médicale ne pourra pas se faire comprendre comme elle le voudrait en s'exprimant dans l'autre langue. C'est la réalité.

L'argument sur la qualité des services est un faux-fuyant. De fait, on peut aussi le prendre dans l'autre sens. La qualité des services dans l'ensemble du pays serait améliorée si les services étaient offerts dans les deux langues officielles.

Permettez-moi de soulever un autre point. Compte tenu de notre histoire, n'est-il pas temps qu'il en soit ainsi? Pensons à ce que nous avons accompli dans la prestation de services dans d'autres domaines. Nous pouvons faire nos études dans une des deux langues officielles. Nous avons accès à des services juridiques, tant au criminel qu'au civil, et à des procès dans les deux langues. À la Chambre des communes, nous pouvons nous exprimer dans les deux langues officielles. N'est-il pas logique que le prochain pas dans cette voie soit d'offrir l'ensemble des services médicaux dans les deux langues?

Le projet de loi n'est pas compliqué. Il est explicite en tant que modification à la loi. Mais surtout, je crois qu'il est grand temps que nous fassions ce pas en avant.

[Français]

M. Jeannot Castonguay (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour discuter des objectifs visés dans le projet de loi C-202 déposé par mon collègue, le député de Ottawa—Vanier.

Le projet de loi résulte clairement d'un souci de l'avenir des minorités linguistiques au Canada. Sachez que le gouvernement fédéral partage cette préoccupation à tous égards et appuie les communautés de langue officielle en situation minoritaire.

Le 12 mars 2003, et à la suite de son engagement énoncé, entre autres, dans le discours du Trône de septembre 2002, le gouvernement fédéral a déposé son Plan d'action sur les langues officielles, posant un geste concret en faveur des communautés de langue officielle en situation minoritaire.

Le premier ministre et le ministre des Affaires intergouvernementales ont annoncé le nouveau Plan d'action pour les langues officielles, qu'on appellera, pour les besoins de ce discours, un Plan d'action.

Ce Plan d'action prévoit un investissement de plus de 119 millions de dollars dans le secteur de la santé, destiné à mettre en oeuvre des mesures concrètes dont une initiative de formation et de maintien en poste de professionnels de la santé, de même qu'une initiative de réseautage communautaire visant à améliorer l'accès aux services offerts dans les deux langues officielles aux communautés minoritaires.

De plus, Santé Canada a réaffecté une somme de 30 millions de dollars de son Fonds pour l'adoption des soins de santé primaires pour améliorer l'accès aux services pour les communautés de langue officielle en situation minoritaire.

Le gouvernement appuie vigoureusement la dualité linguistique au Canada, et le Plan d'action démontre clairement son engagement pour l'avenir.

En effet, le Plan d'action prévoit un cadre d'imputabilité qui précise les modalités d'exécution des engagements et des obligations prévues à la Loi sur les langues officielles.

Le gouvernement s'engage clairement à veiller à ses responsabilités, en plus de définir des mécanismes de coordination de la politique et des nouvelles mesures incluses dans le Plan d'action, ce qui signifie, pour Santé Canada et les communautés de langue officielle en situation minoritaire, de véritables moyens pour améliorer l'accès aux services de soins de santé.

L'amélioration de l'accès à des soins de santé pour les communautés de langue officielle en situation minoritaire et l'assurance de leur viabilité sont des priorités importantes pour Santé Canada.

L'engagement de Santé Canada est évident et il s'est manifesté sur plusieurs plans déjà, notamment:

par le financement de divers projets au sein de ces communautés, de sa propre initiative ou en partenariat avec Patrimoine canadien;

par le financement du Forum Santé en français tenu à Moncton en novembre 2001, au cours duquel le comité consultatif francophone a rendu son rapport public;

et, enfin, par le financement de divers projets au sein de ces communautés, de sa propre initiative ou en partenariat avec Patrimoine canadien. Plus de 13,6 millions de dollars ont été affectés aux communautés minoritaires de langue officielle au cours des trois dernières années. Ce financement, alloué à partir de programmes existants, donnait suite à des demandes formulées par ces communautés.

Le Plan d'action sur les langues officielles permet d'appuyer le développement des communautés minoritaires d'expression française et anglaise et rendra plus accessibles les services dans leur langue officielle, dans le domaine de la santé.

