



CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 137 • NUMÉRO 058 • 1<sup>ère</sup> SESSION • 37<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le mercredi 9 mai 2001**

**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 9 mai 2001

La séance est ouverte à 14 heures.

---

*Prière*

---

• (1400)

[Traduction]

**Le Président:** Comme nous avons l'habitude de le faire le mercredi, nous allons maintenant chanter Ô Canada, qui sera entonné par le député de Saint John.

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

---

### DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

#### LES ORGANISMES GÉNÉTIQUEMENT MODIFIÉS

**Mme Karen Kraft Sloan (York-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, plusieurs député qui se sont opposés au projet de loi C-287, lundi, ont cité des extraits du rapport de la Société royale du Canada à l'appui de leurs propos à l'effet que l'étiquetage obligatoire des aliments génétiquement modifiés n'était pas un besoin au Canada.

Les députés ont omis la phrase qui suivait dans le rapport. La voici:

Le groupe de travail souhaite souligner, toutefois, que ces conclusions sont basées sur l'hypothèse que les autres recommandations du présent rapport concernant les conditions nécessaires à l'évaluation et à la gestion efficaces des risques des organismes génétiquement modifiés sont mises en oeuvre intégralement par les organes de réglementation.

Beaucoup d'eau coulera sous les ponts avant que nous puissions écarter tout besoin relativement à l'étiquetage obligatoire. J'invite les députés à lire le rapport intégral avant de le citer de manière aussi déloyale.

\* \* \*

#### LE RÉSEAU ROUTIER

**M. Ted White (North Vancouver, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, cette année seulement, le gouvernement libéral prendra plus d'un demi-milliard de dollars dans les poches des contribuables de la Colombie-Britannique qui paient des taxes sur le carburant. Cette ponction fiscale d'une année représente l'enveloppe budgétaire du réseau routier de la région de Vancouver jusqu'en 2006.

Le ministre des Transports s'entête pourtant à ne pas rendre à la Colombie-Britannique un seul cent de ces taxes pour la réfection de son réseau routier. Pendant que les résidents du Grand Vancouver se font prendre dans des embouteillages inextricables sur une autoroute transcanadienne construite dans les années 1950, le gouvernement dilapide plus de 500 000 \$ en subventions à des groupes d'intérêt culturels dans la région centrale du Canada.

Nos conducteurs taxés jusqu'au cou en ont assez de remplir l'assiette au beurre du premier ministre. Ils réclament qu'on leur verse immédiatement leur part du financement du réseau routier national.

Quand le ministre va-t-il donner suite à leur demande?

\* \* \*

[Français]

#### LES FOREURS DE VAL-D'OR

**M. Guy St-Julien (Abitibi—Baie-James—Nunavik, Lib.):** Monsieur le Président, les Foreurs de Val-d'Or sont les champions des séries éliminatoires de la Ligue de hockey junior majeur du Québec.

Simon Gamache a été élu le joueur par excellence des séries éliminatoires et a obtenu le trophée Guy-Lafleur.

Comme tous les Abitibiens, j'ai été rempli de fierté par cette victoire sensationnelle. En l'emportant sur le Titan de Acadie—Bathurst pour mériter la coupe du Président, notre équipe junior a signalé avec éclat que le calibre du hockey au Québec est véritablement de niveau national.

Nos joueurs ont brillé par leur adresse, leur stratégie et leur ténacité. Non seulement ils nous ont fait grand honneur, mais ils ont fait prendre conscience au monde du hockey qu'il devra compter avec Val-d'Or.

Bravo à l'entraîneur Claude Bouchard et à chacun des joueurs pour cet exploit remarquable.

Je suis convaincu que l'éblouissante performance qu'ils ont donnée dans les séries éliminatoires n'est qu'un avant-goût des succès à venir au Tournoi de la coupe Memorial, qui sera présenté à Regina.

\* \* \*

[Traduction]

#### LE PRIX D'EXCELLENCE EN ÉDUCATION

**M. Shawn Murphy (Hillsborough, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais rendre hommage aujourd'hui au dur labeur, au talent et au sens de l'innovation de sept professeurs et chercheurs de l'Université de l'Île-du-Prince-Édouard.

*Article 31 du Règlement*

Le docteur Raymond Doiron, le docteur Paula McLean, le docteur Kay Diviney et le professeur Lawrence LeClair ont obtenu le Prix d'excellence en éducation de l'association du corps professoral de l'Université de l'Île-du-Prince-Édouard pour leur engagement en faveur de la réussite et pour leur remarquable dévouement à l'enseignement.

• (1405)

Le Drs Alastair Cribb, Gordon MacDonald et Henry Srebrnik ont reçu le Prix d'excellence en recherche et en éducation de l'association du corps professoral de l'Université de l'Île-du-Prince-Édouard, pour leurs réalisations et leurs innovations en recherche.

Le corps professoral et les étudiants de l'université ont reconnu et honoré ces personnes en tant qu'enseignants et chercheurs exceptionnels. Les prix d'excellence visent à reconnaître les personnes dont le travail a contribué à l'excellence de l'instruction universitaire.

Au nom de tous les résidents de l'Île-du-Prince-Édouard, je suis heureux de rendre hommage à ces sept personnes, dont le dévouement a enrichi l'éducation et les vies de nombreux étudiants à l'université.

Je suis convaincu que notre avenir dépend des compétences, de la connaissance et du sens de l'innovation de Canadiens dévoués comme ceux-ci.

\* \* \*

[Français]

**L'ACTION BÉNÉVOLE**

**M. Denis Paradis (Brome—Missisquoi, Lib.):** Monsieur le Président, au cours des dernières fins de semaine, j'ai participé, dans mon comté de Brome—Missisquoi, à plusieurs galas organisés dans le cadre de la Semaine nationale de l'action bénévole.

Je tiens à redire toute mon admiration pour ces hommes et ces femmes de Farnham, de Magog, de Bedford, de Cowansville, pour ne nommer que quelques villes, qui donnent de leur temps et de leur énergie à leur communauté.

Je leur ai mentionné combien toutes les anecdotes et les petites histoires qui m'ont été racontées, au fil des ans, m'ont touché parce qu'elles sont profondément humaines.

Ces histoires n'ont jamais fait la manchette des médias, mais elles sont pourtant uniques, empreintes de respect, de partage, de patience, de générosité, d'amour et de créativité.

En cette année internationale destinée aux bénévoles, je veux saluer tous ces gens de Brome—Missisquoi et leur dire que leur contribution est vitale pour nos communautés.

\* \* \*

[Traduction]

**LES NORMES NATIONALES EN MATIÈRE D'EAU POTABLE**

**M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, la plupart des Canadiens s'attendent à ce qu'il suffise d'ouvrir le robinet pour obtenir de l'eau pure. Les récents événements de North Battleford et la tragédie de Walkerton ont soulevé des questions au sujet des dangers qui peuvent se dissimuler dans nos robinets.

En tant que résident d'Edmonton, je trouve rassurant de savoir que la réglementation de l'Alberta exige que l'eau potable soit libre de contaminants à 99,5 p. 100, ce qui constitue la norme de qualité de l'eau la plus élevée au Canada. Le problème, c'est que les parasites comme la cryptosporidie sont des organismes microscopiques qui peuvent passer à travers les filtres mécaniques.

Des chercheurs de l'Université de l'Alberta travaillent en partenariat avec Epcor et le gouvernement provincial en vue de perfectionner un processus qui utilise les rayons ultraviolets pour détruire les parasites microscopiques comme la cryptosporidie. Si cette méthode se révèle efficace, la province a accepté de supporter une augmentation substantielle des coûts de traitement de l'eau.

J'en profite pour féliciter le gouvernement de l'Alberta, l'Université de l'Alberta et Epcor pour leurs efforts soutenus en vue d'améliorer la qualité de l'eau potable consommée par les familles albertaines.

\* \* \*

**LE SERVICE FÉMININ DE L'ARMÉE CANADIENNE**

**Mme Karen Redman (Kitchener-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, j'invite les députés à se joindre à moi pour rendre hommage au Service féminin de l'Armée canadienne, le «CWAC».

Le week-end dernier, 1 200 personnes ont assisté à la cérémonie de dévoilement du monument Stepping Out, une statue à l'effigie d'une militaire portant l'uniforme du Service érigée juste à l'extérieur du nouveau manège militaire de Kitchener.

Plus de 21 000 femmes ont servi dans le Service féminin de l'Armée canadienne durant la Seconde Guerre mondiale et de ce nombre, 17 000 se sont rendues à Kitchener.

Le Service féminin de l'Armée canadienne a été l'une des innovations les plus frappantes issue de la politique militaire du Canada durant la guerre et l'une des mieux réussies. Le «CWAC» a permis aux femmes de jouer un rôle beaucoup plus actif au sein de la société canadienne et plus précisément dans les forces armées contemporaines.

Cette nouvelle statue rendra hommage en permanence à celles qui ont pavé la voie. Ce monument racontera l'histoire du Service féminin de l'Armée canadienne. C'est une histoire faite de fierté, de dévouement et de grandes réalisations.

Je félicite la CWAC Memorial Fund Association qui a permis la réalisation de ce témoignage durable.

\* \* \*

[Français]

**M. WARREN PERRIN**

**M. Stéphane Bergeron (Verchères—Les-Patriotes, BQ):** Monsieur le Président, hier à Montréal, j'ai eu l'insigne honneur de rencontrer l'ardent défenseur de la culture acadienne et des droits des francophones de la Louisiane, M. Warren Perrin, alors qu'il faisait une présentation dans le cadre du 11<sup>e</sup> Symposium de droit international du juge Allen Babineaux, organisé en marge du Congrès annuel du Barreau du Québec, en collaboration avec la

section francophone du Barreau de la Louisiane et du Conseil pour le développement du français en Louisiane, dont il est le président.

Lui-même descendant des déportés acadiens, Warren Perrin a réellement pris conscience des conséquences de la déportation, en cherchant à répondre aux questions de ses enfants sur les origines de leur famille. Ils ne comprenaient pas, en effet, pourquoi leurs ancêtres avaient été traités comme des criminels et déportés aux quatre coins de la planète.

Dès lors, cet homme remarquable a décidé de poursuivre la démarche amorcée il y a plus de 200 ans quand, après 1763, une pétition dénonçant la déportation fut présentée au roi George II par un groupe d'Acadiens déportés, pétition à laquelle la Couronne britannique n'a jamais daigné donner suite. Il réclame pour le peuple acadien des excuses de la part de la Couronne britannique.

Il n'est jamais trop tard pour reconnaître qu'une erreur a été commise. Je tiens à saluer M. Perrin et à l'assurer de notre appui dans la poursuite de ses démarches.

\* \* \*

• (1410)

[Traduction]

### L'ÉTHANOL

**Mme Rose-Marie Ur (Lambton—Kent—Middlesex, Lib.):** Monsieur le Président, l'utilisation au Canada d'essence mélangée à de l'éthanol a réduit de près de 25 millions de kilogrammes les émissions de gaz carbonique dans l'atmosphère au cours de la dernière année.

Voilà une bonne nouvelle pour l'environnement car les recherches prouvent que l'éthanol réduit les émissions de gaz à effet de serre par près de 36 p. 100 comparativement aux carburants traditionnels.

Voilà aussi une excellente nouvelle pour nos agriculteurs. Le carburant à l'éthanol le plus courant, le E-10, est un alcool anhydre à haut indice d'octane produit à partir d'une charge d'alimentation agricole et de maïs de l'Ontario.

Les comtés de Essex et Chatham-Kent produisent 150 millions de litres d'éthanol, plus de la moitié des 248 millions de litres produits au Canada chaque année.

Puisque notre gouvernement s'est engagé à tripler la production d'éthanol pour essayer d'atteindre les objectifs de Kyoto, il va aider notre secteur du transport à réduire les émissions et va offrir des choix plus écologiques aux automobilistes.

Notre secteur agricole fait aussi partie de la solution.

\* \* \*

### L'AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA

**M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, l'Agence des douanes et du revenu du Canada a le bras long et elle en a profité pour venir puiser dans les poches de milliers de contribuables albertains qui s'attendaient à recevoir une allocation provinciale pour frais énergétiques ce printemps.

### Article 31 du Règlement

L'agence a saisi de façon injustifiée l'allocation provinciale pour frais de chauffage d'au moins 3 000 Albertains alors qu'elle n'avait absolument pas le droit de le faire sur le plan juridique.

L'agence a justifié son geste en disant qu'elle ne savait pas si ces gens entendaient lui envoyer un paiement pour les impôts dus et qu'elle a donc gardé leurs chèques d'allocation pour frais de chauffage.

Il est honteux que notre Agence des douanes et du revenu considère que les gens sont coupables jusqu'à ce qu'ils puissent prouver leur innocence. Il faut mettre un terme à cette approche tyrannique de la part de Revenu Canada. Il est temps que l'agence apprenne à respecter les contribuables.

\* \* \*

[Français]

### LES FOREURS DE VAL-D'OR

**M. Claude Duplain (Portneuf, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais souligner la victoire hier de l'équipe des Foreurs de Val-d'Or.

À leur huitième saison dans la Ligue de hockey junior majeur du Québec, les Foreurs ont remporté pour la deuxième fois de leur histoire les séries éliminatoires.

Je suis fier de cette équipe d'autant plus que cette formation a terminé en dernière position l'an dernier. Une autre raison d'en être fier est que mon fils Samuel joue pour cette équipe.

Il faut aussi souligner la performance de tous ces jeunes et peut-être plus particulièrement celle de Simon Gamache, qui a récolté au moins un point dans chacun des 21 matchs éliminatoires pour compléter la série avec un record de 57 points. Il a également remporté le trophée Guy-Lafleur.

La performance de Maxime Daigneault est aussi à noter. Il devient le premier gardien de but recrue de 16 ans à conduire sa formation à la conquête de la coupe du Président.

Félicitations à l'équipe, aux entraîneurs et à tous ceux qui ont participé à cette victoire.

\* \* \*

[Traduction]

### LE GOUVERNEMENT DU CANADA

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Monsieur le Président, le ministre des Finances va faire le point la semaine prochaine sur la situation économique. Il semblerait qu'il va y annoncer un remboursement de 15 à 17 milliards de dollars sur la dette nationale.

Il est important de le faire, mais à ce stade-ci, il est essentiel qu'en tant que pays, nous nous attaquions à la crise liée à la pénurie de logements et à la détérioration de nos infrastructures.

Un engagement de 1 milliard de dollars par année pendant 10 ans de la part du gouvernement permettrait de remédier à la pénurie de logements dans tout le Canada. Un engagement de 1,5 milliard de dollars par année nous donnerait un bon départ pour améliorer notre réseau routier ainsi que pour soutenir le transport public et les infrastructures vertes comme les systèmes d'adduction d'eau et d'égout.

*Questions orales*

Si le gouvernement réussit à accumuler un excédent, c'est notamment parce qu'il a abandonné ses responsabilités à l'égard du logement, des routes et de l'infrastructure. Maintenant, la santé et la vie des Canadiens sont en danger. Les Canadiens ont perdu confiance en leur système d'approvisionnement en eau et les gouvernements locaux ont recours à des péages pour améliorer la sécurité routière.

Le ministre des Finances a plus qu'assez de ressources pour résoudre ces problèmes. Plus question de trouver des excuses, remédions à la situation.

\* \* \*

[Français]

**LE PREMIER MINISTRE**

**Mme Monique Guay (Laurentides, BQ):** Monsieur le Président, la semaine dernière à Toronto, le premier ministre du Canada nous disait que tous les pays des Amériques étaient en voie d'adopter des valeurs canadiennes.

Est-ce à dire que dans tous ces autres pays, les valeurs des peuples qui les habitent sont moins bonnes que les valeurs canadiennes?

Est-ce encore une version modifiée du Canada, «le plus meilleur pays du monde»? Cette attitude est condescendante et méprisante pour les peuples. Encore faudrait-il savoir quelles sont ces valeurs dont le premier ministre se réclame.

Est-ce celle qui consiste à bafouer la démocratie en refusant aux parlementaires de prendre connaissance des textes de la Zone de libre-échange des Amériques?

Est-ce celle qui consiste à s'attaquer aux jeunes et aux femmes, en particulier par le régime d'assurance-emploi?

Est-ce la valeur antifamiliale transposée dans le rejet d'une véritable politique des congés parentaux pour le Québec ou bien la politique du bâton concernant les jeunes contrevenants?

Avoir des valeurs, c'est une chose, mais les actualiser dans des actions concrètes en est une autre. Plutôt que de prêcher aux autres peuples, le premier ministre devrait être conséquent avec lui-même et mettre en pratique ses propres valeurs.

\* \* \*

● (1415)

**LES BOURSES D'ÉTUDES DU MILLÉNAIRE**

**Mme Diane St-Jacques (Shefford, Lib.):** Monsieur le Président, la Fondation canadienne des bourses d'études du millénaire attribuait, la semaine dernière, ses bourses d'excellence pour l'année académique 2001-2002.

Cent vingt-quatre diplômés du Québec se sont vu décerner une telle bourse visant à les récompenser pour le succès académique, l'implication communautaire, le leadership et l'esprit d'innovation dont ils ont fait preuve.

Je désire féliciter Mathieu Carignan, de Saint-Césaire dans le comté de Shefford, qui figure sur la liste des récipiendaires d'une bourse d'excellence.

La réception de cette bourse constitue un moment unique dans la vie d'un étudiant. C'est un excellent moyen d'encourager et de valoriser le travail académique de nos jeunes, notre relève de demain.

Nées d'une initiative du gouvernement du Canada, ces bourses représentent à la fois un investissement majeur dans l'avenir de nos étudiants. C'est une belle façon de promouvoir l'excellence scolaire.

Encore une fois, bravo Mathieu. Le Canada est riche de belles promesses, dont sa jeunesse, et tu en fais brillamment partie.

\* \* \*

**L'AMIANTE CHRYSOTILE**

**M. André Bachand (Richmond—Arthabaska, PC):** Monsieur le Président, aujourd'hui, des centaines et des centaines de manifestants se rencontrent à Québec, afin de demander à ce gouvernement d'agir et de donner l'exemple dans l'utilisation sécuritaire de l'amiante chrysotile.

Ces hommes et ces femmes des villes d'Asbestos, dans mon comté, et de Thetford Mines, dans le comté de Frontenac—Mégantic, luttent pour leur survie et veulent que leurs élus agissent.

Ici, à Ottawa, on se doit de prêcher par l'exemple. L'annonce de cette semaine au sujet de l'enlèvement de l'amiante au Parlement lance un message très nébuleux.

C'est pourquoi je me joins à ces hommes et à ces femmes pour sensibiliser notre Parlement à l'usage sécuritaire de l'amiante chrysotile, un produit naturel, un produit d'ici et aussi un produit qui sauve des vies.

**QUESTIONS ORALES**

[Traduction]

**LA RÉFORME PARLEMENTAIRE**

**M. Stockwell Day (Okanagan—Coquihalla, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, un ancien premier ministre et ancien chef du Parti libéral a dit hier qu'il croyait qu'une réforme du Parlement s'imposait. Ces remarques montrent qu'il n'y a pas que les partisans de l'Alliance canadienne d'un bout à l'autre du pays qui veulent une réforme démocratique, mais qu'il y en a d'autres aussi, et nous trouvons cela très encourageant.

Le premier ministre écouterait-il les conseils de son ancien chef et entreprendrait-il immédiatement une véritable réforme parlementaire à la Chambre?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, un comité est censé présenter un rapport sur cette question en juin.

Toutefois, je pourrais citer les paroles du député qui, lorsqu'il était à Edmonton, a dit qu'il ne voulait pas que l'assemblée législative siège parce que cela coûtait trop cher au Trésor. Je veux simplement dire que je ne suivrai pas son exemple. Nous voulons

*Questions orales*

entreprendre une réforme et nous y travaillons. Le comité présentera son rapport le mois prochain.

Je signalerai qu'il n'y avait pas de votes libres avant que nous n'accédions au pouvoir. Nous avons autorisé plus de 100 votes libres de ce côté-ci de la Chambre, ce qui est beaucoup plus que ce qu'on a vu de l'autre côté.

**M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, cette question est trop sérieuse pour y répondre avec des paroles creuses. Quarante pour cent des Canadiens sont restés chez eux aux dernières élections parce qu'ils étaient insatisfaits, se disant que leurs voix ne compteraient pas de toute façon si leurs députés ne pouvaient même pas parler en leur nom et voter librement.

Je voudrais que le premier ministre nous donne une réponse précise. M. Turner a dit que les députés devraient au moins pouvoir voter librement sur toutes les questions, à l'exception peut-être du discours du Trône et du discours du budget. Le premier ministre accepterait-il de faire au moins ce genre de changement?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, les votes libres étaient inexistant dans cette institution jusqu'à ce que nous formions le gouvernement.

Je dirai à la Chambre, pour son édification, que, en 1993, le chef de l'opposition a présidé un comité spécial sur la réforme parlementaire en Alberta. Ce comité a recommandé que les comités ne soient pas autorisés à présenter des rapports minoritaires. Voilà un bon exemple du genre de réforme qu'envisage le député.

[Français]

**M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, je parle au sujet des députés pour qu'ils aient le pouvoir de voter librement dans cette Chambre. L'ancien chef du Parti libéral affirme que ce gouvernement-ci a trop de contrôle sur ses députés.

Est-ce que le premier ministre est d'accord avec son ancien chef, son ancien ami? S'il est d'accord, que va-t-il faire spécifiquement pour réformer le Parlement?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, alors qu'il était lui-même leader parlementaire en Alberta, il n'a pas permis un seul vote libre à l'assemblée législative de l'Alberta.

À ce moment-ci, il devrait être le dernier à porter des jugements sur la liberté des députés.

\* \* \*

• (1420)

[Traduction]

## LES PARLEMENTAIRES

**M. Grant Hill (MacLeod, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, les Canadiens ont été quelque peu ahuris d'apprendre aujourd'hui qu'un député avait refusé d'aider un ancien combattant qui se fait vieux simplement parce que celui-ci n'a pas voté pour le Parti libéral. N'est-ce pas déplorable?

Le premier ministre pourrait-il rappeler à ses députés qu'ils représentent tous les habitants de leur circonscription et non seulement ceux qui ont voté pour le Parti libéral?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je viens de discuter avec le député en question. Il m'a dit qu'il était prêt à aider ses électeurs. Il a ajouté qu'il acceptait toujours de rencontrer ceux qui vont lui adresser une requête. Il est malheureux que cette lettre ait été rédigée. Le député m'a avoué qu'il espérait que cette personne le rappelle et qu'il était disposé à l'aider.

**M. Grant Hill (MacLeod, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, évidemment, maintenant que tous les Canadiens sont au courant de l'affaire, le député s'empressera de l'aider.

Mais imaginez un peu la situation. Un ancien combattant qui se fait vieux s'adresse à son député pour lui demander de l'aide et, parce qu'il n'a pas voté pour le député, sa demande est rejetée. Le premier ministre peut-il simplement nous donner l'assurance aujourd'hui à la Chambre que ce genre d'incident ne se reproduira plus?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je l'ai fait. J'ai discuté avec le député qui m'a dit qu'il était disposé à aider cet homme.

Je suis content d'entendre les gens d'en face affirmer qu'un député se doit de travailler pour les habitants de sa circonscription. C'est ce que je soutiens à la Chambre des communes depuis deux semaines à propos des gens de ma circonscription.

\* \* \*

[Français]

## LA MONNAIE UNIQUE

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, devant le Comité permanent des finances, le gouverneur de la Banque du Canada a reconnu que le maintien du dollar canadien engendre des coûts. David Dodge a en effet parlé d'un horizon de dix ans pour l'adoption d'une monnaie commune.

Cette position de la Banque du Canada ne date pas d'hier, puisque son directeur de la division internationale écrivait, l'année dernière, et je le cite: «La monnaie commune nord-américaine n'est pas une idée loufoque.»

À la veille de son énoncé économique, est-ce que le ministre des Finances va tenir compte de l'analyse de la Banque du Canada et reconnaître qu'il faut considérer l'adoption d'une monnaie commune dans le contexte d'une économie intégrée?

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, la position du gouvernement canadien et la position énoncée par le gouverneur de la Banque du Canada, c'est que la meilleure solution pour l'économie canadienne est le maintien du dollar canadien.

*Questions orales*

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, je pose ma question au premier ministre, parce que de façon évidente, son ministre des Finances affirme une chose et M. Dodge a affirmé une autre chose.

Puisqu'il parle d'un horizon de dix ans, et même le directeur du service économique parlait de l'adoption d'une monnaie commune, le premier ministre ne croit-il pas qu'il faudrait simplement envisager l'idée d'adopter une monnaie commune dans le contexte de l'Amérique du Nord, envisager cette idée, en débattre et en discuter de façon responsable?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je l'ai dit à plusieurs reprises, c'est dans l'intérêt du Canada, comme le disait le ministre des Finances il y a quelques secondes, de maintenir une monnaie différente de celle des États-Unis.