• (1800)

Le Plan d'action vient donc concrétiser l'appui du gouvernement fédéral aux minorités de langues officielles en matière de santé. Ce Plan d'action est soucieux de respecter les compétences des provinces et territoires tout en exigeant leur collaboration pour accroître l'accès des communautés de langue officielle aux services de santé dans leur langue.

Comme vous le savez, en vertu de la Constitution canadienne, la santé relève principalement des provinces et territoires.

En d'autres mots, les gouvernements provinciaux et territoriaux sont responsables de l'élaboration et de la prestation des services de santé aux Canadiens et Canadiennes.

Cela signifie que les gouvernements provinciaux et territoriaux sont responsables de la planification et de la gestion de leur propre régime de soins de santé.

Quant au gouvernement fédéral, il s'engage par la Loi canadienne sur la santé et le Plan d'action pour les langues officielles, à promouvoir et à préserver la santé de l'ensemble des Canadiens et des Canadiennes.

Je vous rappelle qu'il ne faut jamais oublier que le gouvernement du Canada ne peut intervenir directement dans un domaine de compétence provinciale ou territoriale. Il ne devrait pas non plus empiéter sur les compétences des provinces et des territoires.

Le gouvernement fédéral ne peut et ne doit pas agir unilatéralement dans un secteur de compétence provinciale partagée. Toute décision prévoyant élargir la portée de la Loi canadienne de la santé

Initiatives parlementaires

exige des consultations approfondies avec les provinces et l'accord de tous les gouvernements.

Au Canada, il existe une longue tradition de partenariat et de collaboration entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux dans le domaine des soins de santé.

Nous continuons de travailler avec les provinces et territoires afin d'assurer l'accès des Canadiens et des Canadiennes aux services de santé dans les deux langues officielles. D'ailleurs, le Plan d'action sur les langues officielles contribue à rendre les services de santé dans leur langue plus accessibles pour les francophones et anglophones en situation minoritaire.

Le cadre d'imputabilité du Plan d'action est l'expression concrète de cet engagement envers ces minorités linguistiques, et il assure que Santé Canada veillera à ses responsabilités pour améliorer l'accès aux services de soins de santé pour les communautés de langue officielle en situation minoritaire.

Dans un effort d'assurer l'engagement du gouvernement, je propose l'amendement suivant, appuyé par le député de Beauséjour—Petitcodiac:

[Traduction]

Que le projet de loi C-202, Loi modifiant la Loi canadienne sur la santé (dualité linguistique), ne soit pas lu maintenant pour la deuxième fois, mais que l'ordre soit annulé, le projet de loi retiré et son objet renvoyé au Comité permanent des langues officielles, qui devra faire rapport à la Chambre au plus tard le 31 octobre 2003.

• (1805)

Le président suppléant (M. Bélair): Je déclare la motion recevable. Le débat reprend sur l'amendement.

M. Alan Tonks (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, des discussions ont eu lieu entre tous les partis ainsi qu'avec le député d'Ottawa—Vanier concernant le vote sur le projet de loi C-202, qui devait avoir lieu à la fin de l'heure réservée à l'étude des initiatives parlementaires plus tard aujourd'hui. Vous constaterez qu'il y a consentement pour que, à la conclusion du débat sur le projet de loi C-202 aujourd'hui, toute question nécessaire pour disposer de la motion portant deuxième lecture de ce projet de loi soit considérée comme ayant été mise aux voix et que le vote par appel nominal soit considéré comme ayant été demandé et différé à la fin des initiatives ministérielles, le jeudi 20 mars.

Le président suppléant (M. Bélair): D'accord?

Des voix: D'accord.

[Français]

M. Mauril Bélanger: Monsieur le Président, je veux bien comprendre ce qui se passe en ce moment. S'il était nécessaire d'avoir un vote par appel nominal, le vote aurait lieu demain, mais si ce soir la Chambre décidait d'adopter la motion avec dissidence, cela serait correct? Je veux m'assurer d'avoir bien compris.

Le président suppléant (M. Bélair): À la fin de cette heure de débat, comme la motion du secrétaire parlementaire le demandait, et celle-ci a été acceptée, la question est réputée avoir été mise aux voix et le vote sera différé à demain soir, après les ordres du gouvernement.

Ajournement

M. Svend Robinson (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, j'ai quelques très brefs commentaires à faire, tout simplement pour appuyer le projet de loi de mon collègue, l'honorable député d'Ottawa—Vanier. Je veux le féliciter à ce sujet.