**M. Richard Marceau (Charlesbourg—Jacques-Cartier, BQ):** Monsieur le Président, depuis quatre ans, le Canada est passé du sixième au neuvième rang en termes de productivité, et ce, loin derrière les États-Unis.

Le dollar canadien ne cesse de chuter et atteint un niveau que le premier ministre n'osait même pas imaginer, lorsqu'il se moquait de la «piasse à Lévesque» à 75¢. Pendant ce temps, le ministre des Finances nous sert son refrain patriotique.

Devant cette érosion constante de la productivité, du dollar et de notre niveau de vie, est-ce que le ministre des Finances va enfin accepter d'envisager la possibilité d'une monnaie unique nord-américaine dans le but de régler les problèmes de productivité auxquels fait face le Canada?

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.):** Encore là, monsieur le Président, le député a tort. Il y a certainement eu une baisse de la productivité du Canada dans les années 1980 et au début des années 1990, mais depuis 1997, la productivité du Canada est en croissance. D'ailleurs, la dernière année a été une très bonne année au point de vue de la productivité canadienne.

**M. Richard Marceau (Charlesbourg—Jacques-Cartier, BQ):** Monsieur le Président, un dollar faible profite à nos exportations à court terme, mais constitue un lourd handicap pour l'économie à moyen terme.

Aussi, plutôt que de faire des déclarations absurdes sur la supposée incertitude politique au Québec, est-ce que le ministre des Finances ne convient pas, comme le font le gouverneur de la Banque du Canada, un prix Nobel d'économie, la Banque Toronto Dominion et le Québec, qu'à terme, la voie de l'avenir pour le Québec et le Canada, c'est de travailler dès maintenant à l'établissement d'une monnaie unique pour l'ensemble de l'Amérique du Nord, avec le Canada, les États-Unis, le Québec et le Mexique?

• (1425)

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, je peux dire que la position du gouverneur de la Banque du Canada est exactement la même que celle que je viens d'énoncer. J'en ai discuté avec lui à plusieurs reprises.

Deuxièmement, j'aimerais poser une question au député. Comment se fait-il que pendant les débats sur la souveraineté au Québec, même les souverainistes ont dit qu'ils voulaient garder le dollar canadien?

\* \* \*

[Traduction]

**LA DÉFENSE NATIONALE**

**M. Svend Robinson (Burnaby—Douglas, NPD):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre.

Le secrétaire à la défense Donald Rumsfeld a confirmé hier que le gouvernement Bush veut armer l'espace afin de réaliser l'objectif du commandement de l'espace américain qui est de dominer les opérations militaires touchant l'espace en vue de protéger les intérêts et les investissements américains.

Maintenant que les États-Unis ont confirmé que leurs plans de défense antimissiles comprendront une initiative de défense stratégique, le gouvernement précisera-t-il une fois pour toutes que le Canada ne participera en aucune façon à cette dangereuse initiative américaine de défense antimissiles?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons dit que le gouvernement américain faisait des propositions et qu'il devait entreprendre des discussions avec le Canada, tous les pays de l'OTAN, ainsi qu'avec les Russes et les Chinois avant de mettre le nouveau programme de défense en place.

Le gouvernement canadien est prêt à écouter, mais nous avons déjà exprimé certaines réserves. Nous avons quelques questions à poser et nous continuerons de les poser. Toutefois, aucune décision ne sera prise dans les semaines ou les mois à venir.

**M. Svend Robinson (Burnaby—Douglas, NPD):** Quel leadership, monsieur le Président! Même Brian Mulroney a eu le courage de dire non à la guerre des étoiles au cours des années 1980.

Ma question complémentaire s'adresse au ministre de la Défense nationale.

Si le Canada n'a vraiment pris aucune position en ce qui concerne le bouclier antimissiles américain, pourquoi avons-nous décidé de poster un officier supérieur au quartier général de l'organisme de défense antimissiles balistiques à Arlington, en Virginie? Ce dernier est le seul non-Américain à ce poste. L'organisme affirme que cet officier est en fait beaucoup plus qu'un observateur. Pourquoi avons-nous un lien militaire direct avec le plan de défense antimissiles, juste au coeur des opérations?

**L'hon. Art Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, puisque ce programme est inscrit dans le livre blanc sur la défense depuis 1994, le député ne devrait pas s'étonner du fait que nous nous engageons dans l'observation et la consultation. En fait, nous sommes d'avis qu'en ayant une personne sur place, nous sommes en mesure d'obtenir plus facilement les renseignements dont nous avons besoin pour pouvoir prendre une



*Questions orales*

décision et de mieux comprendre le processus en place aux États-Unis à l'heure actuelle.

**Le très hon. Joe Clark (Calgary-Centre, PC):** Monsieur le Président, en tant que chef de parti, le député de Laurier—Sainte-Marie a demandé une séance d'information directe de la part des experts américains sur le système continental antimissiles balistiques proposé. J'espère que le premier ministre est d'accord.

Dans un contexte plus général, le premier ministre serait-il aussi d'accord pour rencontrer personnellement les chefs des autres partis afin de mettre au point un système qui permettrait au Parlement d'avoir un accès plus rapide et plus complet aux renseignements de nature délicate touchant le commerce et la politique étrangère? Cela s'est fait avec les provinces dans le cadre des négociations sur le libre-échange. Le premier ministre serait-il prêt à faire preuve de leadership et à faire avancer d'un pas de plus la coopération avec le Parlement?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, que je sache, il y a eu un débat à la Chambre avant la rencontre à Québec et les ministres ont fourni aux députés toutes les informations qu'ils demandaient. Les mêmes informations ont été fournies aux gouvernements provinciaux.

À ma connaissance, aucune information supplémentaire ne leur a été fournie. Tout ce qui pouvait être rendu public l'a été.

\* \* \*

**LA RÉFORME PARLEMENTAIRE**

**Le très hon. Joe Clark (Calgary-Centre, PC):** Monsieur le Président, en ce qui concerne la réforme parlementaire, le ministre des Finances s'est dit intéressé à ce qu'on donne plus de pouvoir aux députés. Les mesures économiques présentées en octobre n'ont jamais été sanctionnées par un vote à la Chambre pour la bonne raison que le premier ministre a déclenché des élections.

À présent, le ministre se propose de présenter son prochain énoncé économique en comité. Pourquoi ne le présente-t-il pas à la Chambre et ne permet-il pas à la cette dernière de se prononcer? Est-ce là une façon de prouver son engagement à l'égard de la réforme parlementaire?

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, le député se trompe. Avant les élections, une motion des voies et moyens avait été présentée à la Chambre et adoptée par celle-ci.

Je rappelle au député que les mesures économiques proposées par le gouvernement ont été soumises au scrutin de la plus haute instance du pays, le peuple Canadien, qui a voté en faveur du gouvernement.

\* \* \*

• (1430)

**LA SANTÉ**

**M. Rob Merrifield (Yellowhead, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, les Canadiens ont moins confiance qu'auparavant dans leur système de soins de santé. La proportion des Canadiens ayant qualifié le système de soins de santé d'excellent ou de très bon

a baissé fortement, passant de 60 p. 100 en 1991 à moins de 25 p. 100 l'an dernier.

On a établi le bilan de santé de notre système de soins de santé. Il appelle des mesures de réanimation immédiates. Il faudra 18 mois à la Commission Romanow uniquement pour terminer son rapport. Quelles mesures le gouvernement adoptera-t-il pour rétablir dès maintenant le lien de confiance?

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, le député oublie de mentionner, et peut-être ne sait-il pas, que plus de 80 p. 100 des personnes ayant recouru au système de soins de santé au cours de la dernière année, y compris votre humble serviteur, ont déclaré systématiquement qu'il est excellent ou très bon.

Je tiens à insister sur le fait qu'en septembre dernier tous les gouvernements se sont réunis au même endroit. Tous les premiers ministres provinciaux et le premier ministre du pays ont conclu un accord prévoyant non seulement plus d'argent, mais aussi un plan cohérent visant à corriger les problèmes auxquels nous faisons face, et c'est ce que nous nous apprêtons à faire.

**M. Rob Merrifield (Yellowhead, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, les Canadiens ont droit à plus qu'à de la médiocrité dans leur système de soins de santé. Le bilan d'hier souligne que le gouvernement fédéral n'a pas atteint ses propres objectifs pour ce qui est de l'examen de nouveaux médicaments. En réalité, il faut deux fois plus de temps que ce qu'il recommande.

J'ai une question très simple à poser au ministre de la Santé. Va-t-il au moins lancer un filet de secours aux Canadiens gravement malades et donner la garantie qu'il atteindra à tout le moins ses propres objectifs en ce qui concerne les médicaments d'importance vitale?

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons rendu public hier, par l'entremise de l'Institut canadien d'information sur la santé, un rapport concernant l'état des soins de santé au Canada. Ce rapport n'est pas encore terminé, mais il brosse un excellent tableau de la situation. Il renferme de bonnes et de moins bonnes nouvelles.

Dans l'ensemble, le système de soins de santé dispense aux Canadiens les soins dont ils ont besoin. En ce qui concerne l'approbation des médicaments par Santé Canada, nous pouvons faire mieux, et nous le ferons. Toutefois, les Canadiens doivent savoir que tous les gouvernements cherchent à fournir des soins de plus grande qualité encore à tous les Canadiens.

\* \* \*

[Français]

**LE CRIME ORGANISÉ**

**M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ):** Monsieur le Président, le projet de loi sur le crime organisé prévoit accorder l'immunité aux agents doubles, en leur permettant de commettre certaines infractions en toute impunité, afin de faciliter leur travail d'infiltration des groupes reliés au crime organisé.

Est-ce que le ministre peut nous garantir que l'immunité prévue dans le projet de loi sera limitée aux infiltrations des groupes reliés au crime organisé et ne servira à aucune autre fin?

*Questions orales*

[Traduction]

**L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, si le député fait allusion au recours à des agents d'infiltration pour recueillir des éléments de preuve à présenter devant le tribunal, il peut avoir l'assurance que ces agents devront également répondre de leurs actes. Qui plus est, ils devront me présenter un rapport chaque année.

[Français]

**M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ):** Monsieur le Président, il n'a pas du tout répondu à la question.

Selon le projet de loi, l'autorisation pour commettre des délits pourrait être donnée par le solliciteur général du Canada ou par le ministre de la Sécurité publique. C'est inadmissible que pareille autorisation, pour permettre aux policiers de commettre des actes illégaux, relève du politique.

Ma question est simple: est-ce que la ministre peut donner l'assurance à cette Chambre que l'autorisation qui devra être demandée devra être obtenue par un juge, comme c'est le cas notamment en matière d'écoute électronique?

[Traduction]

**L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, il y aura des limites à ce qu'un agent d'infiltration pourra faire quand ce pouvoir lui sera accordé.

Dans le cas d'une agression sexuelle ou de mauvais traitements infligés à autrui, la personne devra veiller à s'en tenir à mes consignes ou aux consignes données par le solliciteur général d'une province à un agent de police relevant de la compétence provinciale.

\* \* \*

### LES RESSOURCES NATURELLES

**Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, l'eau préoccupe les Canadiens. Pourquoi le gouvernement parraine-t-il un projet de loi qui autorisera les exportations de grands volumes d'eau?

[Français]

**M. Denis Paradis (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, c'est important que pour les générations futures, pour tout le monde, on fasse en sorte que l'eau ne puisse pas être enlevée des lacs et rivières au Canada.

C'est pour cela que nous avons voté, hier soir, en faveur du projet de loi en deuxième lecture. Le projet de loi a été renvoyé à un comité et il en sera fait rapport à la Chambre. C'est très important pour toutes les générations futures de Canadiens que nous protégeons les eaux canadiennes.

• (1435)

[Traduction]

**Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, ce que les Canadiens veulent, c'est un débat public exhaustif. Le projet de loi C-6, dont le Parlement est saisi actuellement, prévoit l'octroi de permis aux exportateurs d'eau et son pendant, le projet de loi C-10, déterminera où l'eau sera retirée en vertu d'un décret du Cabinet.

Pourquoi le gouvernement ne dit-il pas aux riverains des Grands Lacs qu'il se prépare à autoriser la vente de leur eau en grands volumes?

[Français]

**M. Denis Paradis (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, c'est exactement l'opposé. Notre intention est de conserver nos eaux canadiennes. Nous utilisons une méthode pour empêcher les prélèvements massifs d'eau. C'est ce que nous utilisons comme méthode et nous allons également le faire en coopération avec l'ensemble des provinces.

\* \* \*

### LES CONTRATS GOUVERNEMENTAUX

**M. Ghislain Lebel (Chambly, BQ):** Monsieur le Président, le ministre des Travaux publics a expliqué que le contrat de 615 000 \$ accordé à Groupaction visait à évaluer le système de commandites à travers le pays. *Le Globe & Mail* soutient le contraire, à savoir que pour 615 000 \$, le ministre n'aurait reçu qu'une liste de 20 pages d'entreprises désirant obtenir des commandites.

Le ministre confirme-t-il que pour 615 000 \$, tout ce qu'il a obtenu, c'est une liste d'entreprises? Ça fait cher la page.

**L'hon. Alfonso Gagliano (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.):** Monsieur le Président, le montant que la firme a reçu a servi à faire une étude de marché concernant les commandites à travers tout le pays.

Le ministère a reçu le rapport. Les fonctionnaires l'ont évalué et ont reçu, j'imagine, les factures qu'ils ont payées. Alors, je présume que nous avons reçu la valeur pour notre argent.

**M. Ghislain Lebel (Chambly, BQ):** Monsieur le Président, le ministre vient d'affirmer que pour 615 000 \$, le contrat visait à évaluer son système de commandites.

Comme ce programme n'a aucun critère d'octroi écrit, le ministre accepte-t-il de rendre publique la prétendue évaluation de son système de commandites, effectuée par Groupaction pour 615 000 \$, ce qui permettrait à la population et aux parlementaires de vérifier finalement l'utilisation qui est faite de ces millions de dollars de fonds publics?

**L'hon. Alfonso Gagliano (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.):** Monsieur le Président, tout de suite après cette étude, il y a justement une vérification à faire du système de commandites.

*Questions orales*

Nous avons émis de nouvelles lignes directrices et nous avons même eu une nouvelle compétition pour les agences qui doivent gérer ces projets de commandites. Le tout a été mis sur le site Internet du ministère afin que les députés et tous les Canadiens puissent, bien sûr, le lire.

\* \* \*

[Traduction]

**LA JUSTICE**

**M. Vic Toews (Provencher, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, cette semaine, nous avons appris que la police de Belleville, en Ontario, avait capturé un criminel condamné pour vol de banque qui s'était évadé d'un établissement fédéral il y a presque 30 ans.

À l'heure actuelle, le gouvernement libéral ne fait pratiquement rien pour capturer des criminels endurcis, violents, qui s'échappent des établissements fédéraux. Le ministre s'engagera-t-il aujourd'hui à créer une unité spéciale au sein de la GRC qui serait chargée d'appréhender les centaines de prisonniers qui se sont évadés d'établissements fédéraux au Canada?

**L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, je puis donner l'assurance au député que les évasions sont prises très au sérieux. Quand un prisonnier s'évade, nous l'appréhendons le plus rapidement possible.

D'ailleurs, je suis heureux de vous informer que les évasions d'établissements à sécurité minimale ont été réduites de 55 p. 100 depuis sept ans.

**M. Vic Toews (Provencher, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, si 30 ans, ce n'est pas beaucoup, il n'est pas étonnant qu'il n'y ait pas de réforme au Parlement.

En Ontario, où la police estime que pas moins de 900 détenus d'établissements fédéraux sont actuellement en fuite, le gouvernement fédéral consacre 500 000 \$ aux recherches visant à les retrouver. Par comparaison, le gouvernement provincial de l'Ontario consent 4 millions de dollars aux mêmes efforts.

Cela constitue une menace pour la sécurité publique. Pourquoi le gouvernement fédéral ne fournit-il pas les ressources nécessaires pour appréhender les criminels dangereux qui se sont enfuis d'établissements fédéraux?

**L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, le député ne veut sans doute pas laisser entendre qu'un grand nombre de détenus s'évadent des établissements à sécurité moyenne et maximale.

Je pense que le député est fort conscient que son parti perd des membres plus rapidement que nous ne perdons des détenus.

\* \* \*

• (1440)

**LES PÊCHES**

**M. Joe McGuire (Egmont, Lib.):** Monsieur le Président, l'aquaculture est une des activités agroalimentaires à plus forte croissance au monde. Le potentiel du secteur aquacole canadien et les avantages de l'économie canadienne sont énormes.

Que fait le ministre des Pêches et des Océans pour donner au secteur aquacole canadien les outils dont il a besoin pour réaliser son potentiel?

**L'hon. Herb Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.):** Monsieur le Président, il est toujours difficile de prendre la parole après le solliciteur général.

L'aquaculture est extrêmement importante pour le Canada. Nous avons connu un taux de croissance de 12 p. 100 dans le secteur aquacole. Cette semaine, j'ai annoncé à Halifax que 20 millions de dollars seront libérés pour amener les gouvernements fédéral et provincial et le secteur privé à travailler en partenariat à faire du Canada un chef de file mondial en aquaculture durable.

\* \* \*

**LES FINANCES**

**L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances. Beaucoup de Canadiens ne peuvent plus boire leur eau, les routes tombent en ruines, les exploitations agricoles familiales agonisent et la santé et l'éducation sont en crise. Pourtant, il semble que le ministre des Finances rembourse les créanciers obligataires en mettant quelque 15 milliards de dollars d'excédent sur la dette nationale. Les dépenses d'aujourd'hui sont les investissements de demain.

Pourquoi le ministre n'aligne-t-il pas ses priorités sur celles des Canadiens et n'investit-il pas l'excédent dans des programmes destinés à la population afin de réduire le déficit humain au lieu de rembourser les créanciers obligataires de Bay Street? Voilà ce que veulent les Canadiens, et non l'orientation qu'il prend.

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, le député devrait considérer tout l'argent que le gouvernement a investi dans des choses comme le programme de modernisation de l'infrastructure, justement pour résoudre ce problème.

Je rappellerai simplement au député que l'honorable Tommy Douglas lui-même a dit que le gouvernement devait être dans une excellente situation financière afin de ne pas être redevable aux créanciers obligataires.

\* \* \*

**LE CODE CRIMINEL**

**M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD):** Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre de la Justice. Comme la ministre le sait sûrement, c'est aujourd'hui le dixième anniversaire de la terrible tragédie survenue à la mine Westray. Il y a un certain temps déjà, le comité de la justice a recommandé que le Code criminel soit modifié de manière à garantir que le genre d'individu dont l'incurie a littéralement causé la mort ne s'en tire pas impunément, comme c'est parfois le cas et comme c'est certainement le cas en l'occurrence.

La ministre de la Justice a-t-elle eu des discussions avec le ministre de l'Industrie et d'autres membres du Cabinet? J'ai abordé cette question avec le leader du gouvernement à la Chambre. Que

### Questions orales

compte faire le gouvernement pour mettre à exécution la recommandation du comité de la justice afin que nous ayons enfin des modifications au Code criminel?

**L'hon. Anne McLellan (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, le député soulève une question très grave et importante à l'occasion de cet anniversaire très triste de la tragédie de la mine Westray.

Comme je l'ai déjà dit à la Chambre, le comité de la justice a publié un rapport concernant les modifications qui pourraient être apportées relativement à la responsabilité criminelle d'une entreprise. Malheureusement, il n'a pas entendu de témoins représentant les entreprises ou les travailleurs, comme me l'a signalé le chef des néo-démocrates la semaine dernière.

Après avoir discuté de la question, mon collègue, le ministre de l'Industrie, le président du comité de l'industrie et moi-même voudrions progresser dans ce dossier important et tenir des audiences qui garantiraient que les intérêts des entreprises, des travailleurs et d'autres intervenants. . .

**Le Président:** Le député de Richmond—Arthabaska a la parole.

\* \* \*

[Français]

### LA SANTÉ

**M. André Bachand (Richmond—Arthabaska, PC):** Monsieur le Président, l'étude déposée par l'Institut canadien d'information pour la santé nous apprend, entre autres, que selon l'endroit où l'on vit, nos chances de survie ne sont pas les mêmes.

Nous retrouvons dans la Loi sur la santé cinq grands principes, dont celui de l'accessibilité. Ce qui est clair, c'est que les gens qui vivent en régions n'ont pas les mêmes services et encourent plus de risques que ceux qui vivent près des grandes villes.

Quel est le plan du ministre de la Santé pour s'assurer, avec ses partenaires provinciaux, que les gens qui vivent dans les régions aient accès à des hôpitaux équipés adéquatement et à des services de santé de qualité?

Enfin, n'est-ce pas le temps de revoir la Loi canadienne sur la santé?

● (1445)

**L'hon. Allan Rock (ministre de la Santé, Lib.):** Non, monsieur le Président, ce n'est pas une question de revoir la Loi canadienne sur la santé; les cinq principes sont toujours appropriés.

Mais l'honorable député a raison en disant que nous avons un grand défi pour faire en sorte que des services de soins de santé de qualité soient accessibles aux Canadiens et Canadiennes qui demeurent dans les régions éloignées.

C'est pour cela qu'à Santé Canada, nous avons commencé avec un bureau de santé rurale, pour examiner, pour qu'on puisse avoir une stratégie pancanadienne pour rendre ces services disponibles à tout le monde dans ce pays.

[Traduction]

### L'INFRASTRUCTURE

**M. Loyola Hearn (St. John's-Ouest, PC):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Environnement. Le ministre de l'Industrie a déclaré que l'assainissement du port de St. John's englobera la totalité des fonds affectés à la province pour ses infrastructures. C'est inexact. Les 100 millions de dollars qu'il en coûtera seront répartis sur une période de cinq à dix ans.

La province s'est engagée à payer sa part, soit le tiers. Les municipalités se sont engagées à verser elles aussi leur part d'un tiers. Eu égard à cela, ce ministre, qui se soucie de l'environnement, s'engagera-t-il à verser le dernier tiers, la part du gouvernement, soit 3 à 6 millions de dollars par an pour mener le projet à son terme?

**L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, le programme d'infrastructure est mené conjointement par les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral.

Il se trouve qu'à Terre-Neuve, le gouvernement provincial a décidé de s'attaquer aux problèmes des petites localités dans le cadre de ce programme d'infrastructure. Il veut certainement régler le problème de l'eau, celui de l'eau potable, et je pense que c'est approprié, au vu de ce qui s'est produit récemment.

La décision appartient, avec raison, aux seuls habitants de Terre-Neuve, et non pas au gouvernement fédéral.

\* \* \*

### LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

**M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, le ministre responsable de la Commission canadienne du blé a refusé hier d'appuyer les agriculteurs biologiques et a soutenu d'un air mielleux le monopole de la Commission.

Le ministre affirme que les politiques de la Commission permettent aux producteurs de céréales biologiques de vendre leur propre production. Il se trompe. La Commission canadienne du blé ne fait que prêter de l'argent aux producteurs biologiques de sorte qu'ils puissent racheter leurs propres céréales à la Commission.

Pourquoi le ministre n'élimine-t-il pas toute cette paperasserie absurde et ne donne-t-il pas aux producteurs de céréales biologiques la liberté de commercialiser eux-mêmes leur orgue et leur blé?

**L'hon. Ralph Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.):** Monsieur le Président, l'honorable député continue de nier l'efficacité du processus démocratique qui a été mis en place concernant la Commission canadienne du blé.

Il préférerait imposer son jugement à la Commission au lieu de faire confiance aux dix agriculteurs qui ont été élus pour diriger toutes les affaires de la Commission canadienne du blé.

*Questions orales*

Cela fait plusieurs jours qu'on soulève à la Chambre la question des agriculteurs biologiques. J'ai également reçu du courrier à ce sujet. Comme je l'ai promis, je veillerai à ce que ce courrier soit porté à l'attention des administrateurs.

**M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, la tyrannie de ce monopole doit cesser. C'est clair. Le ministre responsable de la Commission canadienne du blé condamne les agriculteurs biologiques à la pauvreté.

John Husband est président du groupe de producteurs de produits biologiques spéciaux. Il a clairement affirmé que la Commission étouffe les producteurs de produits à valeur ajoutée dans l'ouest du pays.

La Commission canadienne du blé ne représente pas les agriculteurs biologiques. Elle ne commercialise pas leurs céréales et ces agriculteurs ne veulent pas qu'elle commence à le faire. Or, le ministre continue de soutenir le monopole tyrannique de la Commission.

Le ministre croit-il qu'accorder une exemption aux producteurs biologiques représenterait une menace pour les autres producteurs de blé et d'orge?

**L'hon. Ralph Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.):** Évidemment, monsieur le Président, le gouvernement du Canada espère et compte bien que tous les agriculteurs, y compris les agriculteurs biologiques, seront traités convenablement et équitablement sous le régime des pratiques de commercialisation qui s'appliquent, en l'occurrence celles dont est responsable la Commission canadienne du blé.

M. Husband, dont le député vient de parler, m'a écrit à ce sujet. J'ai l'intention de porter ses sujets d'inquiétude à l'attention de la Commission canadienne du blé de sorte que les administrateurs dûment élus puissent les prendre en considération.

\* \* \*

[Français]

### LES CONGÉS PARENTAUX

**Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ):** Monsieur le Président, les jeunes familles du Québec vont devoir attendre jusqu'en janvier 2003 pour pouvoir profiter d'un véritable congé parental, à cause du refus de la ministre de transférer au Québec les sommes nécessaires, comme le lui permet la loi.

Si la ministre du Développement des ressources humaines a vraiment à cœur les préoccupations des femmes et des jeunes, comme elle le prétend, quelles explications peut-elle avancer pour justifier sa position, en refusant l'accès aux jeunes familles québécoises à un congé parental beaucoup plus avantageux que l'assurance-emploi et que tous les... .

**Le Président:** L'honorable ministre du Développement des ressources humaines a la parole.

• (1450)

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement

du Canada verse des prestations de maternité aux Canadiennes depuis 30 ans, et des prestations parentales depuis dix ans.

Nous avons amélioré notre programme de prestations de maternité et de congé parental sans frais supplémentaires pour les Canadiens. Si certains employeurs ou certains gouvernements provinciaux veulent bonifier notre programme, ils peuvent le faire.

**Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ):** Monsieur le Président, le gouvernement fédéral a résisté pendant près de 30 ans avant de se rendre aux arguments du Québec et de lui transférer la gestion de la main-d'oeuvre.

Est-ce à dire que le refus de la ministre est une indication que les jeunes familles du Québec devront attendre encore 30 ans avant d'avoir accès à un congé parental qui a de l'allure?

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Pas du tout, monsieur le Président. Notre programme offre des congés parentaux à tous les Canadiens, y compris les Québécois.

Rien n'empêche les autres provinces de déboursier un montant en se fondant sur la solide plateforme prévue dans le programme d'assurance-emploi.

\* \* \*

[Traduction]

### LA SANTÉ

**M. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, l'école John Stubbs de ma circonscription dessert la clientèle de la base des Forces canadiennes à Esquimalt. Les peintures y ont une teneur en plomb de 100 à 300 fois le maximum permis. Quatre cents élèves fréquentent cet établissement.

J'ai demandé au ministre de la Défense nationale d'accorder à l'école les ressources nécessaires pour assainir ces lieux contaminés. Pourquoi refuse-t-il de le faire?

**L'hon. Art Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, l'école ne relève pas du ministère de la Défense nationale, mais du conseil scolaire local, qui doit répondre au gouvernement de la Colombie-Britannique.

L'école est située sur notre terrain, il est vrai. Nous avons dit que nous ne demandions pas mieux que de louer cette parcelle, mais le fonctionnement de l'école, les réparations et l'entretien sont la responsabilité du conseil scolaire local.

**M. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, voilà où se situe le problème pour ces gens, pour ces enfants et le personnel des forces armées: tout le monde cherche à se refile la responsabilité. Il y a non seulement du plomb dans les peintures, mais aussi de l'amiante dans les locaux. Ces produits sont toxiques pour les enfants et provoquent des difficultés d'apprentissage. Ce sont des poisons.

### Questions orales

Je le demande de nouveau au ministre et je l'implore: qu'il arrête de refiler la responsabilité à d'autres et accorde les ressources nécessaires pour régler le problème et éviter que ces enfants ne s'empoisonnent.

**L'hon. Art Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, il ne s'agit pas de refiler le problème à quelqu'un d'autre. Tout le monde sait que l'éducation relève des provinces. Nous sommes cependant disposés à faire tout notre possible pour collaborer.

Nous souhaitons assurément que le conseil scolaire fasse son travail et assainisse les lieux pour que les enfants de notre personnel soient en sécurité. Nous ferons tout pour coopérer, mais il est très clair qu'il incombe au conseil scolaire de faire ce travail.

\* \* \*

### LA FISCALITÉ

**M. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances. Pour s'intégrer à nos collectivités, de nombreux Canadiens handicapés doivent acheter leur véhicule, puis le convertir pour la conduite à l'aide des mains seulement. Pourtant, une remise de TPS n'est accordée que sur les frais de conversion.

Le ministre pourrait-il nous dire pourquoi la TPS n'est pas remise sur le prix d'achat du véhicule, d'autant plus que les provinces remboursent leur taxe de vente sur le total du coût?

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, le député a raison de soulever la question. L'exemption porte sur les appareils médicaux et les accessoires fonctionnels. Les frais de modification du véhicule, outre ceux dont le député a parlé, sont également admissibles au crédit d'impôt pour frais médicaux.

Je souligne que l'aide aux Canadiens handicapés comprend le crédit d'impôt pour personnes handicapées et le crédit d'impôt pour fournisseurs de soins. Cette combinaison de crédits constitue la meilleure façon de faire.

Je souligne en outre que, dans le budget 2000, nous avons accru le montant consacré à ces mesures de plus de 45 millions de dollars et, dans la mise à jour d'octobre, de plus de 100 millions de dollars, ce qui représente au total plus de 1 milliard de dollars.

\* \* \*

### LES PÊCHES

**M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, la semaine dernière, au Comité des pêches, des fonctionnaires du MPO se sont faits l'écho de la mise en garde lancée par la Commission du saumon du Pacifique qui prévoit d'importantes fermetures de la pêche au sockeye cet été dans le Fraser pour protéger les stocks de la rivière Adams.

Cet avertissement est en contradiction directe avec le témoignage d'un cadre supérieur de la Commission du saumon du Pacifique récemment retraité, qui prétend que si on ne pêche pas les stocks excédentaires de sockeye, les frayères seront surpeuplées et, dans

quatre ans, on assistera à une baisse spectaculaire du nombre de saumons qui remonteront les cours d'eau. Étant donné ces avis contraires, quelles sont les intentions du ministre?

• (1455)

**L'hon. Herb Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.):** Monsieur le Président, nous allons étudier tous les faits avant d'annoncer un accord sur le saumon.

Nous avons une commission. Nous avons un traité avec les Américains. Nous travaillons conjointement une fois que nous avons tous les faits et toutes les données scientifiques nous permettant de prendre des décisions éclairées en fonction des objectifs de conservation.

L'idée que se fait le député de la clause concernant les excédents est fautive. Je n'accepte nullement son interprétation.

**M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, je pense que l'inexpérience du ministre est évidente une fois de plus. En matière de gestion des pêches, l'expérience est ce qu'il y a de plus important. Les témoins du MPO, les spécialistes de la question, ont admis ne pas avoir une expérience suffisamment longue de la gestion des pêches dans le Fraser.

On vient d'apprendre que le ministre avait remplacé le président du comité du Fraser, Wayne Saito, un homme qui en sait long sur le Fraser, par un transfuge de la garde côtière. Pourquoi le ministre se défait-il de gestionnaires d'expérience à un moment aussi critique?

**L'hon. Herb Dhaliwal (Vancouver-Sud—Burnaby, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux que le député reconnaisse l'expérience et le bon travail des fonctionnaires du MPO. Plusieurs d'entre eux siègent d'ailleurs à la Commission.

Nous étudierons tous les avis qui nous seront donnés. Nous tiendrons compte de toutes les données scientifiques. Nous agirons de manière responsable afin de protéger ces espèces menacées tout en profitant de leur retour en grand nombre quand cela arrive.

Nous devons nous assurer que les espèces menacées peuvent frayer car c'est essentiel à la conservation. Tout le monde s'entend pour dire que la conservation doit être une priorité de la gestion des pêches.

\* \* \*

[Français]

### LA CONSTRUCTION D'UN AQUEDUC À SEPT-ÎLES

**M. Ghislain Fournier (Manicouagan, BQ):** Monsieur le Président, hier, le ministre québécois de l'Environnement a demandé à la municipalité de Sept-Îles de construire un aqueduc afin de desservir les citoyens du secteur des Plages, qui a été contaminé par des matières toxiques utilisées notamment dans le déglacage des avions par Transports Canada.

Comme le ministre des Transports a déjà reconnu la responsabilité de son ministère dans la contamination du secteur des Plages, est-ce qu'il peut nous dire s'il entend participer au financement de l'aqueduc et pour quel montant?

*Questions orales*

**L'hon. David Collenette (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai déjà répondu plusieurs fois à cette question à la Chambre des communes. Il est évident qu'il existe un problème et Transports Canada veut aider les résidents de Sept-Îles qui ont un vrai problème. Nous avons offert des solutions et nous sommes prêts à travailler avec le gouvernement provincial et les citoyens de Sept-Îles pour trouver une solution permanente.

\* \* \*

[Traduction]

**LA RECHERCHE-DÉVELOPPEMENT**

**M. Marcel Proulx (Hull—Aylmer, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Industrie. Le ministre peut-il dire à la Chambre ce que fait le gouvernement pour tenir l'engagement qu'il a pris de doubler les dépenses au titre de la recherche et du développement au Canada d'ici 2010? Le gouvernement fait-il quoi que ce soit de concret?

**L'hon. Brian Tobin (ministre de l'Industrie, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie le député de Hull-Aylmer pour sa question. Je suis très heureux de lui faire savoir qu'en raison de l'excellente gestion financière dont bénéficie le Canada depuis sept ou huit ans, sous la direction du premier ministre, du ministre des Finances et du reste de l'équipe, nous avons pu agir rapidement cette année et doubler, comme nous l'avions promis, les investissements en recherche et développement au Canada en injectant 750 millions de dollars dans la Fondation canadienne pour l'innovation et 140 millions dans le projet Génome Canada.

Nous avons presque terminé l'établissement de 2 000 nouvelles chaires en recherche et, ce matin, nous avons annoncé 346 millions de dollars pour de nouvelles subventions de recherche qui iront à 2 000 professeurs répartis dans toutes les universités de toutes les provinces.

\* \* \*

**LES PRODUITS DU TABAC**

**M. Ted White (North Vancouver, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, il y a sept ans, le vice-premier ministre déclarait à la Chambre que 700 agents de la GRC seraient détachés pour s'occuper exclusivement de la chasse aux contrebandiers de cigarettes dans la réserve d'Akwesasne.

Il y a trois ans, aux États-Unis, une filiale de R. J. Reynolds Tobacco a été déclarée coupable d'avoir aidé les contrebandiers et condamnée à payer une amende de 15 millions de dollars.

Combien de temps faudra-t-il encore aux 700 agents de la GRC qu'a mentionnés le vice-premier ministre pour porter des accusations au Canada? Leur a-t-on donné ordre de ne pas inquiéter les dirigeants de l'industrie du tabac?

**L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, je peux affirmer au député que la GRC travaille sans relâche pour mettre fin à la contrebande, particulièrement à la contrebande des produits du tabac.

• (1500)

[Français]

**LE CRIME ORGANISÉ**

**M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ):** Monsieur le Président, tout à l'heure, en réponse à ma question, je crois très sincèrement que le solliciteur général du Canada et la ministre de la Justice n'ont absolument rien compris. Je la répète afin qu'elle réponde sérieusement parce que cela est fort important.

Est-ce que la ministre de la Justice peut rassurer la Chambre et surtout la population du Québec et du Canada en affirmant ici, à la Chambre, que l'immunité accordée aux policiers pour commettre des actes illégaux sera limitée uniquement aux enquêtes reliées au crime organisé et qu'une telle autorisation va être donnée par un juge?

[Traduction]

**L'hon. Lawrence MacAulay (solliciteur général du Canada, Lib.):** Non, monsieur le Président, elle ne sera pas accordée par un juge et ne sera pas limitée aux enquêtes reliées au crime organisé. Toutefois, il est important de noter qu'il existe des lignes de conduite strictes pour faire en sorte que la personne investie d'un tel pouvoir respecte la loi.

Il y a aussi, rattachée à cela, une responsabilité politique. En cas de difficulté, on peut s'adresser aux tribunaux, et le tout est noté dans le rapport annuel remis au solliciteur général. Cette mesure a pour but de s'assurer que l'on pourra faire enquête sur le crime organisé et d'autres activités criminelles importantes au Canada.

\* \* \*

**LE LOGEMENT**

**Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NDP):** Monsieur le Président, le ministre responsable de la SCHL a peut-être oublié le dossier des condos qui prennent l'eau, mais des milliers de propriétaires qui risquent la faillite et doivent faire face à des coûts de réparation à la hausse n'ont pas oublié.

Le ministre a-t-il l'intention de rencontrer la délégation venue passer les quelques prochains jours à Ottawa? À tout le moins, épargnera-t-il la TPS aux malheureux propriétaires et leur fournira-t-il des subventions non imposables pour leur éviter la faillite et calmer leur anxiété d'avoir à habiter dans des maisons en copropriété qui prennent l'eau? Va-t-il au moins faire cela?

**L'hon. Alfonso Gagliano (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons travaillé très fort avec la province de la Colombie-Britannique sur ce dossier. Aucun groupe n'a demandé à me rencontrer. Je suis pourtant disposé à rencontrer tout groupe qui voudrait discuter avec moi. Je serais heureux d'accueillir dans les prochains jours la délégation mentionnée par ma collègue, si elle est toujours ici.

*Affaires courantes***QUESTION DE PRIVILÈGE**

LE DÉPUTÉ DE KITCHENER—WATERLOO

**M. Andrew Telegdi (Kitchener—Waterloo, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord remercier tous les députés de leur compréhension et de la retenue dont ils ont fait preuve en ne s'attaquant pas à moi à la suite des récentes déclarations controversées que les médias m'ont attribuées. Les députés m'ont donné l'occasion de m'expliquer. J'ai envoyé à tous les députés un communiqué daté du 8 mai.

Comme de nombreux députés le savent, je suis un réfugié hongrois forcé de fuir l'oppression soviétique à travers des champs de mines alors que j'étais âgé de 10 ans, avec mes parents, mon frère de 12 ans et ma demi-soeur de 3 ans. Ma mère catholique et mon beau-père juif ont beaucoup souffert sous les dictatures nazie et soviétique. Je déteste tout ce que ces régimes représentent. Cela fait vraiment partie de l'héritage de ma famille et influence beaucoup ma pensée.

Récemment, certaines observations que j'ai faites ont été mal comprises, mal interprétées et rapportées incorrectement. Je n'ai jamais eu l'intention de laisser entendre que notre pays ou notre système judiciaire ressemblait en quoi que ce soit au nazisme ou au stalinisme. Je n'ai absolument pas voulu offenser qui que ce soit et, si mon manque de clarté a pu blesser ou créer certains malaises, je veux m'en excuser.

J'ai toujours travaillé pour rassembler les gens et les collectivités afin de créer un Canada plus fort et, toute ma vie, j'ai lutté pour la justice. Je vais continuer de le faire.

J'ai démissionné de mon poste de secrétaire parlementaire car je croyais alors, tout comme maintenant, que la Charte canadienne des droits et libertés devrait s'appliquer aux six millions de Canadiens qui sont devenus des citoyens de notre pays par choix. La révocation de la citoyenneté doit être décidée par les tribunaux et non par les autorités politiques.

Je défends le principe d'un traitement équitable et approprié pour tous, que les gens soient nés au Canada ou, comme moi, qu'ils soient devenus Canadiens par choix.

\* \* \*

• (1505)

*[Français]***RECOURS AU RÈGLEMENT**

LE DÉPÔT DE DOCUMENTS

**M. Stéphane Bergeron (Verchères—Les-Patriotes, BQ):** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

Vendredi, il y a deux semaines, le vice-premier ministre a laissé entendre qu'il n'y avait jamais eu aucun lien entre l'Auberge Grand-Mère et le club de golf de Grand-Mère, m'invitant, puisque j'affirmais le contraire, à déposer mes preuves établissant un lien direct entre l'Auberge Grand-Mère et le club de golf de Grand-Mère.

Sous la forme d'un bail signé pour une période de dix ans entre l'Auberge et le club de golf, nous pouvons établir un tel lien et, de

nouveau, je demande le consentement unanime pour déposer ce document.

**Le Président:** Est-ce qu'il y a consentement unanime de la Chambre afin que ce document soit déposé?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**AFFAIRES COURANTES***[Traduction]***RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS**

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

\* \* \*

**DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES**

**M. Bill Graham (Toronto-Centre—Rosedale, Lib.):** Monsieur le Président, conformément à l'article 34 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter le rapport de la délégation de l'Association parlementaire Canada-Europe à la réunion du Comité permanent de l'Assemblée parlementaire de l'OSCE, l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, qui s'est tenue à Vienne, en Autriche, les 22 et 23 février 2001.

\* \* \*

**COMITÉS DE LA CHAMBRE**

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

**M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le quatorzième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre au sujet de la question de privilège soulevée par le député de Provencher et renvoyée au comité le 19 mars 2001.

Comme ce rapport examine une importante question de privilège que la Chambre a renvoyé au comité suite à votre décision, monsieur le Président, il y a lieu de l'étudier en vue de l'adopter ultérieurement.

FINANCES

**M. Maurizio Bevilacqua (Vaughan—King—Aurora, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le sixième rapport du Comité permanent des Finances au sujet de son ordre de renvoi du lundi 23 avril 2001, relativement au projet de loi C-22, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu, les Règles concernant l'application de l'impôt sur le revenu, certaines lois liées à la Loi de l'impôt sur le revenu, le Régime de pensions du Canada, la Loi sur les douanes, la Loi sur la taxe d'accise, la Loi sur la modernisation de certains régimes



*Affaires courantes*

d'avantages et d'obligations et une loi liée à la Loi sur la taxe d'accise.

Le comité a étudié le projet de loi et a convenu d'en faire rapport avec des propositions d'amendement.

\* \* \*

### LOI SUR LA PUBLICITÉ DES SUBVENTIONS CULTURELLES

**M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Alliance canadienne)** demande à présenter le projet de loi C-348, Loi visant la publicité du soutien accordé aux projets culturels subventionnés par les fonds publics.

—Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir au nom des électeurs de Calgary-Est pour présenter ce projet de loi d'initiative parlementaire à la Chambre aujourd'hui.

• (1510)

Le projet de loi obligerait les personnes recevant des subventions et des fonds publics pour des projets culturels à reconnaître qu'ils ont reçu ces fonds. Il exigerait également que les bénéficiaires précisent le pourcentage des coûts totaux que cette subvention représente au moment où le programme est annoncé ou publicisé et ouvert au public. Tout bénéficiaire qui ne respecterait pas cette règle pourrait se voir forcé de rendre les fonds reçus.

Le projet de loi vise à accorder une certaine transparence aux divers groupes qui reçoivent de l'argent des contribuables. J'espère que les députés étudieront très sérieusement l'objet du projet de loi.

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

\* \* \*

### LE CODE CRIMINEL

**Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Centre-Nord, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-349, Loi modifiant le Code criminel (vente de produits intoxicants).

—Monsieur le Président, je suis heureuse de présenter ce projet de loi qui fait suite à une préoccupation très sérieuse soulevée dans ma circonscription et dans bon nombre d'autres collectivités du Canada.

L'objet du projet de loi est de soumettre la vente de produits à inhaler ou à renifler aux fins d'intoxication, aux disposition du Code criminel. Il vise à mettre un terme aux opérations de ceux qui abusent délibérément des jeunes qui sont très vulnérables. C'est une tentative en vue d'aider les jeunes à cesser d'inhaler, de renifler et de boire des substances dangereuses qui ont des effets secondaires durables et qui peuvent causer des dommages permanents.

Le projet de loi fait suite à 12 années de travail par les membres de ma communauté sous la direction de Larry Leroux et du comité qui a étudié la consommation abusive de substances non potables, d'alcool et de produits pour inhalation. Il démontre bien que la Chambre de même que la société ne sont pas prêtes à fermer les yeux sur l'abus de produits pour inhalation. Il cherche à promouvoir et à protéger la santé et le bien-être de tous les Canadiens.

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

[Français]

### PÉTITIONS

#### LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

**M. Pierre Paquette (Joliette, BQ):** Monsieur le Président, il me fait plaisir de déposer à la Chambre une pétition signée en faveur des courriers des routes rurales.

Les courriers des routes rurales demandent au Parlement d'abroger un paragraphe de la Loi sur la Société canadienne des postes qui les empêche de négocier collectivement afin d'améliorer leur salaire et leurs conditions de travail.

Les pétitionnaires affirment que ce déni de droit fondamental permet à la Société canadienne des postes de maintenir les salaires et les conditions de travail des courriers des routes rurales à un niveau injuste et constitue une discrimination à l'égard de travailleurs ruraux et de travailleuses rurales. Ils souhaitent que cette situation soit corrigée.

[Traduction]

#### VIA RAIL

**M. Peter Adams (Peterborough, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter deux autres pétitions de la part de citoyens de la région de Peterborough qui appuient le rétablissement du service de train de banlieue de VIA Rail entre Toronto et Peterborough. Les pétitionnaires font valoir les avantages que ce service présente sur le plan environnemental. Par exemple, il contribuerait à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à faire diminuer le nombre des accidents et à éliminer les bouchons de circulation sur les autoroutes, de même qu'à renforcer l'économie de Peterborough en tant que centre d'affaires, centre touristique et centre éducatif.

Ces pétitions suscitent des appuis dans six circonscriptions fédérales: Haliburton—Victoria—Brock; Durham; Whitby—Ajax; Pickering—Ajax—Uxbridge; Markham; et Hastings—Frontenac—Lennox and Addington.

Ces pétitions demandent au Parlement de rétablir le service de VIA Rail entre Peterborough et Toronto.

#### LES COÛTS DES CARBURANTS

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD):** Monsieur le Président, je suis très fier de pouvoir présenter aujourd'hui, conformément à l'article 36 du Règlement, un lourd et volumineux document portant des milliers de signatures de citoyens de Winnipeg qui sont révoltés devant la flambée des coûts de l'énergie et ont vraiment l'impression de se faire exploiter, escroquer et duper par les sociétés pétrolières.

Pour remédier à la situation, les pétitionnaires demandent au Parlement de créer une commission des prix de l'énergie. Un tel organisme serait chargé de réglementer le coût de l'énergie, d'établir les prix et d'imposer une période fixe durant laquelle ces prix devraient demeurer stables. Ils croient que cela apporterait un certain soulagement et ajouterait un élément de stabilité dans une situation qui échappe à tout contrôle.

*Affaires courantes*

● (1515)

## LES DROITS DES ENFANTS NON ENCORE NÉS

**Mme Rose-Marie Ur (Lambton—Kent—Middlesex, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, conformément à l'article 36 du Règlement, une pétition de la part des habitants du village de Wallaceburg. Les pétitionnaires demandent au Parlement, par respect du caractère sacré de la vie humaine, de protéger les droits des enfants non encore nés.

## L'ASSURANCE-EMPLOI

**M. Joe Comartin (Windsor—St. Clair, NDP):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour présenter une pétition conformément à l'article 36 du Règlement. Les pétitionnaires demandent au Parlement d'abroger l'article 53 du Règlement sur l'assurance-emploi.

L'article 53 exige en effet que 85 p. 100 des effectifs retournent au travail après un arrêt de travail attribuable à une grève ou à un lock-out. Cette disposition donne le champ libre aux employeurs vindicatifs pour punir leurs employés. Les syndiqués de la région de Windsor et d'Essex demandent au Parlement d'abroger l'article en question.

\* \* \*

## QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

**M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, si la question n° 21 pouvait être transformée en ordre de dépôt de document, le document serait déposé immédiatement.

**Le Président:** Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

[Texte]

Question n° 21—**Mme Jocelyne Girard-Bujold:**

Pour les exercices financiers 1997-1998 et 1998-1999, le gouvernement peut-il fournir une liste détaillée de toutes les subventions accordées par Développement économique du Canada pour les régions du Québec dans les 75 circonscriptions du Québec?

(Le document est déposé.)

\* \* \*

[Traduction]

## QUESTIONS MARQUÉES D'UN ASTÉRISQUE

**M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, auriez-vous l'obligeance d'appeler la question n° 28 marquée d'un astérisque?

Je demande que la question et la réponse soient imprimées dans le *hansard* comme si elles avaient été lues.

[Texte]

\*Question n° 28—**M. Guy St-Julien:**

En ce qui concerne la situation des occupants des 185 maisons atteintes de maladie dans la communauté crie de Chisasibi, attribuable aux niveaux très élevés de moisissure et de champignons qui se répandent dans les structures des maisons, les ministères de la Santé et des Affaires indiennes et du Nord canadien peuvent-ils indiquer pour chacune des années 1999, 2000 et 2001: a) combien de visites ont été effectuées par chacun des ministères dans cette communauté crie de la Baie James; b) combien ces deux ministères ont dépensé pour remédier à la situation; c) malgré la reconnaissance de l'extrême urgence de la situation au chapitre de la santé publique, quelles sont les ressources et les moyens que ces deux ministères ont mis en place?