J'avais formellement appuyé le projet de loi. En effet, ce projet de loi souligne l'importance du respect de la dualité linguistique au Canada. C'est un principe fondamental qui doit être respecté dans tous les secteurs de notre société. Évidemment, un des secteurs les plus importants, c'est le secteur de la santé. L'accès aux services hospitaliers et aux soins de santé est essentiel.

Je sais que le comité va se pencher sur la question de savoir comment établir ce principe fondamental. J'aimerais tout simplement dire que j'appuie le projet de loi. Je sais que mon collègue, l'honorable député d'Acadie—Bathurst, a déjà parlé au nom de notre caucus sur cette question. Il a lutté toute sa vie pour le respect des droits des minorités linguistiques au Nouveau-Brunswick et partout au Canada.

Je suis très fier de partager avec les députés de cette Chambre le fait que mon collègue sera décoré de l'Ordre de la Pléiade dans quelques semaines. Je vois aussi mon collègue, l'honorable député de Repentigny, qui va également recevoir le même honneur. Alors, au nom de tous mes collègues, nous les félicitons pour leur engagement envers les droits linguistiques des minorités au Canada.

• (1810)

[Traduction]

Je tiens à dire un dernier mot sur le sujet dans son ensemble. J'appuie fortement le principe du projet de loi et je me réjouis qu'il soit renvoyé au comité. Toutefois, je tiens à signaler une autre question, dans le contexte de l'accès aux services de santé. Je tiens à signaler et à souligner le fait que d'énormes changements démographiques sont en cours au Canada.

Je représente la localité de Burnaby, sur la côte ouest du Canada, et il y a là-bas une importante minorité qui parle le cantonais et le mandarin et qui, trop souvent, n'a toujours pas accès à des services hospitaliers. Je tiens à profiter du présent débat non seulement pour réaffirmer notre engagement à l'égard du principe de la dualité linguistique anglais-français, mais aussi pour demander à mes collègues ministériels de reconnaître que le gouvernement fédéral doit faire preuve d'autorité dans des centres comme Toronto et Vancouver et s'assurer que d'importantes minorités qui parlent des langues comme le cantonais et le mandarin, par exemple, aient accès à des services médicaux dans leur langue.

[Français]

J'appuie le projet de loi.

M. Mauril Bélanger: Monsieur le Président, je crois que si vous le demandiez, vous obtiendriez le consentement unanime de la Chambre pour que la motion présentée par le secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé soit adoptée avec dissidence, dès ce soir.

Le président suppléant (M. Bélaïr): Y a-t-il consentement unanime pour adopter la motion avec dissidence?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Bélaïr): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Bélaïr): Le vote porte sur l'amendement. Plaît-il à la Chambre d'adopter l'amendement?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Bélaïr): Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Bélaïr): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Bélaïr): À mon avis, les oui l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés:

Le président suppléant (M. Bélaïr): Conformément à l'ordre adopté plus tôt, le vote par appel nominal est reporté à demain soir.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 38 du Règlement.

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

M. Svend Robinson (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, le 22 novembre de l'année dernière, j'ai posé une question à mon collègue de la Colombie-Britannique, le ministre de l'Environnement, au sujet des menaces, pour la santé et l'environnement, posées par la raffinerie de pétrole de Chevron à North Burnaby, particulièrement depuis l'importante dispersion d'éther méthyltertiobutylique. À l'époque, j'ai demandé au ministre de l'Environnement de nous faire part des mesures que le gouvernement envisageait de prendre pour assurer le respect de normes sévères et coercitives s'appliquant au rejet dans l'atmosphère de gaz comme l'anhydride sulfureux et les COV et aux réservoirs de stockage en surface des raffineries de pétrole au Canada.

Je fais observer que j'ai l'honneur de représenter la localité de Burnaby, et notamment North Burnaby qui, depuis plusieurs dizaines d'années, accueille sur son territoire un certain nombre de raffineries pétrolières, dont celle de Chevron. Au fil des années, les habitants de North Burnaby ont dû composer avec les conséquences d'une importante contamination de leur environnement, attribuable à la présence de ces raffineries. Évidemment, la présence de ces raffineries est très avantageuse, sur le plan des emplois et sur d'autres plans, mais tout cela a un prix.