**M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre, Lib.):** On m'informe comme suit:

Santé Canada:

Le portefeuille de la santé pour toutes les communautés crie du Nord du Québec est sous la juridiction du gouvernement provincial depuis la signature de la Convention de la Baie James en 1978. En conséquence, le département régional des services de santé environnementale de Santé Canada n'a pas été impliquée dans l'évaluation des bâtiments de la communauté depuis 1978. Suite à la Convention de la Baie James de 1978, Santé Canada n'a pas visité la communauté crie de Chisasibi; Santé Canada n'a rien dépensé; et Santé Canada, soit la Direction générale de la Santé des premières nations et des Inuits, Région du Québec, pourrait visiter la communauté et soumettre ses recommandations, si le gouvernement du Québec donne son accord.

Affaires indiennes et du Nord canadien m'informe comme suit: Cinq fois; 2,1 millions \$ plus 1,9 million \$ en vertu de la nouvelle politique sur le logement sur la réserve; et le ministère est tout à fait au courant et est préoccupé des répercussions que la moisissure qui se développe dans les maisons de Chisasibi peut avoir sur la santé. Même s'il n'y a pas de programme régulier ni de ressources financières particulières pour ce problème, un montant annuel de 3,7 millions \$ est versé aux communautés crie pour les aider à pallier leurs besoins en habitation. Cependant, en considération de l'impact important sur la santé, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien a fait savoir au chef de Chisasibi que le ministère fournirait une aide financière d'urgence pour aider à pallier les problèmes immédiats et, également, fournirait de l'aide sous la forme d'information sur les précautions à prendre pour prévenir la contamination par la moisissure dans les habitations.

\* \* \*

[Traduction]

## QUESTIONS AU FEUILLETON

**M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, en partie pour devancer le député de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, je lui signale que j'ai signé ce matin, au nom du leader parlementaire du gouvernement, les réponses écrites à ses questions écrites et que je les déposerai demain à la Chambre.

Je demande que les autres questions restent au *Feuilleton*.

**M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PC):** Monsieur le Président, je remercie le secrétaire parlementaire et j'aimerais lire les propos que l'ancien premier ministre John Turner a tenus hier défendant cet endroit que nous appelons le Parlement. Il a dit:

Les députés sont à la base de notre système. . . Il faut leur donner une voix. Il faut leur permettre de dire ce qu'ils pensent, d'agir selon leur conscience et de représenter les intérêts de leurs électeurs.

C'est précisément ce que j'essayais de démontrer. J'apprécie tout de même la réponse du secrétaire parlementaire.

**Le Président:** Les autres questions restent-elles au *Feuilleton*?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

## DEMANDES DE DOCUMENTS

**M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, la motion n° 19 portant production de documents, inscrite au nom du député de Malpeque, est jugée recevable par le gouvernement, sous réserve des conditions indiquées dans la réponse, et les documents sont déposés immédiatement.

Je demande que toutes les motions portant production de documents soient reportées.

**Le Président:** Sous réserve des conditions mentionnées par le secrétaire parlementaire, plaît-il à la Chambre d'adopter l'avis de motion n° 19?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

**Le Président:** Les motions restantes portant production de documents sont-elles reportées?

**Des voix:** D'accord.

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

### LA LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 1997

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi d'exécution du budget de 1997 et la Loi sur la gestion des finances publiques, dont le comité a fait rapport sans propositions d'amendement.

#### DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

**Le Président:** Une motion d'amendement est inscrite au *Feuilleton* à l'étape du rapport du projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi d'exécution du budget de 1997 et la Loi sur la gestion des finances publiques.

La motion n° 1 sera débattue et mise aux voix.

#### MOTION D'AMENDEMENT

**M. John Williams (St. Albert, Alliance canadienne)** propose:

Motion n° 1

## Initiatives ministérielles

Que le projet de loi C-17, à l'article 6, soit modifié par substitution, aux lignes 16 à 26, page 3, de ce qui suit:

«6. (1) L'article 85 de la même loi est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit:

(1.1) Les articles 89 à 130.2 et 153 et 154 ne s'appliquent pas à l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada.»

—Monsieur le Président, c'est pour moi un plaisir de commenter ma motion, qui porte sur un projet de loi relativement simple. Le projet de loi C-17 ne fait guère que quatre ou cinq pages, mais ce sont les deux derniers paragraphes qui présentent des difficultés. Ce sont les deux seuls passages du projet de loi qui portent expressément sur l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada. Un article du projet de loi C-17 demande que de vastes exemptions soient prévues au profit de l'office dans la Loi sur la gestion des finances publiques.

• (1520)

Nous sommes d'accord sur certaines des exemptions qui permettent à cet office de se comporter davantage comme une organisation sur secteur privé, mais nous nous opposons fermement à ce qu'il soit soustrait aux examens du vérificateur général.

J'ai soulevé cette question au comité l'autre jour, et comme les députés le savent j'ai proposé un amendement visant à autoriser le vérificateur général à examiner les livres de l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada ainsi qu'à servir de vérificateur pour l'Office s'il le souhaite.

Cette disposition du projet de loi a été omise par inadvertance la dernière fois que nous avons modifié la Loi sur la gestion des finances publiques, et une exemption accordée à l'Office avait été réintroduite par inadvertance. Le gouvernement veut maintenant réintroduire cette exemption et soustraire l'Office à la Loi sur la gestion des finances publiques.

Je tiens à ce que le vérificateur puisse avoir la possibilité d'examiner les livres de l'Office. C'est le débat que nous avons eu en comité quant à savoir si le vérificateur général souhaitait avoir un rôle dans la vérification de l'Office qui m'a incité à présenter cette motion à la Chambre. En 1998, le secrétaire parlementaire du ministre des Finances a dit au vérificateur général qu'il ne voyait pas de problème à cela et le vérificateur général a dit la même chose, qu'il était d'accord avec la modification proposée et que tout était parfait.

Je me demande toutefois si tout est vraiment parfait et si le vérificateur général n'avait pas de sérieuses réserves du fait qu'il était écarté du processus de vérification de l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada.

Nous parlons tout de même d'un montant de 40 milliards de dollars, qui est en hausse. Nous parlons d'un régime d'investissement qui est au service de tous les Canadiens. Nous parlons des cotisations qui sont versées par tous les salariés canadiens, qui sont gardées en fiducie par le gouvernement pour leur compte et qui leur seront rendues quand ils prendront leur retraite. Nous parlons de beaucoup d'argent.

Une surveillance bien plus étroite s'impose que la seule présentation au ministre des états financiers annuels vérifiés par un vérificateur. Les Canadiens ont besoin de savoir que le chien

### *Initiatives ministérielles*

de garde du Parlement, le vérificateur général, peut, s'il le désire, effectuer une vérification de l'optimisation des ressources dans le cas de cet office. C'est ce que ma motion tente de faire. Elle a une moindre portée que celle que j'ai présentée au comité. Cependant, je pense que c'est absolument obligatoire.

Le premier ministre a parlé aujourd'hui de réforme parlementaire, d'ouverture et de transparence. Tout ce que je demande, c'est que le vérificateur général puisse, s'il le désire, examiner ce régime. Est-ce trop demander? Je n'en crois rien. Je ne pense pas que les Canadiens voudraient qu'il en soit autrement. C'est ce que je prétends. Je ne réclame pas un changement dans la loi. Je ne réclame pas non plus un changement dans la façon dont l'office mène ses activités. Je ne demande aucun changement si ce n'est que l'office qui détient 40 milliards de dollars de deniers publics pourrait rendre des comptes. Je demande qu'on s'assure que les Canadiens puissent être certains que l'argent est bien géré et qu'il est détenu en fiducie comme il se doit en leur nom. C'est tout ce que nous demandons.

Au comité, j'ai demandé que le vérificateur général compare. D'autres membres du comité ont dit non. Ils ont déclaré que nous avions une lettre et que tout le reste était parfait. Nous sommes passés à l'étude article par article et il était alors trop tard pour que le vérificateur général puisse témoigner devant le comité.

Même si je n'en ai pas la preuve absolue, je crois qu'en 1998, sauf erreur, lorsqu'on en a discuté à l'époque, le vérificateur général avait de graves réserves au sujet du fait qu'il ne pouvait procéder à une vérification du régime. On est arrivé à un compromis car le gouvernement lui a dit fondamentalement que c'est tout ce qu'il obtiendrait, que c'était ça ou rien.

• (1525)

Ce n'est pas juste à l'égard des Canadiens. Il faut laisser le vérificateur général jouer son rôle de chien de garde pour le compte de tous les Canadiens. Donnons-lui la chance de vérifier ce régime. Donnez-lui la possibilité de vérifier l'optimisation des ressources dans le cas de ce régime. De cette façon, tous les Canadiens et le gouvernement pourront être certains que le régime est bien géré et dans l'intérêt de tous les Canadiens. Je demande à tous les députés et à tous les partis à la Chambre de reconnaître l'importance de l'amendement et de l'appuyer.

**M. Roy Cullen (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, le député de St. Albert exagère lorsqu'il parle d'une exemption générale. Nous en avons discuté en comité pas plus tard qu'hier.

L'amendement proposé par le député au projet de loi C-17 ferait en sorte que les articles 131 à 154 de la Loi sur la gestion des finances publiques s'appliqueraient à l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada. Ce n'était pas l'intention du Parlement lorsqu'il a adopté la Loi sur l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada en 1997.

Dans la loi qui modifiait la Loi sur la Commission canadienne du blé, en 1998, l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada avait été retiré par inadvertance de la liste des sociétés d'État visées par le paragraphe 85(1) de la Loi sur la gestion des finances publiques. En conséquence de quoi, la commission s'est

retrouvée assujettie à diverses dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques relatives au contrôle des sociétés d'État. Cette erreur a placé l'office en situation de conflit par rapport à son mandat, qui lui conférerait un statut d'organisme indépendant du gouvernement. Cette situation n'avait évidemment pas été voulue.

Le projet de loi C-17 a pour objet de remettre l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada sur la liste des sociétés d'État soustraites à l'application des sections I à IV de la Loi sur la gestion des finances publiques, ce qui était, au départ, l'intention de la loi sur l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada et du Parlement.

L'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada a été créé en tant qu'organisme indépendant du gouvernement, en vertu d'un accord fédéral-provincial. Son mandat législatif, et son seul objectif, est d'optimiser les rendements pour les cotisants et prestataires du RPC, sans risque de pertes indues.

L'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada a été structuré avec beaucoup de soin, de façon à le protéger contre toute ingérence politique. Par ailleurs, la loi constitutive de l'office contient des dispositions très rigoureuses relatives à la reddition de comptes. L'office rend ses rapports trimestriels publics et il est tenu de déposer son rapport annuel au Parlement. De plus, l'office doit tenir des audiences publiques au moins tous les deux ans dans les provinces participantes.

Le vérificateur général doit effectuer une vérification de tous les états financiers du Régime de pensions du Canada. L'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada doit fournir au vérificateur général toute l'information dont il estime avoir besoin pour effectuer la vérification du Régime de pensions du Canada.

Dans une lettre adressée au président du Comité des finances, en 1997, M. Desautels se disait satisfait des dispositions de la Loi sur le Régime de pensions du Canada relatives à la vérification et à l'accès aux dossiers de l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada. Pour ces raisons, j'invite les députés à voter contre l'amendement débattu hier par le comité.

**M. Scott Brison (Kings—Hants, PC):** Monsieur le Président, nous sommes en faveur de cet amendement qui n'ôte rien à l'efficacité des opérations ou à la flexibilité dont dispose l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada.

• (1530)

Il assurerait une plus grande reddition de comptes d'un point de vue financier et donnerait au vérificateur général le pouvoir de surveiller en partie du moins les opérations de l'office, qui aurait d'énormes responsabilités si l'on considère les sommes qu'il aurait à gérer.

Dans un Parlement où il est de plus en plus question de l'importance de la réforme parlementaire et de la responsabilité des députés, le refus du gouvernement de reconnaître l'importance de la surveillance qu'exercerait le vérificateur général à cet égard en n'appuyant pas la motion du député de St. Albert est complètement incohérent. Notre parti appuie cet amendement.

Si le gouvernement veut agir de façon cohérente, conformément aux objectifs déclarés du premier ministre, du ministre des Finances

*Initiatives ministérielles*

et d'autres de ce côté-là de la Chambre, d'améliorer le Parlement et d'encourager une plus grande reddition de comptes, cet amendement est une mesure simple et facile à prendre. Le gouvernement n'a jamais eu beaucoup de respect pour le bureau du vérificateur général.

[Français]

**M. Pierre Brien (Témiscamingue, BQ):** Monsieur le Président, l'amendement proposé à l'étape du rapport du projet de loi est de nature à satisfaire de nombreuses récriminations faites par un certain nombre de personnes concernant l'imputabilité et permet d'améliorer la loi. Mais j'aimerais parler des raisons pour lesquelles, malgré cet amendement, nous demeurons opposer au projet de loi C-17.

Il faut bien comprendre que tout le monde est d'accord à ce que nous soutenions la recherche et développement et l'innovation. Je siége au Comité permanent de l'industrie et, au fur et à mesure que nous avançons dans cette question, nous nous demandons s'il y a une stratégie bien arrêtée, autre que financière, derrière le financement des efforts faits en recherche et développement.

Un volet m'apparaît nettement manquant à l'heure actuelle. Prenons, par exemple, le cas des institutions d'enseignement postsecondaire qui sont des acteurs clés dans le soutien à la recherche et développement et dans la formation de ceux qui en font. Le budget principal de financement des institutions d'enseignement postsecondaire, qui sont gérées par les provinces, provient des provinces, mais évidemment, il y a des transferts fédéraux qui sont versés pour l'enseignement postsecondaire.

Tous les ajouts financiers qui ont été réalisés depuis que nous ne sommes plus dans un contexte de déficit zéro mais dans un contexte de surplus se font par des initiatives, comme des budgets alloués à des organismes extérieurs au gouvernement, dont la Fondation. Dans différents domaines, on crée des structures à l'extérieur du gouvernement et on les finance.

D'un côté, le gouvernement donne de l'argent pour la recherche sur le génome humain et c'est souhaitable, c'est louable et c'est correct. En même temps, il ne faut pas oublier un élément clé et essentiel qu'est le financement des services de base et la nécessité d'augmenter les budgets des paiements de transferts aux provinces qui, elles, ont besoin d'ajuster les budgets des établissements postsecondaires en conséquence. C'est là un premier problème pour leurs activités de base.

Un deuxième problème se pose également. J'ai eu l'occasion de le soulever à de nombreuses reprises en comité parlementaire et je veux que le gouvernement saisisse à nouveau le message. C'est un autre bras manquant dans les interventions pour la recherche et développement, soit tous les coûts indirects générés par le fait que les établissements postsecondaires sont capables d'aller chercher des budgets et des projets à la Fondation canadienne pour l'innovation ou dans les conseils subventionnaires. Tout cela entraîne des déboursés et des coûts indirects supplémentaires pour les établissements universitaires, entre autres, et leurs budgets de base, eux, sont relativement stables. Ils ont été coupés, mais maintenant, ils sont stables et ils ne sont pas ajustés en conséquence.

• (1535)

Je comprends une partie du raisonnement du gouvernement, que je ne partage pas, même si je comprends sa logique. Cette logique est que cet argent n'est pas aussi visible que celui investi directement dans les conseils subventionnaires ou dans les organismes comme la Fondation. Ces investissements sont aussi nécessaires, extrêmement importants et prioritaires au moment où on se parle. Il faudra arrêter d'être simplement motivés par des facteurs politiques et l'être par des facteurs d'efficacité.

Tout cela n'enlève rien au fait que nous devons faire preuve de plus de transparence quant aux objectifs d'investissement en recherche et développement. On a beau se fixer une cible et dire qu'on doublera d'ici dix ans les investissements en recherche et développement, toujours est-il qu'il faut définir un peu plus nos priorités. Cela mérite d'être partagé davantage si cette vision existe.

Le vérificateur général a lui-même critiqué, à plusieurs reprises, le fait qu'il semblait y avoir un problème de suivi, mais aussi un manque de qualification globale des investissements faits en recherche et développement.

On sent qu'il y a un calendrier quelconque, parce que des sommes importantes y sont consacrées, mais il ne faudrait pas simplement mesurer notre efficacité par les montants d'argent investis. Dans le cas actuel, le projet de loi permettra d'adopter la somme supplémentaire de 750 millions consacrée à la Fondation, qui s'ajoute au montant de 500 millions de dollars déjà annoncé l'automne passé, en plus des mesures antérieures. C'est beaucoup d'argent.

Je suis convaincu que tous ces gens font un travail louable. La plupart ont des comités de pairs où les gens de la communauté des sciences ont un rôle très important à jouer dans l'obtention des projets. Mais il y a, à l'heure actuelle, un certain nombre de critiques quant à la stratégie globale, et également quant à la capacité des petites universités des institutions dans les communautés à moins forte densité de population, à l'extérieur des grands centres urbains, de bien tirer leur épingle du jeu. Il y a une zone de critiques dont il faut tenir compte.

Je suis moi-même député d'une région et je sais ce que cela veut dire concrètement. On connaît, dans nos communautés, l'importance des institutions d'enseignement supérieur et de leur capacité de générer de la recherche et d'engendrer de l'activité économique, tout en maintenant une institution de haut savoir dans une communauté. C'est un outil de développement économique extrêmement important. C'est aussi un outil de développement social, parce que la recherche n'est pas que dans l'économie, elle est aussi dans le domaine social et dans toutes sortes de domaines.

Il ne faut pas non plus oublier la recherche fondamentale qui est extrêmement importante pour accroître nos connaissances dans tous les domaines. Pour cela, il faut faire de la recherche plus fondamentale. Les institutions d'enseignement sont beaucoup plus orientées vers la recherche fondamentale que ne l'est souvent l'entreprise privée, même si c'est dans son intérêt et que certaines entreprises le font très bien. Malheureusement, elles sont trop peu nombreuses, parce qu'on a un problème ici.

### *Initiatives ministérielles*

L'effort de recherche et développement fait par les entreprises privées n'est pas à la hauteur de ce qu'il devrait être, ce qui fait que sur le plan de la compétitivité, il y a souvent des problèmes qui ne sont pas uniquement dus au sous-investissement public en recherche et développement.

Il y a lieu de repenser l'approche pour s'assurer que les acteurs du domaine privé fassent davantage et soient plus conscients. Peut-être qu'il y a là aussi un message à l'effet que les petites entreprises ont du mal à se retrouver dans des programmes gouvernementaux souvent davantage conçus pour soutenir la grande entreprise dans ses efforts de recherche et développement.

Il y a donc des préoccupations pour les petites communautés. Il y a aussi des préoccupations pour les petites entreprises dans lesquelles il y a souvent des individus très ingénieux. Il faudrait les mettre davantage à contribution pour améliorer nos efforts de recherche et développement afin de conduire à l'innovation.

Loin d'être contre un calendrier permettant la recherche et développement, nous n'aimons toutefois pas quand il y a des objectifs politiques à l'avant-scène et que les investissements ne s'inscrivent pas dans un calendrier facilement compréhensible pour tout le monde et que, en parallèle, on néglige un volet très important, celui du financement de base fait par les programmes de paiements de transfert.

En ce qui a trait aux autres dispositions du projet de loi C-17 et de l'amendement présenté, ce dernier est de nature à sécuriser un certain nombre de craintes formulées par d'autres partis d'opposition, notamment en deuxième lecture et lors de l'étude en comité. Nous n'avons pas grand-chose à ajouter sur cet amendement en particulier.

Une chose nous laisse cependant fondamentalement sur notre appétit par rapport à l'ensemble du projet de loi. Bien que l'amendement soit de nature positive, cela ne change en rien l'essence de la loi et ne changera pas non plus notre position.

• (1540)

[Traduction]

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Madame la Présidente, j'ai l'honneur de prendre pour la seconde fois la parole au sujet de ce projet de loi, pour tirer au clair certaines choses pour le compte du Comité de l'industrie. Les Comités de l'industrie et des transports nous ont tenus extrêmement occupés ces derniers temps. Il est à espérer que nous ne négligerons pas les passages de ce projet de loi qui ne répondent pas véritablement aux besoins des Canadiens.

Je voudrais récapituler l'historique de cette initiative pour ceux qui nous écoutent. Nous avons entrepris aujourd'hui d'examiner le projet de loi C-17, la Loi modifiant la Loi d'exécution du budget de 1997 et la Loi sur la gestion des finances publiques. Encore une fois, nous avons un projet de loi fourre-tout, qui nous est présenté par le gouvernement dans le but d'augmenter de 750 millions de dollars la subvention accordée à la Fondation canadienne pour l'innovation.

La Fondation canadienne pour l'innovation est un organisme gouvernemental qui accorde des subventions aux Canadiens et aux établissements de recherche à visée non lucrative, par exemple les universités et les hôpitaux, pour financer l'acquisition et le développement de leurs infrastructures de recherche. Ce passage du projet de loi est parfaitement crédible. Nul ne conteste l'utilité d'investir

dans la recherche et la technologie et dans les établissements d'enseignement postsecondaire. Notre parti souscrit à cette partie du projet de loi.

Certaines questions ont été soulevées au comité quand il a été question d'exiger une meilleure reddition de comptes, notamment pour savoir comment les sommes accordées à la Fédération canadienne pour l'innovation font leur chemin dans le système. Une meilleure reddition de comptes s'impose effectivement. Le vérificateur général a laissé entendre qu'il aurait préféré qu'il soit possible de procéder à un examen plus approfondi. Il est cependant important que nous investissions effectivement dans les domaines précités et que la Fondation reçoive ces financements.

Je souligne pour le moment que bien qu'il soit extrêmement important d'avoir des investissements dans ce secteur, nous devons reconnaître que, sous le présent gouvernement, il y a eu une sérieuse absence de soutien au titre du financement des étudiants fréquentant des établissements de niveau postsecondaire au Canada. Par conséquent, nombre d'étudiants qui fréquentent l'université pour tirer profit de la recherche et de la technologie remarquable mise à leur disposition, croulent sous les dettes. Il faut un équilibre à cet égard. Le gouvernement n'a pas réussi à répondre aux besoins des étudiants fréquentant des établissements d'enseignement postsecondaire.

La seconde partie du projet de loi prévoit la correction de lacunes. Il y a deux modifications à la Loi sur la gestion des finances publiques. La première modification remédie à une lacune qui permet aux ministères et aux organismes gouvernementaux, ainsi qu'aux sociétés d'État non dispensées, d'emprunter sans l'autorisation du ministre des Finances.

Conformément à un des principes fondamentaux de la Loi sur la gestion des finances publiques, les ministères et les organismes gouvernementaux, ainsi que les sociétés d'État non dispensées, doivent obtenir l'approbation du ministre avant de contracter un emprunt. De cette façon, le ministre des Finances assume la responsabilité de la reddition de comptes pour toute dette contractée par un organisme du gouvernement fédéral. Certains ministères ont pu contourner cette exigence en contractant des obligations financières qui ne correspondaient pas à la définition actuelle d'emprunt, notamment les baux. De ce fait, ils n'ont pas eu besoin de l'approbation du ministre des Finances. Le projet de loi C-17 aborde cette question. À cet égard, cette partie du projet de loi s'avère très satisfaisante.

Toutefois, notre parti n'appuie pas la modification qui exempterait l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada de l'obligation de rendre des comptes et qui ne permettrait pas au Parlement d'avoir son mot à dire au sujet des investissements de cet office. Je suis fermement convaincu que les Canadiens ne veulent pas que leur contribution dans un régime de retraite soit investie n'importe comment. Le Parlement doit s'assurer que les sommes accumulées dans le Régime de pensions du Canada ne sont pas investies dans certaines entreprises comme les fabricants de produits du tabac. Nous sommes en guerre contre le tabagisme et nous essayons de dissuader les gens de fumer.

Devrions-nous accepter que l'argent du Régime de pensions du Canada soit investi dans des sociétés productrices de tabac? Devrions-nous accepter que l'argent du Régime de pensions du Canada soit investi dans des entreprises qui ont recours à des ateliers clandestins ou violent les droits de la personne dans d'autres pays?

*Initiatives ministérielles*

Je ne veux pas que mon argent soit investi de cette façon. J'affirme sans hésitation que la majorité des Canadiens ne le voudraient pas non plus. Ils ne veulent pas que leur part du Régime de pensions du Canada aille à des ateliers clandestins ou à des entreprises semblables à l'extérieur du Canada, ou même au Canada, car il se trouve aussi chez nous des ateliers où l'on exploite les gens.

• (1545)

Il y a au Canada des situations non conformes aux conditions idéales de travail ou aux normes de respect des droits de la personne. De tels endroits existent aussi au Canada, mais à l'étranger nous n'avons pas le contrôle que nous avons, ou du moins devrions avoir, au Canada. Les Canadiens ne veulent pas voir leurs dollars investis dans des opérations de ce genre. Vu qu'il s'agit de sommes accumulées dans le Régime de pensions du Canada, le Parlement devrait avoir un mot à dire dans la façon de gérer les investissements. C'est une question qui préoccupe notre parti et ceux qui nous appuient, mais aussi bien d'autres Canadiens.

L'amendement proposé au projet de loi tente peut-être d'accroître l'obligation de rendre compte de l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada, mais je ne suis pas certaine qu'il y parvienne. Comme il n'y a pas de surveillance parlementaire de l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada, nous n'appuierons pas le projet de loi. Soit dit en passant, c'est le parti ministériel qui a plus ou moins nommé les membres de l'office, ce qui fait qu'on n'a pas l'assurance qu'ils soient vraiment représentatifs de toute la population de notre pays.

Le projet de loi comporte toutefois d'excellentes parties, comme celle concernant les fonds qui seront investis dans les activités de R et D par l'entremise de la Fondation canadienne pour l'innovation. Si l'amendement passe le test, nous l'appuierons certainement.

**Le président suppléant (Mme Bakopanos):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote

**Le président suppléant (Mme Bakopanos):** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (Mme Bakopanos):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (Mme Bakopanos):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (Mme Bakopanos):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (Mme Bakopanos):** Convoquez les députés.

*Et la sonnerie s'étant arrêtée:*

**Le président suppléant (Mme Bakopanos):** Le vote sur la motion est reporté.

**LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME**

**L'hon. Brian Tobin (au nom du ministre des Transports)** propose: Que le projet de loi S-2, Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements, soit lu pour la troisième fois et adopté.

**M. Brent St. Denis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, je suis ravie d'intervenir dans le cadre de la troisième lecture du projet de loi S-2, Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Avant de parler du projet de loi proprement dit, je tiens à souligner le rôle crucial joué par les députés, les sénateurs et les membres du comité permanent qui se sont livrés à un examen en profondeur de la mesure législative. Je m'en voudrais de ne pas profiter de l'occasion pour remercier les députés d'en face pour leur soutien et les excellentes questions posées tout au long du processus.

Le projet de loi S-2 est un bon exemple de notre aptitude à collaborer pour le bien de tous les Canadiens. La présentation de cette nouvelle mesure législative n'aurait pas été possible sans les efforts dévoués des fonctionnaires, en particulier ceux de Transports Canada et du ministère de la Justice.

Tout au long du processus législatif, les fonctionnaires du ministère des Transports ont tenu des consultations avec l'industrie, y compris les propriétaires de navires, les passagers, les propriétaires des marchandises, l'industrie du pétrole, les assureurs maritimes et la collectivité juridique maritime. Je profite aussi de l'occasion pour remercier ces groupes de leur participation à la réforme et de leur apport et de leur soutien à la nouvelle mesure législative.

Je suis parfaitement convaincu que la nouvelle mesure législative représente une étape importante vers la modernisation des régimes canadiens de responsabilité en matière maritime. La loi comprend pour la première fois des dispositions concernant la responsabilité des propriétaires de navires pour le transport des passagers et de nouvelles règles relatives au partage de la responsabilité à l'occasion de sinistres maritimes. Parallèlement, la loi représente une consolidation des régimes existants en matière de responsabilité maritime.

• (1550)

Permettez-moi de revoir brièvement les principaux éléments de la nouvelle Loi sur la responsabilité en matière maritime. L'adoption d'un nouveau régime prévoyant la responsabilité des propriétaires de navires envers leurs passagers est l'élément constituant du projet de loi. Ce régime, établi en vertu de la Partie 4, est une initiative qui découle des préoccupations relatives au sort des passagers qui pourraient être impliqués dans un accident pendant un transport maritime. Les dispositions visant la responsabilité des propriétaires de navires envers leurs passagers, telles qu'établies dans la Partie 4, sont basées sur la Convention d'Athènes de 1974 relativement au transport des passagers par mer et de leurs bagages, telle qu'amendée par le protocole de 1990.

Cette mesure législative a d'abord été déposée comme projet de loi C-59 et ensuite S-17 et les deux mesures sont mortes au Feuilleton lorsque le Parlement a été dissout en avril 1997 et en octobre 2000 respectivement.

### *Initiatives ministérielles*

Il n'y a actuellement aucune disposition statutaire dans la loi canadienne qui établit les bases de la responsabilité dans le cas de mort de passagers ou de blessures graves. Ce régime prévoyant la responsabilité des propriétaires de navires envers leurs passagers vise à assurer, dans le cas d'une perte, tout particulièrement d'une perte d'importance, que les demandeurs peuvent compter sur un niveau de compensation établi, et à fournir aux propriétaires de navires un moyen leur permettant de déterminer le risque de faire l'objet de demandes de compensation. La responsabilité financière du propriétaire envers les passagers sera maintenant très claire.

Il est également inquiétant de constater qu'il n'y a pas de mesure législative au Canada, à l'exception du Code civil du Québec, qui empêche précisément les propriétaires de navires de confier le dossier de la responsabilité envers les passagers à un contractant. De telles exemptions contractuelles sont frappées d'une nullité absolue dans d'autres pays, notamment aux États-Unis, en France et en Angleterre.

De la même manière, de telles exemptions contractuelles de responsabilité à l'égard des décès et des blessures corporelles n'existent habituellement pas pour les autres moyens de transport au Canada ou sont expressément interdites, comme dans le cas du transport aérien où la responsabilité des transporteurs envers les passagers est depuis longtemps réglementée par la Loi sur le transport aérien.

Il ne semble y avoir aucune raison pour garder la liberté contractuelle dont bénéficient à l'heure actuelle les transporteurs maritimes de s'exempter de toute responsabilité à l'égard des passagers. Par conséquent, la partie 4 interdira désormais une telle pratique.

Le second objectif en matière de politique du projet de loi concerne Quant le partage de la responsabilité en matière maritime. Le projet de loi s'impose pour régler d'importants aspects de la responsabilité dans les cas où le demandeur est responsable en partie de sa perte. Par le passé, deux règles de la common law ont suscité de vives préoccupations dans le milieu du transport maritime.

La première règle empêche un demandeur de recouvrer quoi que ce soit s'il est prouvé qu'il a contribué le moins à ses pertes. Cela n'est pas juste.

La seconde règle traite des cas où un défendeur paie le montant total de la perte, mais ne peut pas à son tour réclamer ses coûts à d'autres personnes qui auraient contribué à sa perte.

Les provinces de common law ont remplacé ces règles désuètes et sévères par une mesure législative permettant aux tribunaux de partager la responsabilité entre les parties fautives et aux parties au procès de réclamer une contribution et une indemnité à d'autres personnes. Toutefois, le Parlement n'a jamais promulgué une mesure législative similaire aux lois provinciales de partage de la responsabilité, à l'exception de quelques dispositions au sujet des dommages causés par la collision de navires et la pollution par des navires.

Dans une récente décision, la Cour suprême du Canada a considéré qu'il serait injuste de continuer à appliquer les anciennes règles de la common law aux créances maritimes liées à une faute. Compte tenu de cette décision, une nouvelle loi est nécessaire pour établir un ensemble uniforme de règles qui s'appliquent à toutes les atteintes

civiles visées par le droit maritime canadien, objectif que permettra d'atteindre la partie 2 du projet de loi S-2.

La nouvelle loi codifie également les régimes existants de responsabilité en matière maritime et les textes connexes qui font actuellement partie de mesures législatives séparées. Cette approche unique à l'égard de la responsabilité en matière maritime évitera désormais la prolifération de documents législatifs séparés dans ce domaine de la politique de transport maritime.

En vue de cette nouvelle loi sur la responsabilité en matière de transport de passagers et le partage de la responsabilité, il est apparu qu'il ne serait pas très efficace ni pratique de maintenir en vigueur une kyrielle de régimes de responsabilité. Nous avons donc décidé de codifier tous ces régimes en une seule loi. Le projet de loi renferme des dispositions sur les blessures corporelles et les accidents mortels, la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, la responsabilité en matière de transport de passagers par eau et la responsabilité et l'indemnisation en matière de pollution.

La partie 1 du projet de loi remet en vigueur les dispositions sur les accidents mortels qui figurent actuellement à la partie 14 de la Loi sur la marine marchande du Canada et les révisé afin de donner suite aux diverses décisions de la Cour suprême du Canada. Ces dispositions sont maintenant présentées dans une langue moderne appropriée.

- (1555)

De même, la partie 3 du projet de loi remet en vigueur les dispositions actuellement prescrites par la partie 9 de la Loi sur la marine marchande du Canada, concernant la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. Cette partie est fondée sur la Convention internationale régissant la limitation de responsabilité à l'égard des créances maritimes, telle que modifiée par son protocole de 1996.

La partie 5 remet en vigueur les dispositions existantes de la Loi sur le transport des marchandises par eau, à l'égard de l'application des règles de La Haye-Visby au Canada et de la mise en oeuvre ultérieure des règles de Hambourg. La dernière révision de la Loi sur le transport des marchandises par eau date de 1993. Elle était l'objet d'une étude récente à la suite de laquelle le ministre a déposé un rapport à la Chambre, en décembre 1999.

La partie 6 du projet de loi maintient le régime actuel régissant la responsabilité et l'indemnité pour la pollution maritime, en remettant en vigueur les dispositions existantes de la partie 16 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Cette partie s'appuie sur deux conventions internationales, soit celle de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et celle de 1992 sur l'établissement d'un fonds international d'indemnisation pour ce genre de dommages. Le régime exposé à la partie 6 du projet de loi régit la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires pétroliers, ainsi que les dommages dus à la pollution causée par d'autres navires.

Voilà qui conclut mon survol des régimes existants qui seraient amalgamés dans la loi proposée sur la responsabilité en matière maritime. J'ajouterai que, outre ces régimes, d'autres régimes de



*Initiatives ministérielles*

responsabilité pointent à l'horizon. Mentionnons, entre autres, le régime de 1996 régissant la responsabilité et l'indemnité pour les dommages causés par l'emploi de substances nocives et dangereuses, ainsi que le régime de responsabilité pour les fuites de combustible marin adopté en mars 2001 par l'Organisation maritime internationale. Celle-ci étudie actuellement un autre régime, soit le nouveau protocole de la convention d'Athènes sur l'assurance obligatoire.

Je pense que la loi proposée en matière de responsabilité maritime nous sera utile à l'avenir en tant que cadre logique de ces nouveaux régimes, si le Canada décidait de les adopter.

En conclusion, le projet de loi S-2 instaurera d'abord un nouveau régime de responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des passagers, de même qu'un train de nouvelles règles pour définir le degré de responsabilité, et deuxièmement, il amalgamera ensuite les régimes de responsabilité existants et futurs. Le projet de loi a pour but de moderniser nos lois pour s'assurer qu'elles répondent aux besoins actuels et futurs des Canadiens en matière de législation concernant les responsabilités des propriétaires de navires, surtout à l'égard des passagers.

Je prie tous les députés de bien vouloir appuyer le projet de loi S-2, afin qu'il soit adopté pour le bénéfice de tous les Canadiens.

**M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, Alliance canadienne):** Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi S-2. L'Alliance canadienne votera en faveur du projet de loi car c'est une amélioration par rapport à la politique actuelle.

La seule raison pour laquelle nous appuyons ce projet de loi, c'est que c'est une amélioration par rapport à la politique actuelle. Il présente cependant une grave lacune à propos de laquelle je ferai quelques remarques.

Hier à la Chambre, en réponse à la crise posée par la qualité de l'eau au Canada, nous avons voté presque à l'unanimité en faveur de l'établissement d'une norme nationale visant à assurer la qualité de l'eau et en faveur de l'intervention du gouvernement fédéral dans ce dossier. Nous ne nous sommes pas vraiment attaqués aux problèmes, notamment à la question de savoir où les communautés vont aller chercher les ressources nécessaires pour moderniser les canalisations d'aqueducs afin de pouvoir avoir de l'eau potable saine. Cette question a été complètement omise. Je crois que la ville de North Battleford va dépenser 20 millions de dollars pour l'aménagement de canalisations.

Nous n'avons jamais vraiment réfléchi à la question de savoir ce qu'est une norme efficace. Les bureaucrates à Ottawa semblent penser qu'ils ont assez intelligents pour le savoir. Il y a actuellement sur la qualité de l'eau deux enquêtes judiciaires qui vont examiner de près les causes de ces problèmes. J'espère qu'elles donneront lieu à de bonnes recommandations.

Nous savons ce qu'il nous faut en fait de normes. Nous allons nous doter de ces normes et oublier le vrai problème, qui est de savoir où ces gens vont trouver l'argent pour appliquer ces normes.

• (1600)

Je soulève cette question seulement parce que je vais lier cela à une lacune du projet de loi. Il n'y a pas d'assurance-responsabilité minimale obligatoire à l'égard des passagers dans le projet de loi, malgré le fait qu'au comité, des représentants du secteur de l'assurance ont déclaré que ce type d'assurance serait très peu coûteux et n'imposerait pas un lourd fardeau à l'industrie.

Nous avons essayé d'apporter au projet de loi des amendements sensés prévoyant une assurance-responsabilité minimale à l'égard des passagers, mais ceux qui prônaient cette idée ont vu leurs efforts contrés par les ministériels qui jugeaient que cela causerait toutes sortes de problèmes. Ils n'ont pas pu nous expliquer pourquoi cela poserait un si grave problème, mais dans leur sagesse, les ministériels ont bloqué tout amendement en ce sens. Hier soir, nous avons deux motions portant là-dessus et elles toutes deux été rejetées par les ministériels. Je trouve plutôt étrange que le jour même où ils appuient à l'unanimité une loi sur la sécurité de l'eau, ils rejettent l'idée d'une assurance-responsabilité minimale à l'égard des passagers.

Que ferait cette assurance? Je pense qu'elle pourrait éviter une grande catastrophe. Les compagnies d'assurances n'acceptent pas des risques déraisonnables. Si la qualité des navires n'est pas satisfaisante, si les équipages ne sont pas compétents ou qu'ils ont de mauvais antécédents en matière de sécurité, la compagnie d'assurances n'acceptera pas de courir ce risque. Croyez-moi, il y a d'autres façons d'encadrer l'économie que la réglementation gouvernementale. L'assurance serait une bonne façon de réaliser l'objectif d'assurer la sécurité des passagers à bord de navires.

Heureusement, nous n'avons pas eu au Canada de catastrophe touchant un navire à passagers. Je ne me souviens d'aucun. C'est une bonne chose, mais nous savons que cela s'est produit ailleurs. Un jour, cela pourrait arriver ici. Je prétends qu'à ce moment-là, il y aura une enquête judiciaire et toutes sortes d'accusations seront lancées. Je crois que c'est le gouvernement au pouvoir à l'heure actuelle qui sera le plus blâmé. Il avait le choix et il a choisi la négligence et l'indifférence. Que dira-t-il aux passagers et à leurs familles lorsque cela se produira? Leur dira-t-il qu'il n'y a pas d'assurance, que le transporteur est insolvable, qu'il n'y a aucun bien pour les payer et qu'ils ne peuvent compter sur l'argent de l'assurance? Que va-t-il dire?

Je suppose que si cela se produit durant une campagne électorale, le premier ministre pourrait peut-être trouver instantanément des deniers publics pour aider ces gens. C'est la façon du gouvernement de faire les choses, il vogue de crise en crise.

C'est ce qui va se produire. Beaucoup de gens vont blâmer le gouvernement lorsque cela arrivera. C'est pourquoi je soulève la question. L'Alliance canadienne tient à souligner en ce moment qu'elle a fait preuve de toute la diligence voulue dans ce dossier, mais que le gouvernement a été très négligeant à cet égard.

Pis encore, en ce qui concerne la motion du NPD d'hier soir, si le gouvernement ne prévoit pas une assurance obligatoire, on pourrait publier un simple avis sur le navire pour informer le public du fait que le transporteur n'a pas d'assurance. Mais le gouvernement s'oppose à cela. Quiconque dans l'industrie fournit un service au

*Initiatives ministérielles*

public est tenu d'informer ce dernier au moyen d'avis et d'avertissements, mais le gouvernement, dans toute sa sagesse, dit qu'il ne veut pas le faire. Pourquoi informer le public? Pourquoi informer les passagers lorsqu'ils montent à bord d'un navire qui n'a pas d'assurance? Pourquoi les informer du fait que le transporteur pourrait être insolvable, que s'il fait faillite, personne ne sera protégé?

À bien des égards, la réponse du gouvernement à ces amendements est honteuse. Le jour où un désastre se produira et que cette question sera soulevée, les gens d'en face devront faire leur mea culpa et tenter de justifier pourquoi ils ont rejeté ce très simple amendement proposé au projet de loi.

• (1605)

Quand nos électeurs nous ont élus à la Chambre des communes, l'une des qualités qu'ils exigeaient de nous était la prévoyance. Nous élaborons des lois à la Chambre. Nous adoptons des lois. Les gens qui nous envoient ici s'attendent à ce que nous faisons preuve de prévoyance. Je pense que nous avons prévu un grave problème dans ce dossier. Nous avons tenté de faire preuve de prévoyance. Les partis de l'opposition ont tenté de faire preuve de prévoyance. Le gouvernement a fait comme si de graves et très réelles préoccupations n'existaient pas.

C'est caractéristique d'un gouvernement libéral. Quelqu'un a déjà dit qu'un gouvernement libéral est un gouvernement qui conduit au milieu de la route. Mais lorsqu'on conduit au milieu de la route, on se retrouve sur la ligne jaune et on y rencontre des mouffettes. Le gouvernement libéral aime bien conduire au milieu de la route. Il se plaint dans cet environnement, qui est celui de la demi-mesure. Les libéraux veulent bien inscrire certaines choses dans la Loi sur la marine marchande, mais pas d'autres. Comme l'un de mes collègues le disait, cela fait penser à des libéraux qui feraient du porridge. Si l'on y ajoute du sable, cela aura l'air de porridge, ça sentira le porridge, ça pourrait même en avoir le goût, mais ce sera difficile à avaler et éprouvant pour le système digestif.

Les ministériels ont le pouvoir de faire les choses comme il se doit. Pourquoi ne le font-ils pas? Pourquoi tiennent-ils toujours à faire les choses à moitié? Ils auraient pu, dans ce cas-ci, aller jusqu'au bout et s'attaquer à des problèmes clés que l'opposition a abordés. Les députés alliés ne sont pas les seuls à avoir soulevé cette question. Un député conservateur, un député bloquiste et un député néo-démocrate ont aussi attiré l'attention du gouvernement à ce sujet. Nous avons tous essayé de trouver des solutions constructives, mais les libéraux n'ont pas voulu écouter. Hier soir, nous avons offert aux libéraux deux occasions de résoudre ce problème, mais ils ont refusé. Pourquoi? Est-ce par arrogance ou pour une autre raison? Les deux propositions qui ont été faites étaient très constructives.

Je résumerai la position de l'Alliance. Le projet de loi représente une amélioration par rapport à la politique actuelle, mais j'aurais aimé que le gouvernement aille jusqu'au bout dans ce dossier et qu'il s'attaque à certains problèmes sérieux.

Hier soir, le débat s'est limité à des platitudes, et tout cela pour des raisons d'image publique. Lorsqu'un désastre frappe le pays,

tout le monde se tourne vers la Chambre. Si les gens veulent de l'eau pure, le gouvernement fera aussitôt adopter une mesure par la Chambre. Comme par magie, le projet de loi adopté hier soir assurera l'innocuité de l'eau d'un océan à l'autre. Nous savons à quel point c'est irréel et irréaliste. Nous ne pouvons pas dicter les résultats. Il faut du travail pour les obtenir.

Hier soir, nous avons proposé au gouvernement des méthodes de gestion qui auraient permis d'obtenir les résultats voulus, des bateaux sûrs, des mesures de protection efficaces pour le public voyageur, mais le gouvernement a préféré ne pas en tenir compte. Quand un désastre frappera un transport de passagers commercial au Canada dans l'avenir, les députés ministériels auront des explications à fournir. Ils ont l'obligation d'adopter à la Chambre, non pas des lois incomplètes, mais de bonnes lois, ce qu'ils n'ont pas fait.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Madame la Présidente, permettez-moi de dire en tout premier lieu que le Bloc québécois se montre favorable, évidemment, au projet de loi S-2, tel qu'il a été modifié, trafiqué, arrangé par le gouvernement pour, finalement, apporter une amélioration à la responsabilité en matière maritime, mais tout faire pour que ne se réalisent pas les besoins et les vœux des contribuables, des utilisateurs des voies navigables et de ceux qui utilisent les moyens de transport maritime, de façon importante ou à l'occasion.

• (1610)

Ce que je dis est important, et c'est important que les gens qui nous écoutent comprennent comment on peut, avec un bon projet de loi, à cause de l'arrogance du gouvernement, suivie des moyens de pression des lobbys politiques, faire d'un bon projet de loi un projet de loi qui n'est qu'une amélioration d'un système existant qui était déjà, à mon avis, pourri à l'os. Pourtant, depuis des décennies, on demande que la loi soit modifiée pour rendre responsables ceux et celles qui font du transport maritime, et c'était une volonté ferme de la population.

Évidemment, la partie 2 du projet de loi, dans ses prémisses, parle du «Partage de la responsabilité», qui traite des blessures corporelles et accidentelles. Ce que le projet de loi stipule, aux articles 4 à 14, c'est que cela permet aux personnes à charge d'une personne blessée ou décédée dans un accident maritime de réclamer des dommages-intérêts. C'est une situation qui existe, en tout cas, au Québec. Les lois ont été modifiées, et le Code civil l'a été en conséquence. Les lois sont faites de façon telle que ceux et celles qui sont responsables d'un dommage doivent le compenser.

La partie 2 du projet de loi dit que dans le partage de la responsabilité, évidemment, une fois qu'on a établi que celui qui cause le dommage est responsable, on établit le principe—qui est encore un principe de common law pour les autres provinces mais un principe de droit civil au Québec—à l'effet que si plusieurs personnes ou navires étaient responsables, chacun le serait dans la proportion de sa faute. Par contre, si on ne peut établir la faute, ils sont tous également et solidairement responsables.

Ce sont des principes de droit qui, maintenant, vont de soi. On dit toujours, en droit, que c'est le principe du «bon père de famille», à savoir comment on pourrait gérer, en bon père de famille, et s'assu-

*Initiatives ministérielles*

rer que, finalement, l'équité ou la logique s'applique à toute situation.

Il est donc évident que si jamais quelqu'un cause un dommage, la logique veut qu'il soit responsable, et s'il y a deux bâtiments ou deux équipements qui sont endommagés, ils en soient responsables. Quand on peut établir la responsabilité, chacun l'est proportionnellement, et quand on ne peut pas l'établir, à ce moment-là, ils sont responsables les uns les autres, solidairement, pour être capables de rembourser les dommages qui sont causés.

À la partie 4, on applique la responsabilité en disant: «Responsabilité en matière de passagers et de transport de passagers par eau». Il y a donc toute une partie qui se veut, finalement, de volonté populaire. Il serait normal que si quelqu'un utilise un navire pour voyager et subit des pertes corporelles—ce qui est très désagréable pour lui—mais aussi des pertes de bagages—ce qui se passe assez régulièrement—qu'il soit donc compensé pour les dommages qu'il subit.

La partie 4 du projet de loi aborde le principe que ceux qui utilisent le transport de passagers par eau seront compensés pour les dommages qu'ils subiront personnellement, et leurs bagages seront également compensés.

Sauf que l'article 39 de ce beau projet de loi dit que le gouverneur en conseil «peut» obliger ceux qui sont responsables à prendre des assurances. Et c'est là que le bât blesse; c'est là qu'arrive l'arrogance du gouvernement, suivie de la pression des lobbys politiques, des grands transporteurs et de ceux et celles qui auraient à s'assurer pour compenser les dommages qui sont causés.

On a vu à la Chambre, hier, le parti ministériel défaire tout simplement des amendements dans lesquels les partis demandaient que ceux et celles qui, obligatoirement, font du transport de passagers soient obligés d'avoir une assurance pour compenser les dommages qui sont causés.

C'est trop facile, dans les années où on vit, de démarrer une compagnie à numéros, de décider d'y inscrire un navire et, finalement, ne pas prendre d'assurance. Si jamais on est responsable d'un dommage, on subit la poursuite. Finalement, ceux et celles qui auraient dû se faire rembourser ne le seront pas, parce que la compagnie est insolvable ou fait faillite.

On a essayé de défendre cela devant le comité. Il faut comprendre que pour couvrir le lobby des armateurs et de ceux et celles qui font le transport de passagers, un lobby très important qui fait vivre, en tout cas, une bonne partie des caisses électorales de plusieurs députés à la Chambre, donc, ce lobby important a réussi à faire comprendre que ce n'était pas encore le temps d'imposer une obligation d'avoir une assurance pour tous ceux et celles qui avaient comme profession de transporter des passagers.

● (1615)

Cela est difficile à comprendre, encore plus difficile quand les fonctionnaires du ministère des Transports viennent nous dire en comité que l'industrie n'est pas capable de supporter—si jamais on obligeait l'industrie—tout le nouveau fardeau économique, toutes les nouvelles demandes qu'il pourrait y avoir et toutes les obligations que pourraient avoir les transporteurs de passagers. C'est apparemment, qu'on me pardonne l'expression, une trop grosse

«business». Ils ne sont pas capables d'intégrer à leur système d'assurances les demandes supplémentaires que pourrait imposer cette modification législative.