Ajournement

Citons quelques exemples: en décembre 1999, on a signalé une émission excessive d'anhydride sulfureux; en mars 2000, une fuite de carburant pour moteur à réaction a causé des vapeurs nocives pendant six jours; en avril 2000, deux tonnes de catalyseurs ont été répandues dans le voisinage; en mai de la même année, on a rapporté le déversement de 80 000 litres d'éther méthyltertiobutylique. Et il arrive de temps en temps que des vapeurs nocives se dégagent des émissions quotidiennes de Chevron.

Encore une fois, je prie le gouvernement de faire preuve de leadership dans ce domaine et d'établir, conformément à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, des normes coercitives nationales rigoureuses concernant les émissions d'anhydride sulfureux et de composés organiques volatils provenant des raffineries de pétrole, avec le pouvoir de réglementer les sources des émissions, telles que la raffinerie de Chevron à North Burnaby. Je le prie également d'établir des normes de qualité de l'eau au sujet des déversements d'éther méthyltertiobutylique, de même que des normes coercitives nationales concernant les réservoirs de stockage hors sol, fondées sur les lignes directrices du CCME.

Il est incroyable qu'il n'existe pas encore de nos jours des normes coercitives applicables aux réservoirs de pétrole hors sol érigés sur des terrains domaniaux. Il existe bien des directives, mais aucune norme en la matière. Il est essentiel que le gouvernement fédéral démontre le genre de leadership nécessaire dans ce domaine très important, afin de protéger les habitants de municipalités comme Bathurst et Burnaby, et d'autres localités partout au Canada.

Sur ce, j'aimerais rendre hommage à l'organisme communautaire BRACE, c'est-à-dire Burnaby Residents Against Chevron Expansion. Cet organisme a largement contribué à mettre en lumière certaines préoccupations aux chapitres de la santé et de l'environnement. Son dur labeur et son dévouement ont mené à un certain nombre d'études: une étude de conformité environnementale, une évaluation des risques pour la santé publique, une étude des eaux souterraines et, enfin, une étude d'impact sur la santé.

Toutes ces études démontrent l'importance énorme d'un leadership de la part du fédéral. C'est ce que je demande aujourd'hui dans cette Chambre au gouvernement fédéral: qu'il fasse preuve de leadership dans ce domaine. Que fait le gouvernement libéral pour la santé et la sécurité des Canadiens habitant dans des endroits où se sont installées des raffineries de pétrole? Il doit adopter des normes coercitives sévères, et non pas des directives facultatives. Je demande au gouvernement et à son représentant de s'engager à établir de telles normes.

• (1815)

M. Alan Tonks (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de Burnaby—Douglas d'avoir soulevé cette question à la Chambre et d'offrir au gouvernement une occasion d'y répondre d'une manière générale, puis d'aborder l'incident en question et la série d'événements qui en ont découlé.

Le gouvernement s'est engagé à assainir l'air que respirent les Canadiens et à collaborer avec les provinces et les territoires pour appliquer des normes pancanadiennes aux particules et à l'ozone.

Notre engagement se traduit par les nombreuses initiatives que nous avons prises pour assainir l'air que respirent les Canadiens. Ces initiatives comprennent, entre autres, des véhicules à faible émission et des carburants plus propres, car l'industrie, les gouvernements et les consommateurs reconnaissent tous que le transport constitue une principale source de polluants atmosphériques qui entraînent le smog. Des véhicules, des moteurs et des carburants plus propres

contribuent dans une grande mesure à réduire la menace que représente la pollution atmosphérique pour la santé humaine et l'environnement.

Nos initiatives de réglementation permettraient d'avoir des petits moteurs et des véhicules lourds de construction plus propres. Les initiatives concernant les véhicules, les carburants et les petits moteurs réduiraient les polluants causés par le smog, comme les composés organiques volatils, les COV, qui préoccupent le député, et les particules. Cependant, nous reconnaissons que les COV proviennent également d'autres produits et d'autres secteurs. Nous avons donc commencé à élaborer un plan d'action pour réduire les émissions de COV provenant des peintures, des dégraissants, des solvants et d'autres produits.