Qu'a fait le comité en bon gestionnaire des intérêts publics? Nous avons demandé à ce que l'industrie de l'assurance comparaisse devant le comité. Tous les représentants de l'industrie de l'assurance ont bien ri de la réponse des fonctionnaires qui disaient que l'industrie de l'assurance n'était pas capable d'absorber le volume supplémentaire que pourrait occasionner l'obligation pour ceux qui transportent des passagers et leurs bagages de s'assurer et de compenser les dommages. Pour eux, cela se fait de façon très facile. Cela peut s'intégrer de façon très rapide. Ils assurent déjà une bonne partie de la flotte d'armateurs qui transporte les passagers et il n'y aurait aucun problème.

C'est donc de là que sont venues les modifications et les demandes d'amendements qui ont été faites par l'Alliance canadienne et par le Nouveau Parti démocratique. Donc, ce sont des demandes de modifications, des amendements qui ont tous—croyez-le ou non—été rejetés par le parti ministériel. Il y avait même un de ces amendements qui disait: «Écoutez, si vous pensez que l'industrie nous dit aujourd'hui qu'elle est capable de l'intégrer, si elle ne le veut pas, allons-y et indiquons l'année 2003 pour dire que dès le 1<sup>er</sup> janvier 2003, elle sera obligée d'avoir une assurance.» Cela a été rejeté et battu par le parti ministériel.

Il y a des choses difficiles à comprendre. C'est un très bel exemple d'un projet de loi qui se veut d'une logique irréprochable pour tous les utilisateurs, tous nos bons citoyens qui paient des taxes et des impôts, qui utilisent le transport maritime pour leurs loisirs ou, à l'occasion, leur travail. Ceux-ci pensent que, comme pour l'avion, le transport par autocar, l'automobile, les transporteurs publics, le métro, le train et ainsi de suite, ils sont assurés si jamais il arrive un dommage.

Mais ce n'était pas la réalité dans le transport maritime. Le gouvernement, avec quelque chose qui aurait pu être un bon projet de loi, a réussi, il est vrai, à apporter une amélioration. Auparavant, les transporteurs maritimes n'étaient pas responsables. Le gouvernement a décidé de l'imposer à tous les autres types d'industries du transport de personnes en disant: «Maintenant, voici que les transporteurs maritimes, à partir de l'entrée en vigueur du projet de loi, seront responsables des dommages qu'ils pourraient causer aux individus, aux utilisateurs, à leurs passagers ainsi qu'à leurs bagages.»

Par contre, je dis à tous ceux qui nous écoutent, assurez-vous ou demandez, avant d'embarquer sur un bateau ou un navire, à voir la police d'assurance parce que notre bon gouvernement fédéral a décidé qu'il n'obligerait pas les transporteurs à contracter une assurance. Finalement, si jamais vous utilisez un transporteur qui n'a pas d'assurance et qui a débuté en affaires sous le nom d'une compagnie à numéros, si jamais il fait faillite, votre famille ne sera pas remboursée si vous décédez. Si jamais vous avez des blessures corporelles, vous ne le serez pas vous-même. Vos bagages ne seront pas non plus couverts par ce beau projet de loi, cette belle législation.

Encore une fois, c'était une belle initiative, mais elle a subi les pressions des lobbys politiques qui ont réussi à obtenir de ce gouvernement arrogant des modifications qui, finalement, si jamais

### *Initiatives ministérielles*

vous avez un accident, dans plusieurs cas, ne seront vraiment pas utiles au remboursement des dommages qui vous seraient causés.

Ce n'est pas la seule modification et les seules interprétations de ce projet de loi qui auront été faites pour plaire aux lobbys politiques et pour démontrer l'arrogance de ce gouvernement.

La partie 6 du projet de loi s'attaque à la responsabilité en matière de pollution.

• (1620)

Ce projet de loi se veut une amélioration. Je le répète, le Bloc québécois, considérant qu'un tiens vaut mieux que deux tu l'auras, appuiera ce projet de loi. Il reste que ce dossier en matière de pollution est basé sur un principe, celui de dire que, finalement, tous ceux et celles qui causeront des dommages seront responsables et devront rembourser ceux et celles qui les subiraient.

Il faut comprendre qu'on a quand même eu l'intelligence d'intégrer au projet de loi une liste de ceux qui pourraient subir des dommages, et pas seulement des dommages écologiques. Il y a quand même des citoyens et des citoyennes qui pourraient subir des dommages.

On pense par exemple à ceux et celles qui tirent leur revenu de la pêche, de l'élevage des poissons, de la culture des plantes aquatiques, aux propriétaires de bateaux de pêche, ainsi qu'aux travailleurs d'usines de traitement de poisson au Canada qui subissent une perte de revenus présents ou futurs, ou perdent leurs sources d'approvisionnement à cause d'un rejet d'hydrocarbures provenant d'un navire. Ils pourront maintenant être indemnisés à même un fonds d'indemnisation.

On aura compris que, encore une fois, eu égard à la volonté de tous les citoyens et citoyennes face aux indemnisations et responsabilités en matière de pollution, le gouvernement a subi les pressions de tous. Il y a d'abord les pressions de l'industrie, de ceux et celles qui vivent des produits de la mer, de tous ces gens qui auraient pu subir ou qui ont subi des dommages. S'ils ont vécu de mauvaises situations par le passé, ils demandent, comme dans tout type d'industrie, à ce que celui qui est responsable des dommages ait l'obligation de les compenser.

Pour les compenser, un fonds est créé et géré par le gouvernement du Canada. Pour chaque tonne de volume métrique de pétrole transporté dans les navires, une certaine somme est versée à ce fonds d'indemnisation, à cette caisse gérée par le gouvernement du Canada. Croyez-le ou non, ces montants sont les mêmes que ceux négociés dans les ententes internationales de 1990.

Encore une fois, suite aux pressions des armateurs qui sont des membres influents de notre société, surtout influents politiquement dans les caisses électorales de nos collègues d'en face, ceux-ci ont réussi à leur dire: «Maintenant que vous nous obligez à dédommager des personnes qui ne l'étaient pas nécessairement auparavant et que vous clarifiez la loi, ce qui est important pour nous maintenant, c'est de connaître l'étendue des dommages.» Il ne fallait pas quand même rendre les armateurs trop responsables. Ceux-ci ne voulaient donc pas que les frais augmentent.

Les sommes qui sont versées à ce fonds d'indemnisation sont donc les mêmes qu'en 1990 et elles sont indexées. L'indexation est prévue, excluant l'augmentation du coût ayant rapport à l'énergie.

Finalement, la plupart du texte relatif à la responsabilité et à l'indemnisation en matière de pollution couvre surtout celle faite par les hydrocarbures. C'est surtout ce qui est dit dans ce projet de loi. Une industrie qui vit du transport du pétrole et les transporteurs d'hydrocarbures versent de l'argent au fonds d'indemnisation. Cet argent est versé selon un calcul qui date de 1990.

Ce sont donc les mêmes sommes que celles versées en 1990 et qui sont indexées selon l'indice du coût de la vie, excluant l'augmentation du coût de l'énergie. Ces gens vivent de l'énergie et on sait très bien que l'augmentation du coût de la vie au cours des trois dernières années a été principalement due à l'augmentation du coût de l'énergie.

Ils ont réussi à faire comprendre au gouvernement qu'on devrait peut-être indexer les sommes de 1990, mais en enlevant ce qui contribue à augmenter le plus le coût de la vie, soit le coût de l'énergie. On enlève le coût de l'énergie, ce qui veut dire qu'il n'y a pratiquement pas eu d'augmentation depuis 1990.

On a encore une fois un bel exemple d'un projet de loi très intéressant visant à compenser des gens qui vivent des produits de la mer, qui pourraient subir des dommages causés par des armateurs transportant des hydrocarbures, qui auront la possibilité de se faire compenser à même un fonds dans lequel les entreprises et les armateurs versent de l'argent, mais c'est le même montant que celui qu'ils versaient dans un fonds semblable depuis 1990.

• (1625)

Ce fonds avait été adopté un peu partout sur l'hémisphère pour essayer de compenser ceux qui subissaient des dommages. C'est le même montant qu'ils versent depuis 1990. Ce sont des sommes à peu près identiques, avec beaucoup plus de responsabilités.

Notre grande question, et celle que j'ai posée aux représentants du gouvernement, est celle-ci: est-ce qu'il y aura assez d'argent pour pouvoir compenser? La réponse a été: «Oui, oui, il n'y a pas de problème. Cela représente une somme d'environ 100 millions de dollars, c'est suffisant.» Cent millions de dollars dans les catastrophes écologiques, ce n'est rien, surtout quand toutes les industries, quand les produits de la mer dans toute une partie du pays, peuvent être touchés par une catastrophe écologique. Ces sommes sont minimes. C'est une goutte d'eau douce dans une mer d'eau salée. C'est ce que cela peut représenter.

Encore une fois, on a de beaux vœux pieux du gouvernement, un beau projet de loi, qui est une amélioration—on rend l'industrie responsable pour des dommages qu'elle pourrait causer—mais finalement, l'industrie ne veut pas subir trop de contrecoups économiques; il faut faire attention, ils ne font pas encore assez d'argent. On permet aux armateurs au Canada d'aller faire des affaires à l'étranger. De même, à La Barbade, ils peuvent gérer des entreprises et, grâce à des ententes signées avec le gouvernement du Canada, on permet aux armateurs de ne payer que 1 p. 100 d'impôt sur tous leurs revenus.

C'est permis, ce sont des ententes. Le Bloc québécois a demandé au gouvernement, en cette Chambre, de s'attaquer à la situation, devenue ironique, d'entreprises qui s'installent dans les îles. Cet exemple est un exemple vivant, c'est une entente que le gouvernement du Canada a signée avec celui de La Barbade, permettant des transferts de capitaux, et permettant à des entreprises canadiennes

*Initiatives ministérielles*

de battre pavillon de La Barbade et de payer seulement 1 p. 100 d'impôt sur les profits qu'elles enregistrent. C'est cela, la réalité.

En plus, dans un projet de loi qui veut les rendre responsables de dommages causés advenant une avarie, un bris ou une catastrophe écologique causée par les hydrocarbures, on leur dit: «Vous êtes responsables, et en plus, vous devez rembourser tous ceux qui vivent de l'industrie des produits de la mer. La seule chose, c'est qu'il y a une limite aux indemnités que pourraient verser les entreprises.» Celles-ci contribuent à un fonds. Elles paient tant de la tonne ou du volume métrique transporté par mer—cela fonctionne par tonneau—et ce sont les mêmes sommes que celles versées depuis 1990. Je le répète, il y a une indexation au coût de la vie, excluant les coûts de l'énergie, mais c'est justement avec l'énergie que vivent ces entreprises.

Encore une fois, on a un bel exemple d'un projet de loi très intéressant, qui vise à protéger les intérêts des Québécois et Québécoises, des Canadiens et Canadiennes. Mais quand on a un gouvernement arrogant et fort de sa majorité qui fricote toujours avec les lobbys politiques des armateurs, on comprendra que ce sont des vœux qui, quant à moi, deviendront probablement pieux. Je ne nous souhaite pas une catastrophe écologique qui va faire qu'on s'apercevra très rapidement que les fonds qui sont dans la caisse d'indemnisation ne sont pas suffisants. Je ne nous le souhaite pas.

La partie 7 de ce projet de loi valide, entre autres, la Loi sur le pilotage et le Règlement de 1992 sur les tarifs de l'Administration de pilotage des Laurentides.

Quand des navires étrangers ou même canadiens entrent dans les eaux de la Voie maritime du Saint-Laurent, ils sont pris en charge par des pilotes maritimes spécialisés relevant de diverses organisations ou administrations. Dans ce cas-ci, il s'agit de l'Administration de pilotage des Laurentides. Il y a aussi l'Administration des pilotes du Saint-Laurent et celle des Grands Lacs. Ce sont 400 ou 500 pilotes, femmes et hommes, qui prennent en charge les navires dans la Voie maritime du Saint-Laurent pour s'assurer qu'il n'y ait pas de catastrophe naturelle.

On sait tous que depuis plusieurs années, le lobby des armateurs essaie de détruire ces associations de pilotage en demandant systématiquement au gouvernement de réviser la loi et de permettre à leurs pilotes de navires de prendre la place de ces spécialistes de la Voie maritime du Saint-Laurent.

• (1630)

Avec ce projet de loi, c'était une belle occasion de mettre finalement un terme à toutes ces tergiversations et ces discussions sur l'avenir des pilotes de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui sont regroupés en diverses associations. C'était une belle occasion pour le gouvernement de régler cet interminable débat qui fait que ces gens, ces hommes et ces femmes vivent toujours dans l'insécurité.

Ils communiquent avec nous et avec les représentants des partis de l'opposition pour nous dire: «Regardez, il y a encore des lettres et des documents qui circulent entre les armateurs et le gouvernement à cause des coûts supplémentaires.»

Si le gouvernement est capable de ne pas indexer les sommes versées depuis 1990 dans la caisse d'indemnisation, il est bien capable de prendre un jour la décision d'abolir toutes les associations et le principe des pilotes de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui sont notre soupape de sécurité pour éviter de graves catastrophes naturelles comme le serait un déversement d'hydrocarbures dans le fleuve Saint-Laurent, cet estuaire qui se jette dans les Grands Lacs. Il faut faire attention à cet égard parce que certaines personnes se sont fait jouer un tour sur la direction dans laquelle coule l'eau dans nos rivières et nos lacs.

Il reste quand même que c'était une belle occasion pour le gouvernement de mettre, une fois pour toutes, un terme à ces tergiversations sur l'utilité des pilotes spécialistes de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je le répète: ce sont des pilotes qui prennent en charge les navires dès leur entrée dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Ils les prennent en charge et les font circuler jusqu'aux Grands Lacs, jusqu'à leur destination. Cela, c'est encore notre meilleure sécurité.

Nous ne sommes pas le seul pays qui utilise ce système de pilotes spécialistes. Il y en a pour le Mississippi, aux États-Unis, il y en a également en Europe. Donc, partout où il y a des estuaires, des affluents ou des fleuves importants qui ont des caractéristiques très spécifiques, il y a un système de pilotes spécialistes.

Évidemment, aujourd'hui, on nous dit qu'il y a toutes sortes d'inventions technologiques pour pouvoir piloter ces engins sans que l'être humain n'ait à intervenir. Je regrette, mais la réalité est toute autre. Il n'y a pas une machine qui peut remplacer l'être humain. Si jamais elles avaient pu le remplacer, il y a longtemps qu'il y en aurait à la Chambre. Ce n'est pas le cas. Les machines n'ont pas encore envahi cet endroit et je ne vois pas le jour où elles vont y parvenir de la façon dont cela fonctionne.

C'est cela, la dure réalité d'un gouvernement qui, encore une fois, améliore une loi, mais aurait pu profiter de l'occasion pour véritablement donner ce que demandent les intervenants, tous ceux et celles qui vivent ou font de l'utilisation du transport maritime leur mode vie, leur loisir ou leur passe-temps. C'est cela qui est très difficile.

Nous nous apercevons de l'arrogance du gouvernement, fort de sa majorité, qui n'écoute pas les conseils intéressants que peut lui donner l'opposition et les questions intéressantes que nous posons en comité. Par exemple, quand nous posons des questions à des représentants de l'industrie de l'assurance, ils nous disent: «Il n'y a pas de problème. Demain, si vous rendez le système obligatoire, ce n'est pas un problème, cela n'augmente pas les primes. Ce sont des coûts qui sont moindres que l'assurance de votre maison.»

Ils nous ont donné l'exemple d'un navire de 85 passagers qui aurait une prime de 1 600 \$ à payer. C'est cela le coût de l'assurance. C'est la réalité. C'est ce que les représentants de l'industrie de l'assurance nous ont dit.

Demain matin, si l'on décide que tous ceux et celles qui font du transport de passagers ont l'obligation de s'assurer, cela ne fera pas augmenter les primes à travers le Canada. L'industrie est largement capable de les absorber. Elle a déjà fait des analyses de marché et leurs études actuarielles sont déjà faites. C'est déjà un marché

*Initiatives ministérielles*

qu'elle utilise personnellement parce qu'il couvre une partie de l'industrie. Ce n'est donc pas un problème.

Encore une fois, le gouvernement, suite aux pressions des différents lobbys, a décidé de reculer dans cette aventure. Dans ce domaine, il faut se donner comme orientation qu'un projet de loi, surtout dans le secteur du transport maritime et qui porte le titre de Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements, doit rendre les gens responsables de certaines choses. Il doit leur imposer, en plus de la responsabilité, l'obligation de respecter certaines normes.

● (1635)

Je terminerai mon exposé en disant que cela aurait été une très bonne occasion de régler le sort de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Cette corporation opère depuis quelques années les 13 écluses qui longent la Voie maritime du Saint-Laurent.

C'est donc opéré par une corporation indépendante pour laquelle il y a eu une entente de transfert, à savoir que tous ses plans quinquennaux doivent être présentés au gouvernement, soit au ministère des Transports. Au point de vue de la sécurité, elle est de plus obligée de gérer les écluses et le trafic maritime sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Elle est aussi obligée d'en assurer la sécurité.

L'an dernier, le 1<sup>er</sup> juin 2000, une septuagénaire de la ville de Sainte-Catherine perdait la vie tout simplement parce qu'elle avait décidé de traverser le pont ouvrant qui sert à céder le passage au trafic maritime. Elle n'a pas eu le temps, elle a paniqué et elle est tombée dans l'engrenage. Elle est décédée le 1<sup>er</sup> juin dernier.

Vers la fin de juillet, soit le 28 juillet, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, sans attendre le rapport du coroner—parce qu'évidemment, quand il y a une mort d'une façon aussi violente, il y a enquête du coroner—, a décidé unilatéralement, dans des mesures de restrictions budgétaires et de sécurité à ce qu'on dit, de dire à chacun de ses employés qui travaillait aux 13 écluses à travers le Canada, qu'à partir de la saison 2001, soit la saison qui est déjà entreprise, qu'elle réduirait le personnel dans toutes les écluses. Il passerait de trois à deux employés.

C'était une directive qui était appliquée par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et qui était adressée à ses employés. Il y a des employés permanents, mais il y a aussi des employés temporaires qui sont aussi affectés. Des avis de cessation d'emploi ont été envoyés pour leur dire que leur contrat de travail ne serait pas renouvelé.

Le rapport du coroner a été rendu public le 17 octobre dernier. Le rapport du coroner blâme évidemment certaines installations des écluses de Sainte-Catherine, mais fait aussi le commentaire suivant, à savoir que plutôt que d'avoir trois personnes qui travaillent par quart de travail aux écluses de Sainte-Catherine, il devrait y en avoir quatre.

Il faut comprendre que le travail, dans une écluse, est surtout un travail de surveillance et d'arrimage. Il y a de la surveillance, parce qu'il y a beaucoup de touristes.

D'abord, il y a les plaisanciers qui utilisent les écluses, mais il y a tous ceux et celles qui vont marcher et qui vont regarder les bateaux. Il faut donc les surveiller. Il faut voir à ce que les gens ne s'approchent pas trop près des installations pour ne pas qu'arrivent des accidents comme celui qui est survenu à cette septuagénaire.

Il y a aussi le fait que si jamais il y a un problème avec un navire, on doit l'arrimer et l'attacher aux installations. Il y a des câbles et des bornes pour attacher. Cela se fait manuellement. Il n'y a pas encore eu de machine inventée pour pouvoir réussir à régler ce problème. Il faut absolument qu'il y ait des gens qui soient sur les côtés et qui accueillent les navires. C'est surtout le cas si jamais il y en avait un qui avait un bris. Dans les écluses, il n'y a pas seulement que de petits bateaux de plaisance. Il y a de gros navires qui transportent du pétrole et qui partagent aussi la Voie maritime avec des bateaux de plaisance. Si jamais il y a un bris à un de ces bateaux, il faut être capable d'avoir des personnes au sol qui puissent retenir et déplacer les autres bateaux.

C'est donc pourquoi le coroner faisait cette recommandation. Mais évidemment, cela n'a pas plu à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui a tout d'abord dit que c'était un mauvais rapport de coroner, comme s'il pouvait y avoir de bons et de mauvais rapports de coroner. Quand il y a un accident, il y a un rapport et on constate l'accident. Le rôle du coroner, c'est d'essayer de voir, au point de vue sécuritaire, à ce que cela n'arrive plus.

L'une des recommandations était la suivante: plutôt que d'avoir trois personnes, il devrait y avoir quatre personnes aux écluses de Sainte-Catherine. Si j'en parle, c'est parce que cela a une incidence à cause de la directive qui a été donnée par la Corporation de gestion. Cela affecte donc la sécurité de toutes les écluses, soit les 13 écluses le long de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Ce projet de loi aurait donc été une bonne occasion, une fois pour toutes, étant donné que c'est un projet de loi de responsabilité, d'indemnisation et sûrement de sécurité—parce que quand on rend des gens responsables, on les oblige à être plus sécuritaires—, d'intégrer le fait qu'il faut avoir le personnel requis dans les écluses le long de la Voie maritime du Saint-Laurent pour ne plus revivre la situation qu'a vécue cette septuagénaire, le 1<sup>er</sup> juin dernier.

● (1640)

Nous avons déposé une lettre au comité, qui n'a pas été acceptée par les représentants du gouvernement pour toutes sortes de raisons. Quand cela vient de l'opposition, ce n'est jamais bon. Mais il faut comprendre que lorsqu'on le fait dans l'intérêt de nos commettants, des Québécois et Québécoises, des Canadiens et Canadiennes, je pense que c'est toujours bon. C'est la logique qui devrait mener cette Chambre, alors qu'ici, ce sont les intérêts politiques et les lobbys qui mènent cet endroit.

Nous avons fait la recommandation que le Comité permanent des transports entende les représentants de la Corporation de gestion, les représentants de Transports Canada qui avaient participé à l'enquête, les représentants des travailleurs. On essayait de nous faire faire marche arrière en disant que c'était un problème de relations de travail. Je dois dire qu'aucun des employés permanents qui a été avisé ne perdra son travail; ils ont tous été relocalisés dans un autre emploi.

*Initiatives ministérielles*

Les intérêts ne sont pas ceux des travailleurs, c'est la sécurité des citoyens et citoyennes, des plaisanciers et plaisancières et des touristes qui vont dans les 13 écluses longeant la Voie maritime du Saint-Laurent. Le Bloc québécois a à coeur les intérêts de ces personnes. Tous les députés de tous les partis de cette Chambre devraient avoir à coeur les intérêts de ces personnes, pas ceux des armateurs.

Dans la situation de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, le problème est qu'ils chargent des tarifs aux navires qui entrent dans les écluses. Évidemment, les coûts augmentent et les armateurs ne veulent pas payer des frais supplémentaires. Ils demandent à la Corporation de gestion où ils siègent que les tarifs soient réduits et qu'on réduise le personnel. Plutôt que d'écouter le coroner qui dit qu'il faudrait passer de trois à quatre employés aux écluses de Sainte Catherine, ce qui serait la même chose dans les 13 écluses le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, on dit qu'on va réduire, parce qu'on a des coûts. Finalement, ce n'est pas la sécurité qui les intéresse, ce sont les prix qui sont chargés.

En passant, pour ceux qui ont des bateaux de plaisance, les frais ont doublé pour ces bateaux, alors qu'ils ont été réduits de 40 p. 100 pour les gros navires. C'est la réalité. C'est cela, le lobby des armateurs qui prend le contrôle des organisations politiques. Finalement, ils savent comment cela fonctionne, ils savent où sont les caisses électorales et comment fonctionne ce Parlement.

Pour les représentants de la communauté que nous sommes, c'est difficile de voir de telles situations et de se faire refuser, en comité, d'entendre des représentants de la Corporation de gestion de la Voie maritime pour leur demander: «Quelle a été votre décision de réduire le personnel? Pourquoi réduit-on le personnel quand on a un rapport de coroner disant que c'est dangereux, que ce n'est pas sécuritaire et qu'il faut augmenter le personnel plutôt que le réduire?»

Je le répète, ce n'est pas un problème de relations de travail. Les employés permanents ont tous été relocalisés. Ce n'est pas cela le problème. Le problème est de discuter de la sécurité. Cela aurait été une belle occasion, avec ce projet de loi, de le faire.

Ce projet de loi se veut un projet de loi portant sur la responsabilité en matière maritime. Je le répète, la responsabilité engendre le fait que si on est responsable, on doit être plus sécuritaire pour que ne surviennent pas des avaries, des dommages ou des accidents.

Dans la présentation que j'avais faite dans ce dossier particulier, il y avait une lettre d'un pilote, datée du 11 novembre 2000. Ce pilote de navire entre dans l'écluse de Sainte Catherine; il a un problème de moteur et ne peut plus s'arrêter car il ne peut pas faire marche arrière. Il se doit d'aviser les arrimeurs en leur disant: «Je m'en vais. Je glisse vers vous, il faut que vous me reteniez, arrivez avec l'équipement.» Ils ont réussi à le faire et s'ils ne l'avaient pas fait, le navire aurait tout détruit sur son passage. Il le dit dans le document qu'il adresse à son syndicat: «S'ils avaient été deux pour m'accueillir, j'aurais tout détruit en avant de moi.»

C'est cela, la réalité. C'est arrivé en novembre et cela arrivera peut-être en plein mois de juillet. Moi, au moins, en tant que député, j'aurai sensibilisé cette Chambre à l'effet que de telles situations auraient pu être évitées si le Parlement avait pris ses responsabilités

et inclus, dans des projets de loi comme celui sur la responsabilité maritime, le fait de rendre responsable la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent de la sécurité dans les écluses. Si cela avait été fait, ils auraient sûrement pris des décisions moins draconiennes que celle qu'ils ont prise.

C'est une décision d'affaires pour charger moins aux armateurs pour qui, de toute façon, la vie de ceux qui sont dans les écluses ou qui regardent les navires ou les bateaux de plaisance, n'est pas importante. Ce qui est important, c'est l'argent qu'ils font, qu'ils mettent dans leur poche et sur lequel ils ne paient que 1 p. 100 d'impôt, parce qu'ils sont inscrits à La Barbade, ils font partie d'une compagnie qui bat pavillon de La Barbade.

C'est cela, la réalité au Canada. C'est pour cela que beaucoup de citoyens, de Québécois et Québécoises, ne croient plus au système canadien.

• (1645)

On a perdu la crédibilité qu'on s'était probablement méritée au cours des 100 dernières années. Pourquoi l'a-t-on perdu? Parce que depuis les 15 dernières années, les lobbys politiques ont pris le contrôle de ce Parlement.

**Le président suppléant (Mme Bakopanos):** Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre la question qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement, ce soir, à savoir: l'honorable député de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, La Défense nationale.

[Traduction]

**M. Norman Doyle (St. John's-Est, PC):** Madame la Présidente, je suis vraiment ravi de dire quelques mots au sujet de la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Premièrement, nous sommes favorables au projet de loi et en préconisons l'adoption rapide à la Chambre. En tant que profane en la matière, je suis un peu étonné que l'on ait jugé utile de présenter pareil projet de loi en ce moment. En tant que citoyen canadien, je tiens pour acquise l'obligation qui m'est faite par la loi de prendre une assurance de responsabilité civile si je veux conduire un véhicule à moteur, que ce soit la voiture familiale ou l'autobus scolaire local. En tant que Canadien, je tiens pour acquis que les camions gros porteurs chargés de marchandises sont pleinement assurés, surtout pour ce qui concerne la responsabilité civile.

Mais il n'existe pas de telles assurances pour les passagers à bord d'un navire ou les personnes qui expédient des biens outremer. Le projet de loi S-2 regroupe les différents régimes de responsabilité en matière maritime en vigueur aujourd'hui. Il intègre à la loi canadienne certaines conventions internationales régissant la responsabilité en matière maritime.

Le projet de loi S-2 s'est longtemps fait attendre. Le Canada rattrape son retard sur ses partenaires commerciaux. Nous sommes favorables à l'adoption rapide de ce projet de loi.

La partie 4 du projet de loi énonce des dispositions de fond. Il y est question de l'adoption tant attendue dans la loi canadienne des dispositions de la Convention d'Athènes pour ce qui concerne le transport par eau de passagers et de leurs bagages. La convention établit un régime, internationalement reconnu, d'assurance respon-

*Initiatives ministérielles*

sabilité tous risques pour les blessures corporelles et les décès de passagers. Nous sommes d'accord là-dessus.

La législation canadienne en vigueur ne traite que de la limite générale de la responsabilité en matière de créances maritimes. La partie 4 du projet de loi S-2 établit les bases sur lesquelles la responsabilité en matière de transport de passagers peut être établie. Le nouveau régime s'appliquerait au transport national et international de passagers à bord d'un navire et ferait ainsi correspondre la loi canadienne à celles en vigueur chez nos partenaires commerciaux. Nous sommes d'accord là-dessus.

Le projet de loi établit également un nouveau régime pour le partage de la responsabilité à l'égard des créances maritimes, lorsque le blâme retombe sur plus d'une personne ou d'un navire. Il clarifie un domaine du droit canadien qui est actuellement très obscur.

Une autre partie du projet de loi est excellente. La partie 1 du projet de loi S-2 confirme que des réclamations en cas de décès ou de blessures par suite d'une faute ou d'une négligence peuvent viser des personnes aussi bien que des navires. Ainsi, les proches d'une personne décédée ou blessée pourraient présenter une réclamation pour la perte subie. Autrement, la partie 1 remettrait en vigueur la disposition sur les accidents mortels inscrite dans la Loi sur la marine marchande du Canada existante.

Une modification qui a soulevé un débat au comité porte sur les dispositions prévues à l'article 46 et qui vise à étendre la compétence des tribunaux canadiens pour qu'ils puissent traiter les créances liées au transport des importateurs et des exportateurs du Canada. Les représentants des lignes de navigation ne voulaient pas que la compétence canadienne soit précisée, préférant que des dispositions sur la procédure judiciaire ou arbitrale soient inscrites dans leurs contrats de transport.

D'ailleurs, une culture s'est installée selon laquelle la plupart des différends sont réglés dans des salles de conseil et des tribunaux britanniques. Cela fait l'affaire des grandes lignes de navigation et des gens de robe britanniques. Cependant, je suis d'avis que, dans un tel contexte, un petit exportateur canadien serait nettement désavantagé face aux grandes lignes de navigation, de sorte que nous sommes favorables à l'affirmation de la compétence canadienne.

Laissés à elles-mêmes, les grandes lignes de navigation avaient l'habitude d'insérer dans leurs contrats de transport des dispositions refusant toute responsabilité en cas de perte de marchandises, de vie ou de membre. De telles exemptions de responsabilité ne sont plus permises en France, au Royaume-Uni ni aux États-Unis. Le projet de loi S-2 interdit le refus de responsabilité au Canada de telle sorte que nous soyons davantage en harmonie avec nos partenaires commerciaux. Nous sommes ravis que l'article 39 du projet de loi permette au ministre, par règlement, de prévoir l'obligation de contracter une assurance ou autre garantie financière pour couvrir la responsabilité visée à la présente partie à l'égard des passagers.

• (1650)

Les intervenants ne se sont pas entendus sur la question de savoir si cette assurance devrait être obligatoire. Des témoins ont dit au comité qu'il faudrait du temps pour établir un système plus complet. Ils ont fait remarquer qu'il n'y avait en place à l'heure actuelle au Canada aucun système de délivrance de permis à des bâtiments

devant transporter moins de 12 passagers. Toutefois, une fois que seront promulguées les dispositions de la nouvelle Loi sur la marine marchande du Canada dont la Chambre est maintenant saisie, tous les navires commerciaux relèveront du ministère des Transports et toutes les embarcations de plaisance, du ministère des Pêches et des Océans. La délivrance de permis pour tous ces bâtiments sera suivie de près par l'obligation pour eux de s'assurer.

Je suppose que les règles du financement bancaire et du tourisme provincial exigeront peut-être des exploitants de bateaux d'excursion d'avoir de l'assurance de responsabilité civile, mais je continue à avoir du mal à accepter que l'assurance ne soit pas encore obligatoire.

J'ai reçu récemment de l'Association canadienne des propriétaires de navires à passagers une lettre dans laquelle elle dit favoriser l'assurance obligatoire pour se protéger elle-même, protéger les passagers et protéger la réputation du secteur touristique canadien.

Je tiens à faire savoir au ministre et au secrétaire parlementaire qui est ici présent que nous appuyons le projet de loi. Somme toute, c'est un bon projet de loi qui se fait attendre depuis longtemps et qui mérite d'être appuyé.

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Madame la Présidente, je félicite mes collègues de l'Alliance et du Bloc pour leurs excellentes présentations concernant le projet de loi. Je sais qu'une grande partie de ce qu'ont dit chacun d'eux et de ce que je dirai sera répétitive.

Comme comité, nous avons dû insister à maintes et maintes reprises sur le caractère sérieux de l'absence d'assurance responsabilité obligatoire dans ce projet de loi. Nous n'avons absolument pas pu infléchir les membres du comité appartenant au parti ministériel. Il convient donc de le répéter de nouveau. Cette fois-ci, faut-il l'espérer, bon nombre de Canadiens prendront connaissance de cet état de chose et seront tout aussi indignés que nous du fait que le gouvernement n'ait pas prévu l'assurance responsabilité obligatoire.

Mon collègue du Parti progressiste conservateur a dit que son parti appuierait le projet de loi. Mes premières recommandations critiques étaient essentiellement les mêmes qu'à l'occasion de la législature précédente, lorsque nous avions abordé ce projet de loi. Ensuite, le premier ministre ayant estimé qu'il était temps de tenir une élection, tout a été abandonné. Toutefois, le projet de loi est de retour.

La dernière fois, j'ai terminé mes recommandations critiques en disant que nous devrions appuyer ce projet de loi. Il comprenait beaucoup de bons changements. Il englobait bon nombre de questions ayant trait à la responsabilité maritime. C'était très positif. Bon nombre de gens de l'industrie manifestaient leur appui, et l'établissement du projet de loi s'était déroulé dans la collaboration. Je l'aurais appuyé.

Toutefois, quelque chose s'est produit cette fois-ci. Je suppose que c'est un des avantages de parfois être obligé de refaire ses devoirs. Comme comité, nous avons écouté un fonctionnaire des transports qui nous a dit que l'industrie de l'assurance n'est pas en mesure d'instaurer l'assurance responsabilité obligatoire.

Certains ne réalisent pas ce qui se passe au sein de l'industrie du transport des passagers dont une bonne part est liée à l'industrie du tourisme au Canada.



*Initiatives ministérielles*

• (1655)

Je sais que nous ne devons pas pointer les absents, mais j'ai été ravie que le ministre de l'Industrie entende une bonne partie de ce débat. Il doit être conscient que beaucoup de touristes transportés à bord de navires de l'industrie ne sont pas automatiquement protégés en vertu d'une assurance responsabilité civile, ils le sont seulement dans les cas où ils ont affaire à un transporteur responsable.

Je suis heureuse de voir que l'Association canadienne des propriétaires de navires à passagers est en faveur de l'assurance responsabilité civile obligatoire. Elle sait très bien que tant que cette assurance ne sera pas obligatoire, tous les transporteurs n'en seront pas munis. Il s'ensuit que si les transporteurs ne sont pas assurés, l'industrie touristique a beaucoup à perdre.

Nous immatriculons nos voitures, nous nous munissons de permis de conduire et nous nous procurons une assurance. Bon nombre d'entre nous payons environ 2 000 \$ par année pour une assurance automobile, et nous ne prenons probablement jamais plus de cinq passagers à la fois. Pour 2 000 \$, nous pouvons conduire notre voiture tous les jours et faire sans doute des milliers de kilomètres pour par année.

Les autocars sont couverts par une assurance responsabilité civile. Les avions sont couverts par une assurance responsabilité civile. Les hélicoptères aussi. J'ai la certitude que les lignes d'autobus, que les petits véhicules qui amènent des touristes observer les ours polaires à Churchill, au Manitoba, doivent être couverts par une assurance responsabilité civile. Même chose pour les lignes de chemin de fer.

Cependant, est-ce que les bateaux à passagers qui naviguent sur les Grands Lacs en Ontario sont couverts? Non, ils ne le sont pas. Et pourquoi en est-il ainsi? Parce que les libéraux n'estiment pas cela nécessaire. Ils se fichent pas mal qu'il y ait des accidents. Les libéraux n'estiment pas important que les propriétaires des bateaux aient une assurance responsabilité. Quelqu'un veut tenter des poursuites, libre à lui, mais les libéraux ne vont pas s'assurer que les propriétaires aient de l'assurance.

Tous les membres du comité croyaient qu'une telle assurance était nécessaire et que des règlements seraient adoptés. Ils trouvaient cela nécessaire, mais ils n'allaient pas l'inclure dans le projet de loi.

Que fait-on lorsqu'on reçoit un texte de loi et que nous savons qu'il y a un problème?

On a reconnu l'existence du problème et que la loi concernant la responsabilité en matière maritime doit être corrigée. Mais depuis combien d'années travaillons-nous là-dessus? Cela fait longtemps.

On nous présente finalement un projet de loi et nous reconnaissons qu'il y manque encore quelque chose. Nous devrions corriger cela immédiatement. Le projet de loi est devant la Chambre. Il ne faut pas attendre dix ans. Il ne faut pas attendre qu'arrive un autre accident comme celui qui s'est produit dans la baie Georgienne, en Ontario, où on a déploré l'absence d'assurance de responsabilité civile. Le projet de loi est actuellement à l'étude. Nous devons y apporter les correctifs nécessaires immédiatement, pas dans cinq ans ou dans dix ans. Nous aurions tort de déferer notre action. Nous n'accomplirions pas notre travail correctement.

Ce serait différent si nous n'étions pas conscients du problème. J'admets que, la dernière fois, je ne soupçonnais pas l'existence de ce problème. J'étais prête à appuyer le projet de loi. Pas cette fois-ci, parce que nous ferions un grave erreur en n'incluant pas l'assurance de responsabilité civile dans le projet de loi.

Les gens à risque sont ceux qui vont monter cet été à bord de bateaux de tourisme. Ces bateaux ne sont pas protégés par une assurance de responsabilité civile, ni aucun autre bateau naviguant en eaux intérieures. Les personnes qui traverseront l'océan seront protégées. Ce n'est pas un problème. Toutefois, au Canada, il n'y aura aucune couverture parce que les libéraux en ont décidé ainsi.

Je tiens à dire que cette fois-ci, au comité, tous les députés de l'opposition présents ont essayé de leur mieux de s'assurer qu'on insère cette disposition dans ce projet de loi. Nous sommes rarement d'accord de ce côté-ci de la Chambre, mais c'était un domaine que nous jugions suffisamment important car le bien-être des Canadiens en était menacé. Cette disposition n'allait pas nuire à l'industrie parce que, comme notre collègue du Bloc l'a déclaré, cela ne lui coûterait pas grand-chose. D'après les chiffres que nous avons obtenus, pour un navire de 100 à 150 passagers, la facture serait inférieure à 2 000 \$; pour un navire transportant 80 passagers, elle serait de 1 600 \$ par année. C'est moins que ce que nous payons pour notre assurance-automobile. En quoi cela pourrait-il nuire à l'industrie?

Ce qui est regrettable dans tout cela, c'est que les représentants du secteur des transports nous ont dit que le secteur de l'assurance ne pouvait s'occuper de cela. Ce sont des balivernes car le secteur de l'assurance en est parfaitement capable. Ce qui est mis en doute, c'est l'information venant des représentants des transports qui ont comparu devant notre comité. Je ne leur ferai jamais plus confiance. Il s'agissait simplement d'inepties appuyées par les députés d'en face.

J'ai trouvé extrêmement décevant d'entendre tous les députés libéraux l'un après l'autre dire qu'ils savaient qu'il fallait modifier la loi et que cela allait venir.

• (1700)

Quand? À quel moment cela va-t-il se produire? Combien de mesures législatives le gouvernement libéral a-t-il dit qu'il allait présenter pour régler les problèmes au Canada? Il ne s'en occupe jamais. Ce ne sont que des promesses et le gouvernement ne nous présente jamais la mesure législative pertinente ou il fait traîner les choses.

C'est un domaine où on ne peut se permettre de tarder à agir. Il est absolument inexcusable de ne pas inclure l'assurance-responsabilité obligatoire dans cette mesure législative. Notre collègue allianciste a présenté un amendement précisant nous allions donner du temps au gouvernement pour qu'il puisse inscrire dans la loi que l'assurance-responsabilité obligatoire devrait être en place en 2003. C'est tout à fait raisonnable. Les députés libéraux se sont contentés de dire que cela viendrait. Le secrétaire parlementaire a dit que cela viendrait parce que le gouvernement savait que c'était nécessaire.

L'Alliance a donc présenté l'amendement voulant qu'on donne jusqu'en 2003 à l'industrie. Des témoins au comité ont dit que l'industrie de l'assurance était déjà capable d'assumer cette responsabilité, que cela ne poserait pas de problème. Cependant, que

*Initiatives ministérielles*

s'est-il passé à la Chambre hier soir? Les libéraux ont rejeté l'amendement et ont refusé de rendre cela obligatoire d'ici 2003.

Le Nouveau Parti démocratique a proposé un amendement afin d'obliger le transporteur qui n'a pas d'assurance responsabilité à afficher un avis à cet égard, parce que les passagers ont le droit de savoir. Que s'est-il passé hier soir à la Chambre? Les libéraux ont rejeté cet amendement, indiquant ainsi, essentiellement, qu'il n'y aura pas d'assurance responsabilité et qu'il ne signalera pas aux Canadiens que cette assurance est inexistante. Rares sont les Canadiens qui sont conscients que certains transporteurs n'ont pas d'assurance responsabilité. Ils s'attendent à ce qu'ils en aient et croient qu'ils en ont. Ils s'y attendent parce que c'est ainsi qu'on fait des affaires fructueuses dans un pays qui a de bonnes lois. Parce que les passagers ne sont pas au courant de cela, ils compromettent leur sécurité. Ils comptent sur nous pour faire le travail que nous sommes censés faire.

À partir du moment où des dispositions en ce sens ne sont pas incluses dans le projet de loi, je ferai l'impossible pour m'assurer que tous les Canadiens d'un océan à l'autre savent que les transporteurs n'ont pas nécessairement une assurance responsabilité. Les libéraux ont eu l'occasion de corriger cette erreur et ils ont raté le coche. Ils ne l'ont pas fait. En conséquence, je crois que chacun de nous a le devoir de s'assurer que tous les Canadiens sont au courant du fait qu'ils ne sont pas automatiquement couverts par une assurance responsabilité lorsqu'ils montent à bord d'un bateau qui transporte des passagers.

Il existe d'excellents transporteurs de passagers. Selon moi, la majorité d'entre eux ont une assurance, mais, comme pour toute autre chose, ce sont ceux qui n'en ont pas qui posent un problème. Il y a d'ailleurs fort à parier que ce sont eux qui sont les transporteurs les moins sûrs. Voilà pourquoi c'est un problème. Nous savons que les entreprises sérieuses et responsables auront une assurance responsabilité. Pourtant, que dit le gouvernement libéral des transporteurs qui n'en ont pas? Il dit qu'un transporteur de passagers n'a pas à informer quiconque du fait qu'il n'a pas d'assurance responsabilité.

Nous avons tous la responsabilité de faire en sorte que les gens le sachent. Cela aura des répercussions non seulement sur les Canadiens, mais sur toutes les personnes qui viennent dans notre pays et qui voyagent à bord d'un bateau, si un incident survient. Elles pourraient certainement tenter des poursuites en responsabilité civile, mais je leur souhaite bonne chance. Si un navire transportant 80 passagers faisait naufrage, combien d'entre nous pensent que le propriétaire aurait suffisamment d'assurance personnelle pour tout couvrir? Combien de maisons ou de voitures lui faudrait-il liquider? Pas assez pour régler les demandes d'indemnisation.

Pour une économie de 1 600 \$ ou 2 000 \$ par année, le gouvernement libéral est prêt à compromettre toute une industrie, car cela aura un impact sur toute l'industrie quand le bruit se répandra qu'elle n'a pas d'assurance. C'est un grave problème.

Je tiens tout particulièrement à ce que les gens de l'Ontario entendent cela, car c'est de cette province que viennent la majorité des députés ministériels. Je parierais que la plus grosse partie du trafic de passagers sur les lacs se fait en Ontario. Or, ces députés font partie du groupe qui a affirmé aux Ontariens qu'ils n'ont pas besoin d'assurance responsabilité.

Premièrement, je voudrais inciter tous les transporteurs à faire ce qui s'impose, sur le plan moral, c'est-à-dire tâcher de contracter une assurance responsabilité. Deuxièmement, tous les transporteurs qui ont une telle assurance devraient le faire savoir à leurs passagers, qui devraient à leur tour s'en informer auprès des autres transporteurs, qui n'en ont peut-être pas.

• (1705)

Il nous faudra faire tout ce que nous pouvons, de façon indirecte, pour le faire savoir aux gens, car le gouvernement n'a pas fait son travail. Il avait l'occasion de proposer un bon projet de loi. Il avait l'occasion de corriger une mauvaise loi. Les députés d'en face avaient tous et chacun l'occasion de voter contre le projet de loi et de faire savoir à leur gouvernement que le projet de loi ne leur plaisait pas parce qu'il y manquait quelque chose, mais ils ne l'ont pas fait.

Ils ont préféré faire exactement ce que le secrétaire parlementaire leur a dit de faire au comité des transports. Il a mis tous ses députés en rang et leur a dit: nous ne pouvons pas faire cela, nous ne pouvons pas y inclure cette disposition, les gars—désolée, mais il n'y avait que des gars—et tout le monde a fait exactement comme il avait dit de faire. Qu'est-il arrivé hier soir? Tous les députés ministériels se sont de nouveau mis en rang et n'y ont même pas réfléchi.

On aurait dû au moins y réfléchir. Quand l'Alliance et le NPD présentent tous deux une motion qui porte sur le même sujet, c'est que la question est importante. Il faut que le problème soit suffisamment important pour que des partis de l'opposition s'y attaquent ensemble. Cela aurait au moins dû faire comprendre aux députés libéraux qu'ils devaient y accorder plus d'attention.

J'ai été très heureuse d'entendre aujourd'hui ce qu'a dit mon collègue du Bloc. Il n'a pas mâché ses mots. Il a parlé de nombreux autres aspects préoccupants. À mon avis, ces questions n'ont pas été débattues lorsque nous en avons discuté la dernière fois. Le député venant du Québec, je conçois qu'il s'intéresse de près, et à juste titre, à la voie maritime. Le député allianciste a lui aussi abordé la question en termes très appuyés.

Je dois reconnaître que j'étais déçue d'entendre le député conservateur déclarer que son parti accorderait son appui. J'ai même eu l'impression qu'il croyait qu'il y aurait prochainement une assurance-responsabilité. Il ne s'est peut-être pas rendu compte que le gouvernement a voté contre cette mesure hier soir et que nous n'aurons pas d'assurance-responsabilité même en 2003.

Je crois que les députés ministériels auraient dû porter attention à ce projet de loi. J'espère que ceux de l'Ontario n'auront pas à regretter leur décision plus tard, si jamais il se produisait une situation où des passagers se retrouveraient sans assurance.

J'encourage ces députés et leur dis que le gouvernement peut, par réglementation, établir un régime d'assurance. Il peut s'assurer qu'il y ait une assurance obligatoire. J'espère que les députés de ce côté-ci exerceront des pressions pour que le gouvernement adopte une réglementation en ce sens. J'espère aussi que les députés libéraux examineront la question de près et réclameront une réglementation, car il ne fait aucun doute que les personnes qui seront le

*Initiatives ministérielles*

plus à risque seront probablement des résidents de l'Ontario, en raison des voies navigables intérieures qu'on y trouve et du nombre de passagers qui les empruntent. Toutes les provinces seront certainement touchées.

En ce qui concerne les Ontariens, un jour, j'écoutais le ministre des Transports qui parlait des routes à péage et disait que les gens avaient voté pour les libéraux et qu'il y aurait donc des routes à péage. Ses propos allaient à peu près en ce sens. Selon lui, les gens avaient voté pour les libéraux, et si les libéraux pensent que c'est la bonne façon de faire, il en sera ainsi. Autrement dit, si nous votons pour les libéraux, nous obtenons de mauvaises lois. C'est ce que nous avons ici.

[Français]

**Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ):** Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole aujourd'hui sur le projet de loi S-2.

Avant de commencer mon exposé, je tiens à féliciter mon collègue, le député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel, qui a pris la parole un peu plus tôt cet après-midi. Je veux lui dire à quel point j'ai apprécié ses commentaires et à quel point tout ce qu'il a dit est vrai.

C'est grave et désolant de constater que, projet de loi après projet de loi, ce gouvernement touche une problématique très spécifique. Il a une bonne idée, mais dès la minute où les partis d'opposition auraient eux aussi des modifications à apporter pour améliorer ledit projet de loi, il est muet et s'en réfère au secrétaire parlementaire. Pour lui, tout ce qui vient de l'opposition, il faut vraiment aborder cela d'une façon très négative.

● (1710)

Cet après-midi, j'ai écouté les députés de l'Alliance et la députée du Nouveau Parti démocratique. N'ayant pas débattu de ce projet de loi, cela m'a apporté une vision qui aurait dû être incluse dans ce projet de loi. Cela ne démontre pas qu'on est idiot quand on écoute les partis d'opposition, mais plutôt qu'on est intelligent. Ils avaient de bonnes idées, ils étaient sur une bonne lancée, mais ils se sont arrêtés en chemin.

C'est grave de s'arrêter, parce que c'est un projet de loi qui se rapporte à une problématique. Entre vous et moi, on ne refait pas les mêmes lois tous les ans; je pense qu'elles sont adoptées pour durer quelques années. Pourquoi s'être arrêté sur une si bonne lancée, en touchant une problématique qu'il était très important d'arrimer pour faire en sorte que, enfin, on ait quelque chose de palpable qui va de l'avant?