Nous reconnaissons qu'à elle seule l'intervention du Canada ne suffira pas à assainir l'air dans notre pays. Il faut que les États-Unis réduisent les émissions des secteurs industriel et énergétique et nous y travaillons. Les émissions de particules pourraient être réduites aux États-Unis et au Canada grâce aux accords déjà en place. En outre, nous travaillons à l'élaboration de projets supplémentaires avec les États-Unis qui, comme l'indique le budget de 2003, seraient particulièrement importants pour le sud de l'Ontario et le sud de la Colombie-Britannique. Nous reconnaissons que les Canadiens ont besoin d'être mieux informés au sujet des émissions dans l'atmosphère et de leurs sources dans leurs localités.

C'est pour cette raison, et pour d'autres liées à l'additif MTBE dans l'essence, qu'en 2001, le gouvernement fédéral a publié un avis de collecte de renseignements obligatoire aux termes de la LCPE de 1999. Les renseignements recueillis en vertu de cet avis indiquent que les sociétés membres de l'Institut canadien des produits pétroliers, y compris Chevron, n'ajoutent plus de MTBE à l'essence produite dans leurs raffineries.

Quant aux cuves de stockage, la raffinerie Chevron de Burnaby s'est volontairement engagée auprès d'Environnement Canada à améliorer son réseau de cuves de stockage pour qu'il soit conforme au code de pratique du Conseil canadien des ministres de l'Environnement. Par ailleurs, un cadre est actuellement en cours d'élaboration en collaboration avec les provinces en vue d'amener les raffineries à réduire leurs émissions.

Le but est de protéger la santé humaine, d'uniformiser la performance environnementale des raffineries canadiennes et celle des raffineries américaines comparables tout en préservant la compétitivité du secteur canadien.

On s'attend à ce que ce cadre ait pour effet de pousser les provinces et les municipalités à prendre des mesures réglementaires afin d'imposer des plafonds et d'égaliser les règles du jeu. Les fonctionnaires d'Environnement Canada travaillent avec le CCME à la publication d'une nouvelle édition du code de pratique environnementale pour les systèmes de cuves contenant des produits pétroliers et des produits dérivés du pétrole. Environnement Canada est en train d'élaborer un nouveau règlement aux termes de la partie 9 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Enfin, ce nouveau règlement devrait être publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 2003.

• (1820)

M. Svend Robinson: Monsieur le Président, sauf le respect que je dois à mon collègue, cette réponse décevra beaucoup les résidents de North Burnaby, car elle démontre encore une fois que les beaux discours ne sont pas suivis de mesures concrètes et que le gouvernement fédéral n'exerce pas de leadership dans cet important dossier.

Ajournement

Le député a parlé de la prise de règlements par les provinces et les municipalités. Je voudrais lui poser une question précise au sujet des réservoirs de stockage en surface.

Il a dit que la raffinerie Chevron avait accepté de moderniser ses réservoirs de stockage afin de réduire les risques de fuites, mais dans les faits le gouvernement fédéral n'exerce aucun leadership et il n'y a pas de règles obligatoires. Selon un document que j'ai obtenu d'Environnement Canada, l'approche volontaire n'a pas donné les résultats environnementaux attendus, et des fuites continuent de se produire dans les réservoirs de stockage souterrain et dans les réservoirs en surface.

Quand le gouvernement va-t-il adopter des normes nationales obligatoires et exécutoires à l'égard des réservoirs de stockage des raffineries de pétrole?

M. Alan Tonks: Monsieur le Président, le député veut une réponse précise; je vais donc lui en donner une.

L'élaboration d'un cadre national pour la réduction des émissions des raffineries a débuté en juin 2002, et un document-cadre doit être présenté à l'automne 2003, à l'occasion de la tenue d'un atelier de consultation publique. La version finale de ce document doit être soumise au Comité national de coordination des questions atmosphériques. Les autres questions relatives à la qualité de l'air seront soumises en décembre 2003. Le document sera soumis à l'approbation du CCME au printemps 2004. D'autres discussions visant à l'adoption de cette proposition par divers gouvernements se poursuivront en 2004.

Au besoin, c'est le calendrier que nous entendons suivre en ce qui concerne le cadre législatif régissant les raffineries et les réservoirs de stockage.

[Français]

LA FISCALITÉ

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, j'avais posé une question à la Chambre au ministre des Finances. La question était la suivante:

Le ministre des Finances n'a pas eu de difficulté à contacter le président de la banque afin de sauver les Sénateurs d'Ottawa, mais sans résultat.

Le ministre préfère laisser les Sénateurs s'en sortir eux-mêmes en leur accordant une réduction de taxes de 60 millions de dollars. Cet argent va malheureusement être pigé dans le surplus de l'assurance-emploi. Il est inacceptable que des hockeyeurs millionnaires reçoivent cet argent.

Avec les 43 milliards de dollars de surplus, le ministre des Finances va-t-il téléphoner à la ministre du Développement des ressources humaines afin de faire modifier les critères d'accessibilité à l'assurance-emploi?

La ministre du Revenu national a répondu ceci:

Monsieur le Président, encore une fois, le député d'en face pose une question qui pourrait m'entraîner à commettre une infraction criminelle si je répondais.

C'est une plaisanterie d'entendre la ministre répondre de cette façon à une question qui n'est aucunement criminelle. La raison pour laquelle j'ai dit au ministre des Finances d'utiliser le téléphone pour communiquer avec la ministre du Développement des ressources humaines, c'est parce qu'il semble que cela fonctionne par communications téléphoniques dans son ministère.

Le point que je voudrais soulever de nouveau est le suivant. Est-ce que le ministère du Développement des ressources humaines ne réalise pas—ou le ministre des Finances à qui j'avais posé la question—qu'il y aurait place pour de l'amélioration eu égard à l'accessibilité à l'assurance-emploi? Ce soir, en va entendre la réponse du secrétaire parlementaire de la ministre du Revenu national

Regardons le problème. On peut prendre l'exemple des gens qui fabriquent les couronnes de Noël et ceux qui travaillent dans les

usines de poisson, comme dans le sud-est de la province du Nouveau-Brunswick. Les fonctionnaires ont commencé à enquêter parce que les gens accumulaient des heures. Maintenant, ils sont en train de proposer au gouvernement des changements à l'assurance-emploi.

Même le chef du Parti libéral à la législature du Nouveau-Brunswick et le président du comité seront ici demain, à Ottawa, pour rencontrer la ministre afin de discuter des changements nécessaires au sujet de ce qu'on appelle en anglais «the banking of hours». Le chef libéral et le représentant du ministère du Développement des ressources humaines seront ici.

On peut voir aussi le problème que nous avons dans le secteur de la construction. Il est reconnu que la situation des travailleurs saisonniers au Canada n'est pas seulement un problème dans le sud-est de ma province, mais aussi en Nouvelle-Écosse, en Colombie-Britannique ou à Toronto, par exemple. Je suis certain que même à Kapuskasing ou à Timmins, s'il y a des gens qui travaillent dans le secteur de la construction et qui voit leur semaine de travail se terminer le mardi, cela leur donne une petite semaine.

Est-ce qu'il y a moyen, pour le gouvernement, de faire des changements à l'assurance-emploi, de faire les changements nécessaires et d'empêcher les gens d'avoir à tricher le système parce qu'ils ne peuvent pas vivre avec une faible prime d'assurance-emploi. L'assurance-emploi est là pour les protéger quand ils ont perdu leur emploi.

Je trouve seulement regrettable que ma question posée au ministre des Finances ait été répondue par la ministre du Revenu, qui a peur d'aller en prison. Pendant tout ce temps-là, c'est le gouvernement qui dépend davantage de l'assurance-emploi que les travailleurs et les travailleuses.

J'aimerais avoir plus de précisions que ce que j'ai eu de la part d'une ministre qui a peur d'aller en prison. J'aimerais avoir une réponse à ma question.

• (1825)

[Traduction]

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député d'Acadie—Bathurst de sa question, même si je pense qu'il aurait été préférable de la poser à la ministre du Développement des ressources humaines plutôt qu'au ministre des Finances.

La question dont le député parle touche plus les changements à l'assurance-emploi que l'établissement des taux, ce que je connais, mais davantage en ce qui concerne les heures et le reste. Je vais revenir à sa question initiale. Il a déclaré que le ministre des Finances pourrait téléphoner à la ministre du Développement des ressources humaines. Il est évident que je ne suis pas en mesure de commenter cela.

Je peux lui dire en ce qui concerne les Sénateurs d'Ottawa que l'entente ne tient plus et, quoi qu'il en soit, le ministère des Finances ne participerait pas à une réduction d'impôt de 60 millions de dollars qui serait financée par le Compte d'assurance-emploi.

J'aimerais saisir l'occasion de simplement préciser que le Compte d'assurance-emploi est un outil comptable qui sert à consigner les opérations financières qui ont trait au programme d'AE. Comme le député le sait pertinemment, les cotisations annuelles sont versées au Trésor et les dépenses de programme annuelles sont réglées avec des fonds provenant du Trésor, plus tous les intérêts crédités au compte ou imputés à celui-ci.

C'est la différence entre les recettes et les dépenses annuelles du Compte d'assurance-emploi, y compris les frais administratifs, qui permet de déterminer, à chaque année, si le compte est en situation d'excédent ou de déficit annuel.

Comme le député le sait, au cours des dix dernières années d'affilée, les taux ont baissé. Le ministre a annoncé un processus qui est déjà commencé et qui se terminera le 30 juin, qui consistera à adopter une toute nouvelle approche et un nouveau régime relativement aux taux d'assurance-emploi.

Les montants annuels excédentaires ou déficitaires consignés dans le Compte d'assurance-emploi ont été intégrés aux états financiers du gouvernement depuis 1986, sur la recommandation du vérificateur général de l'époque. Il n'y a pas de Compte d'assurance-emploi distinct. Il n'y en a plus depuis 1986. Cependant, le solde cumulé consigné dans le compte est tout simplement la somme des excédents annuels desquels on a soustrait les déficits, et ce montant est tout à fait théorique, parce que ces montants ont été intégrés annuellement au Trésor.

Je conclus en disant à mon collègue que les données précises qu'il recherche s'appliqueraient davantage au ministère du Développement des ressources humaines qu'au ministère des Finances. S'il veut parler de l'établissement des taux et d'autres choses dans ce domaine, je serai plus qu'heureux d'en parler. La question qu'il a posée en fait concernait le fait de téléphoner pour réclamer des changements. Le député a des préoccupations tout à fait légitimes que je comprends, mais qui ne sont pas du ressort du ministre des Finances. Elles sont de la compétence de DRHC.

• (1830)

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, j'ai écouté mon collègue de l'autre côté de la Chambre, le secrétaire parlementaire du ministre des Finances. Je voudrais lui dire que j'avais posé la question suivante au ministre des Finances:

Avec les 43 milliards de dollars de surplus, le ministre des Finances va-t-il téléphoner à la ministre du Développement des ressources humaines afin de faire modifier les critères de l'accessibilité à l'assurance-emploi?

J'avais posé la question au ministre des Finances parce qu'on sait que le gouvernement équilibre son budget sur le dos des travailleurs qui ont perdu leur emploi et on sait également qu'année après année, il y a plus de sept milliards de dollars dans la caisse de l'assurance-emploi. Le ministre a dit qu'il avait équilibré son budget et qu'il avait atteint un déficit zéro.

Ajournement

Maintenant, est-ce que la ministre du Développement des ressources humaines a le pouvoir d'apporter des changements à l'assurance-emploi, ou doit-elle avoir l'accord du ministre des Finances?

Si le ministre des Finances convainc le premier ministre qu'il ne devrait pas apporter de changements à l'assurance-emploi parce qu'il peut équilibrer son budget et atteindre un déficit zéro, je pense qu'il est juste de lui poser cette question parce qu'au bout du compte, c'est le ministre des Finances qui alloue les budgets.

Ma question était claire. Elle faisait mention d'un unique petit appel téléphonique disant que le ministre des Finances était ouvert à l'idée d'apporter des changements à l'assurance-emploi. Présentez les changements, et on va l'appuyer aussi.

[Traduction]

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, comme je l'ai dit, le ministre est très ouvert à ce sujet. De fait, nous avons amorcé un processus de consultation concernant l'établissement des taux de cotisation à l'assurance-emploi. Le ministre a indiqué qu'il voulait de la transparence à ce chapitre. Il a demandé des avis impartiaux. Il est vraiment intéressé à régler cette question. Il a fait état, en fait, d'un problème structurel. C'est une démarche très importante qui, je crois, avec la participation des députés de l'opposition et des autres députés, contribuera vraiment à la création d'un nouveau régime.

Je souligne encore une fois que les employeurs et les employés ont profité de diminutions successives des taux de cotisation à l'assurance-emploi au cours des 10 dernières années. Avant cela, les taux augmentaient, mais ils diminuent depuis. Je sais que le député nous en est reconnaissant. La cotisation sera fixée à 1,98 \$, et le député est bien d'accord avec cela.

Si le député a un appel téléphonique à faire concernant les taux de cotisation, il devrait en fait téléphoner à la ministre responsable du Développement des ressources humaines. Nous serions heureux qu'il nous appelle pour nous accorder son appui.

[Français]

Le président suppléant (M. Bélair): La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre demeure donc ajournée jusqu'à demain, à 10 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 34.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 19 mars 2003

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Le Titre de membre Paul Harris

Mme Phinney 4407

Cagnicourt, France

M. Bailey 4407

Le Proche-Orient

Mme Beaumier 4407

La sécurité en milieu agricole

Mme Ur 4407

Diabetes Hope Foundation

M. Malhi 4408

Le registre des armes à feu

M. Breitzkreuz 4408

La fête du *Pourim*

M. Cotler 4408

La déficience intellectuelle

Mme Dalphond-Guiral 4408

Americana

Mme Jennings 4409

Le crime organisé

M. Grewal 4409

La semaine de la Francophonie

M. Binet 4409

L'Irak

Mme Desjarlais 4409

Jean-François Bisailon

M. Bergeron 4410

Les droits de la personne

M. Harb 4410

Les relations canado-américaines

M. Borotsik 4410

QUESTIONS ORALES

L'Irak

M. Harper 4410

M. Chrétien 4410

M. Harper 4410

M. Chrétien 4410

M. Harper 4411

M. Chrétien 4411

M. Day 4411

M. Chrétien 4411

M. Day 4411

M. Chrétien 4411

M. Duceppe 4411

M. Chrétien 4411

M. Duceppe 4411

M. Chrétien 4411

Mme Lalonde 4411

M. Graham (Toronto-Centre—Rosedale) 4412

Mme Lalonde 4412

M. Graham (Toronto-Centre—Rosedale) 4412

M. Blaikie 4412

M. Chrétien 4412

M. Blaikie 4412

M. Chrétien 4412

M. Clark 4412

M. Chrétien 4412

M. Clark 4412

M. Chrétien 4412

Les affaires étrangères

M. Kenney 4412

M. Chrétien 4413

M. Kenney 4413

M. Graham (Toronto-Centre—Rosedale) 4413

L'Irak

M. Bachand (Saint-Jean) 4413

M. McCallum (Markham) 4413

M. Bachand (Saint-Jean) 4413

M. McCallum (Markham) 4413

Les relations canado-américaines

Mme Meredith 4413

M. Graham (Toronto-Centre—Rosedale) 4413

Mme Meredith 4413

M. Chrétien 4414

L'Irak

M. Gauthier 4414

M. McCallum (Markham) 4414

M. Gauthier 4414

M. McCallum (Markham) 4414

La défense nationale

Mme Grey 4414

M. McCallum (Markham) 4414

Mme Grey 4414

M. McCallum (Markham) 4414

Les personnes handicapées

M. Peric 4415

M. Bevilacqua (Vaughan—King—Aurora) 4415

La sécurité à la frontière

M. Masse 4415

Mme Caplan 4415

Mme Davies 4415

M. Graham (Toronto-Centre—Rosedale) 4415

Les marchés publics

Mme Wayne 4415

M. Cauchon 4415

Les affaires étrangères

M. Casey 4415

M. Graham (Toronto-Centre—Rosedale) 4416

La défense nationale

M. Ritz 4416

M. McCallum (Markham) 4416

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La Loi canadienne sur la santé

Projet de loi C-202. Deuxième lecture.....	4441
M. Bellemare.....	4441
M. Reid.....	4441
Mme Gagnon (Québec).....	4443
M. Comartin.....	4444
M. Castonguay.....	4444
Amendement.....	4445
M. Tonks.....	4445

M. Robinson.....	4446
Report du vote sur l'amendement.....	4446

MOTION D'AJOURNEMENT

L'environnement

M. Robinson.....	4446
M. Tonks.....	4447

La fiscalité

M. Godin.....	4448
M. Wilfert.....	4448

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
TPSGC, Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Internet: <http://publications.gc.ca>
1-800-635-7943 ou appel local (613) 941-5995

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5
Internet: <http://publications.gc.ca>
1-800-635-7943 or Local 613-941-5995

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt, TPSGC, Ottawa (Ontario) K1A 0S5

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies may be obtained from Publishing and Depository Services, PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5

**The English version of this publication may be obtained from Publishing and Depository Services
PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5**