Je pense, comme le disait mon collègue, que ce gouvernement est arrogant. C'est grave d'utiliser ce mot, mais il est arrogant. Cela me fait de la peine de le dire, parce que nous avons tous été élus ici par les populations que nous représentons. Ces populations nous ont dit: «Allez nous représenter. J'espère que vous direz à ce gouvernement ce que nous voulons et les suggestions que nous avons à apporter

pour qu'enfin, la société se porte mieux.» Je constate que ce n'est pas le message qu'ils ont dû recevoir. Peut-être qu'ils l'ont eu, mais ils ne l'ont pas compris. C'est dommage.

Je pense que nous faisons tous preuve de bonne volonté à la Chambre, que ce soient les députés de l'Alliance, du NPD, du Parti progressiste-conservateur ou ceux du Bloc. Des fois, je me demande si le gouvernement libéral a cette volonté.

C'est dommage qu'on vienne juste d'avoir une élection, parce que les Canadiens pensent déjà que ce gouvernement n'est plus à l'écoute et cela fait seulement cinq ou six mois qu'il a été élu. Imaginez-vous, dans trois ou quatre ans, il sera complètement déconnecté. On aura adopté des projets de loi qui n'auront pas fait avancer la société canadienne et québécoise.

Ce projet de loi qui concerne la responsabilité en matière maritime valide certains règlements. Il a été déposé au Sénat le 31 janvier 2001. Cette législation actuelle des transports maritimes comprend plusieurs régimes qui régissent la responsabilité civile des propriétaires de navires et armateurs canadiens ou étrangers, ainsi que leurs responsabilités à l'égard des dommages aux biens ou à l'environnement, ou des décès et blessures causés à autrui au cours d'activités maritimes.

Le dossier environnemental est très important pour moi et je vais parler de plusieurs parties de ce projet de loi qui lui sont liées de différentes façons. Finalement, je vais vraiment toucher le problème environnemental. Je pense qu'on n'a plus le droit, pour les générations présentes et futures, de ne pas agir pour protéger notre environnement.

C'est un problème très important pour la survie de la planète. On ne doit faire aucune concession en ce qui concerne le problème environnemental. Je pense qu'on doit mettre de l'avant toutes les mesures connues ou qui seront bientôt découvertes pour contrer les risques environnementaux. Il y a des problèmes très graves, comme le déversement de mazout dans la mer ou près du littoral.

Le projet de loi refonderait les régimes de responsabilité existant en matière maritime, accidents mortels, limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, la responsabilité civile lors du transport de marchandises par eau, la responsabilité civile et les indemnisations pour les dommages dus à la pollution en une seule loi qui comprendrait aussi deux nouveaux régimes, le régime de responsabilité civile des propriétaires de navires envers les passagers et le régime de partage de la responsabilité, applicable à tous les délits régis par la Loi maritime canadienne.

● (1715)

Le projet de loi validerait rétroactivement certains règlements pris sous le régime de la Loi sur la Société canadienne des ports et d'autres pris sous le régime de la Loi sur le pilotage. Les dispositions de validation sont de nature strictement administrative et sont sans rapport avec les régimes de responsabilité civile prévus dans le projet de loi.

### *Initiatives ministérielles*

Je vais parler de la description et de l'analyse de la partie 1, qui touche les blessures corporelles et les accidents mortels. Les dispositions à cet égard se trouvent aux articles 4 à 14.

Suite à une décision rendue en 1993, la Cour d'appel de la Colombie-Britannique a statué que les parents d'une personne décédée dans un accident maritime pouvaient intenter des poursuites en vertu de la partie 14 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

La partie 1 du projet de loi édicterait essentiellement les dispositions de la partie 14, les révisant de manière à donner effet aux divers arrêts pertinents de la Cour suprême du Canada, en particulier, pour mieux refléter l'évolution des lois provinciales traitant des accidents mortels et confirmer que les réclamations pour les décès ou blessures causés par la faute d'autrui peuvent être formulées tant contre les personnes que contre les navires.

La partie 1 ne s'appliquerait qu'aux réclamations présentées sous le régime du droit maritime canadien, au sens de la Loi sur la Cour fédérale, ou à titre de toute autre règle de droit canadien liée à la navigation et à la marine marchande, plus précisément à l'article 5. Toute action fondée sur la partie 1 du projet de loi serait prescrite pour deux ans.

Cela améliorerait une législation, mais ne répondrait pas aux nouveaux problèmes des utilisateurs et usagers. Le Bloc québécois est d'accord avec cette partie qui a pour but de permettre aux personnes à charge d'une personne blessée ou décédée de réclamer des dommages-intérêts. Nous sommes d'accord avec ces mesures, mais nous aurions pu, comme l'a dit mon collègue, être plus attentifs à ce que les témoins sont venus dire durant l'étude du projet de loi en comité.

Je vais également aborder la partie 2, qui touche les articles 15 et 23 qui spécifient le partage de la responsabilité. Il s'agit d'amener le principe que, s'il y a plusieurs personnes ou navires responsables, de faire en sorte que chacun l'est en proportion de sa faute. À défaut de déterminer la faute de chacun, tous sont également responsables et ce, solidairement.

Il est possible au réclamant de poursuivre pour négligence en matière maritime au Canada. Premièrement, la négligence contributive utilisée par le common law à titre de défendeur empêche le réclamant de recouvrer un quelconque montant si le défendeur est à même de prouver que le réclamant a contribué un tant soit peu aux dommages.

Deuxièmement, cela va également toucher le défendeur reconnu responsable de dommages et intérêts, en droit, d'un réclamant qui ne peut pas réclamer une contribution au tiers. Cela touchait vraiment ces articles et cela bonifiait ces articles et ces problématiques. Cela permettait également d'arrimer ce nouveau partage de responsabilité au Code civil du Québec qui a toujours reconnu ces droits.

Toutefois, le gouvernement fédéral n'a jamais édicté de lois semblables à celles des provinces sur le partage, sauf pour les dommages causés par des abordages. C'est important d'avoir cette vision pour que cette problématique soit vraiment arrimée avec le partage des compétences des provinces.

• (1720)

Également, le gouvernement du Québec, avec son Code civil, a toujours été avant-gardiste. Ce n'est pas parce que je demeure au Québec que je dis cela, mais je pense qu'à travers le Canada, on l'a reconnu dans bien des problématiques. Le Code civil a été mis à jour il y a quelques années pour répondre à ce qui se passe. C'est ce qu'il est important de légitimer pour permettre le partage de responsabilité qui touche la partie 2, qui comprend les articles 15 à 23. Nous sommes, en principe, d'accord avec ce partage de la responsabilité que couvre la partie 2.

Je vais aussi toucher la partie 3, qui concerne les articles 24 à 34. C'est la «Limitation de responsabilité en matière de créances maritimes». Je pense que c'est très important de faire en sorte de départager la responsabilité, soit monétaire ou par unités de compte ou droits de tirage spéciaux émis par le Fonds monétaire international, aux termes de la Convention de 1976 conclue à Londres et aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, avec une extension pour couvrir la responsabilité des propriétaires de docks, canaux ou ports.

Selon le paragraphe 23(1), j'aimerais également souligner que les réclamations découlant d'un abordage seront prescrits pour deux ans. Cependant, tout tribunal compétent pour juger une telle action pourrait, en conformité avec ses règles, proroger le délai de prescription de deux ans dans la mesure et aux conditions qu'il juge convenables. Le tribunal pourrait ainsi proroger le délai, s'il était convenu qu'au cours des deux ans, il n'y avait eu aucune occasion raisonnable de saisir le navire, soit dans les limites d'une province ou du Canada.

C'est très important, parce que parfois, cela prenait du temps. Ces causes-là prenaient du temps à se régler. On pouvait arrimer le bateau et, avant que tout le monde s'entende—on sait comment les procédures judiciaires sont longues—, cela permettait de prolonger d'une façon indue des règlements de cours.

Avec cet article, cela va permettre d'accélérer l'identification de la responsabilité et permettre également de faire en sorte que les réclamations soient réglées de la façon la plus rapide possible. C'est une limite de responsabilité en matière de créances maritimes.

Comme mon collègue le disait, ce seul point de la loi aurait pu encore être très amélioré. Je pense que nous, du Bloc québécois, serons d'accord avec cet aspect qui touche la partie 3. Mais avec tout ce qu'on a entendu dans le passé, avec des causes qui ont duré des années, avec des personnes qui sont venues témoigner devant le comité, qui sont venus dire qu'il fallait agir et nous donner des moyens de le faire, je pense que ce gouvernement n'est pas allé assez loin.

Je sais que mon temps s'écoule très rapidement. Comme je le disais au début de mon intervention, je vais également parler du dossier environnemental. On le sait, c'est très important. C'est incroyable à quel point on voit partout à travers le monde des causes environnementales. On voit des navires qui ont déversé dans l'environnement une partie de leur cargaison. On voit à quel point, écologiquement, c'est inacceptable. Cela va prendre des années et des années avant que la flore, la faune et tout le littoral de ces côtes

*Initiatives ministérielles*

où ont eu lieu les déversements reprennent le dessus pour qu'enfin on puisse les retrouver comme avant.

On le sait, il y a beaucoup d'espèces en voie de disparition. Il y a des oiseaux et des espèces marines qui sont menacés. C'est très important de pouvoir faire en sorte qu'on puisse être très vigilants. Je pense qu'on ne doit plus laisser ces compagnies se promener sur la planète et faire ce qu'elles veulent.

• (1725)

Au sujet du fonds de cent millions de dollars, je vais prendre l'exemple de ce qui s'est produit sur les côtes françaises, il y a quelques années. Au départ, cela devait coûter quelques millions de dollars et en fin de parcours, c'était en hausse; 100 millions de dollars, c'est très peu. Dans ce projet de loi, on aurait dû mettre un montant beaucoup plus élevé. On ne sait plus du tout aujourd'hui quels seront les coûts pour remettre en état ce que l'on a détruit.

Loin de moi l'idée d'apeurer les gens qui nous écoutent aujourd'hui. Non, ce n'est pas mon but, je n'ai jamais voulu faire cela, mais il faut être responsables. À titre de personnes responsables, on doit dire aux compagnies pétrolières, ces compagnies qui ont une très grande responsabilité, qu'elles doivent assumer cette responsabilité.

Dans le projet de loi, on dit, aux articles 93 et suivants, sous la rubrique «Contributions à la Caisse d'indemnisation», que les propriétaires de navires et armateurs devront verser une somme de 30¢ par tonne métrique «au-delà de trois cents tonnes métriques, d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importée au Canada sur un navire [. . .] expédiée par navire d'un endroit au Canada». Cette somme est celle fixée le 31 mars 1999, à laquelle s'ajoutent des indemnités annuelles. Je pense que c'est généreux. Ce projet de loi est généreux envers les compagnies pétrolières.

Depuis un an et demi ou deux ans, il y a une escalade effrénée des coûts. Le gouvernement dit qu'il n'est pas responsable. Les compagnies pétrolières disent qu'elles manquent d'argent, mais elles font des profits astronomiques. Je ne dirai pas ce que les gens de chez nous disent. Au Saguenay, on a des termes pour identifier ces gens-là, mais je ne le dirai pas, vous me diriez que ce n'est pas parlementaire. Permettez-moi de le penser et de dire que c'est indécent. Il faut parler de l'argent que ces compagnies ont accumulé sur le dos des démunis.

Vous avez sûrement des gens démunis dans votre comté, monsieur le Président. Vous avez des travailleurs agricoles, des chauffeurs de taxis, des chauffeurs d'autobus scolaires, tous ces gens qui ont besoin de leur voiture pour aller travailler. Ne pensez-vous pas que c'est affreux pour eux?

Dans la région de Québec, j'ai payé 89¢ le litre d'essence ordinaire. C'est quelque chose. Qu'est-ce que ce sera cet été? Il paraît que pendant le temps des vacances, les gens ne regardent plus à la dépense. Je pense que c'est indécent de penser ainsi.

Comme l'a dit mon collègue, le Bloc québécois va appuyer ce projet de loi, avec réserve. Je pense qu'on aurait dû l'améliorer pour dire enfin que nous allons agir dans le bon sens.

[Traduction]

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

**Des voix:** Le vote.

**Le président suppléant (M. Bélair):** Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Bélair):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Bélair):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

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

**Une voix:** Avec dissidence.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

\* \* \*

• (1730)

### LA LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 1997

La Chambre reprend l'étude du projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi d'exécution du budget de 1997 et la Loi sur la gestion des finances publiques, dont le comité a fait rapport sans propositions d'amendement.

**Le président suppléant (M. Bélair):** Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la Chambre passe maintenant aux votes par appel nominal différés à l'étape du rapport du projet de loi C-17.

Convoquez les députés.

• (1755)

(La motion n° 1, mise aux voix, est rejetée.)

(Vote n° 93)

#### POUR

Députés

Abbott  
Bachand (Saint-Jean)  
Bellehumeur  
Bergeron  
Blaikie  
Bourgeois  
Brien  
Cadman  
Casson  
Clark  
Crête  
Dalphond-Guiral  
Day

Anderson (Cypress Hills—Grasslands)  
Bailey  
Benoit  
Bigras  
Borotsik  
Breitkreuz  
Brisson  
Cardin  
Chatters  
Comartin  
Cummins  
Davies  
Desjarlais

*Initiatives ministérielles*

Desrochers	Duceppe	Matthews	McCallum
Elley	Epp	McCormick	McGuire
Fitzpatrick	Forseth	McKay (Scarborough East)	McLellan
Gagnon (Champlain)	Gagnon (Québec)	McTeague	Mills (Toronto—Danforth)
Gallant	Girard-Bujold	Mitchell	Murphy
Godin	Grey (Edmonton North)	Myers	Nault
Guay	Harris	Neville	Normand
Hearn	Hill (Macleod)	O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Hilstrom	Jaffer	Owen	Pagtakhan
Laframboise	Lanctôt	Paradis	Parrish
Lebel	Lill	Peric	Phinney
Loubier	Lunn (Saanich—Gulf Islands)	Pickard (Chatham—Kent Essex)	Pillitteri
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Manning	Proulx	Redman
Marceau	Mark	Reed (Halton)	Regan
Mayfield	McNally	Richardson	Robillard
Ménard	Meredith	Rock	Saada
Merrifield	Mills (Red Deer)	Savoy	Scott
Moore	Nystrom	Sgro	Shepherd
Obhrai	Paquette	Speller	St. Denis
Penson	Perron	St-Jacques	St-Julien
Peschisolido	Proctor	Steckle	Stewart
Rajotte	Reid (Lanark—Carleton)	Szabo	Telegdi
Reynolds	Robinson	Thibault (West Nova)	Thibeault (Saint-Lambert)
Rocheleau	Roy	Tirabassi	Tobin
Sauvageau	Schmidt	Tonks	Torsney
Skelton	Solberg	Ur	Valeri
Sorenson	Spencer	Vancief	Volpe
St-Hilaire	Stinson	Whelan	Wilfert
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)	Wood—139	
Tremblay (Lac-Saint-Jean—Saguenay)	Vellacott		
Venne	Wasylycia-Leis		
Wayne	White (Langley—Abbotsford)		
White (North Vancouver)	Williams		
Yelich—93			

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Carroll	Cauchon
Coderre	Dubé
Gauthier	Guimond
Harb	Minna
Picard (Drummond)	Tremblay (Rimouski-Neigette-et-la Mitis)

## CONTRE

## Députés

Adams	Alcock
Allard	Anderson (Victoria)
Assad	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bellemare	Bennett
Bertrand	Bevilacqua
Binet	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Byrne	Caccia
Calder	Cannis
Caplan	Carignan
Castonguay	Catterall
Chamberlain	Charbonneau
Collenette	Comuzzi
Copps	Cotler
Cullen	Cuzner
DeVillers	Dhaliwal
Drouin	Duhamel
Duplain	Eggleton
Eyking	Farrah
Finlay	Fontana
Fry	Gagliano
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grose
Guarnieri	Harvard
Harvey	Hubbard
Ianno	Jackson
Jennings	Jordan
Keyes	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Kraft Sloan
Lastewka	Lavigne
Lee	Leung
Lincoln	Longfield
MacAulay	Macklin
Mahoney	Malhi
Maloney	Marcil
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)

**Le Président:** Je déclare la motion n° 1 rejetée.

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.)** propose: Que le projet de loi soit agréé à l'étape du rapport.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les oui l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

• (1800)

**Mme Marlene Catterall:** Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le vote sur la motion précédente s'applique à l'inverse à la motion dont la Chambre est maintenant saisie.

**Le Président:** Y a-t-il consentement unanime pour procéder de cette façon?

**Des voix:** D'accord.

**M. Rick Borotsik:** Monsieur le Président, je voudrais qu'il soit consigné dans le hansard que le député de Fundy—Royal vote de la même façon que son parti sur cette motion aussi.

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n<sup>o</sup> 94)

### POUR

#### Députés

Adams	Alcock
Allard	Anderson (Victoria)
Assad	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bellemare	Bennett
Bertrand	Bevilacqua
Binet	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Byrne	Caccia
Calder	Cannis
Caplan	Carignan
Castonguay	Catterall
Chamberlain	Charbonneau
Collenette	Comuzzi
Copps	Cotler
Cullen	Cuzner
DeVillers	Dhaliwal
Drouin	Duhamel
Duplain	Eggleton
Eyking	Farrah
Finlay	Fontana
Fry	Gagliano
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grose
Guarnieri	Harvard
Harvey	Hubbard
Ianno	Jackson
Jennings	Jordan
Keys	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Kraft Sloan
Lastewka	Lavigne
Lee	Leung
Lincoln	Longfield
MacAulay	Macklin
Mahoney	Malhi
Maloney	Marcil
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Matthews	McCallum
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan
McTeague	Mills (Toronto—Danforth)
Mitchell	Murphy
Myers	Nault
Neville	Normand
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Owen	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Peric	Phinney
Pickard (Chatham—Kent Essex)	Pillitteri
Proulx	Redman
Reed (Halton)	Regan
Richardson	Robillard
Rock	Saada
Savoy	Scott
Sgro	Shepherd
Speller	St. Denis
St-Jacques	St-Julien

Steckle  
Szabo  
Thibault (West Nova)  
Tirabassi  
Tonks  
Ur  
Vanclief  
Whelan  
Wood—139

Stewart  
Telegdi  
Thibeault (Saint-Lambert)  
Tobin  
Torsney  
Valeri  
Volpe  
Wilfert

### CONTRE

#### Députés

Abbott	Anderson (Cypress Hills—Grasslands)
Bachand (Saint-Jean)	Bailey
Bellehumeur	Benoit
Bergeron	Bigras
Blaikie	Borotsik
Bourgeois	Breitkreuz
Brien	Brisson
Cadman	Cardin
Casson	Chatters
Clark	Comartin
Crête	Cummins
Dalphondu-Guiral	Davies
Day	Desjarlais
Desrochers	Duceppe
Elley	Epp
Fitzpatrick	Forseth
Gagnon (Champlain)	Gagnon (Québec)
Gallant	Girard-Bujold
Godin	Grey (Edmonton North)
Guay	Harris
Hearn	Herron
Hill (MacLeod)	Hilstrom
Jaffer	Laframboise
Lancôt	Lebel
Lill	Loubier
Lunn (Saanich—Gulf Islands)	MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)
Manning	Marceau
Mark	Mayfield
McNally	Ménard
Meredith	Merrifield
Mills (Red Deer)	Moore
Nystrom	Obhrai
Paquette	Penson
Perron	Peschisolido
Proctor	Rajotte
Reid (Lanark—Carleton)	Reynolds
Robinson	Rocheleau
Roy	Sauvageau
Schmidt	Skelton
Solberg	Sorenson
Spencer	St-Hilaire
Stinson	Thompson (New Brunswick Southwest)
Thompson (Wild Rose)	Tremblay (Lac-Saint-Jean—Saguenay)
Vellacott	Venne
Wasylcia-Leis	Wayne
White (Langley—Abbotsford)	White (North Vancouver)
Williams	Yelich—94

### DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Carroll	Cauchon
Coderre	Dubé
Gauthier	Guimond
Harb	Minna
Picard (Drummond)	Tremblay (Rimouski-Neigette-et-la Mitis)

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée.

Comme il est 18 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

*Initiatives parlementaires***INITIATIVES PARLEMENTAIRES***[Traduction]***LE LOGEMENT**

**M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne)** propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait présenter une mesure législative pour exonérer de la TPS les victimes de la défaillance prématurée de l'enveloppe du bâtiment qui sont admissibles au programme d'allègement de la taxe de vente provinciale de la Colombie-Britannique et qu'il devrait apporter les modifications corrélatives qui s'imposent.

—Monsieur le Président, la défaillance de l'enveloppe du bâtiment, la crise liée aux défauts de construction de logements en copropriété, a eu des répercussions dévastatrices sur le marché de l'immobilier en Colombie-Britannique. Elle s'est révélée dévastatrice pour les familles et les milliers de propriétaires de logements dont elle a englouti les économies et dissipé les rêves, pour les laisser en pleine crise financière.

La crise des copropriétés qui prennent l'eau concerne plus de 50 000 logements qui ont été détériorés et détruits. Les copropriétaires touchés doivent aujourd'hui payer des réparations se chiffrant en moyenne à 21 043 \$ par unité. On calcule à 58 543 \$ les pertes totales subies par le copropriétaire moyen sur son investissement; il y a eu 12 879 faillites civiles directement attribuables à cette crise et au moins 7 500 propriétaires de condominiums ayant pris l'eau ont déclaré, ou comptent déclarer, faillite par suite de cette catastrophe.

Il ne s'agit pas que de statistiques. Je voudrais rapporter à la Chambre le cas de quelques-uns de mes électeurs que cette affaire accable.

Carma Albert vit au Glenborough, dans le centre de la localité de Coquitlam. Carma siège au conseil local et participe à la coordination du projet communautaire de reconstruction de 1,7 million de dollars. Carma et son mari espéraient que leur logement leur aurait servi de tremplin pour l'achat de leur future maison.

Il semble maintenant qu'avec des travaux de réparation évalués à près de 19 000 \$, leurs plans devront être mis en attente pendant un bon bout de temps. Soit dit en passant, Carma est la mère d'un petit bébé âgé de deux mois seulement.

Claudette Friesen est une autre de mes électrices. Elle habite avec son mari et sa fille dans le Madison, dans le centre-ville de Coquitlam, dans ma circonscription. Ils ont aussi une fille qui vient de se marier. Claudette participe très activement aux activités locales en tant que présidente de l'association communautaire du centre-ville de Coquitlam et présidente de l'association des copropriétaires du Madison, qui gère des travaux de réparations d'environ un million de dollars. Elle est membre fondatrice de l'association des propriétaires de condos de Tri-Cities et fait partie de plusieurs comités municipaux, dont le groupe de travail chargé par le maire d'étudier le problème de la défaillance de l'enveloppe des bâtiments.

Elle est également atteinte de la sclérose en plaques. Les travaux de réparation pour sa famille ont été évalués à 15 000 \$, à quoi s'ajoutent d'autres travaux de réparation évalués à environ 3 000 \$.

On observe ce genre de tragédies un peu partout en Colombie-Britannique. En comptant les propriétaires de condos qui prennent l'eau et les membres de leur famille élargie, cette crise a touché directement 250 000 personnes, soit un électeur sur dix en Colombie-Britannique. Vingt-quatre des 34 circonscriptions de la province sont touchées directement par ce problème, qui a un impact énorme.

Le problème a un impact économique concomitant dévastateur. Quand les gouvernements locaux sont poursuivis devant les tribunaux en tant que défendeurs dans les causes judiciaires relatives aux condos qui prennent l'eau, tous les contribuables sont appelés à payer.

• (1805)

Les contribuables doivent casquer à nouveau quand la Société canadienne d'hypothèques et de logement, une société d'État et le plus important assureur hypothécaire au Canada, paie le plus gros du coût des forclusions. De même, quand des propriétaires font faillite, leurs créanciers rangent cette mauvaise créance parmi les dépenses d'entreprise.

Compte tenu de tout cela, cela fait trois ans que l'ancien premier ministre de la Colombie-Britannique, David Barrett, a été nommé à la tête d'une commission chargée d'examiner ce désastre. La commission a déposé son rapport en juin 1998 et a fait 82 recommandations afin, comme l'indique le titre du rapport, de créer un regain de confiance dans la construction domiciliaire.

On a notamment recommandé au gouvernement de verser 300 millions de dollars dans un régime d'indemnisation visant à aider les propriétaires à réparer leurs copropriétés qui prennent l'eau. Le 17 juillet 1998, le ministre chargé de la Société canadienne d'hypothèques et de logement a annoncé que le gouvernement fédéral prêterait 75 millions de dollars au fonds de reconstruction. En vérité, le gouvernement fédéral ne donnera pas un cent aux propriétaires touchés.

Bien au contraire. Au moment même où le gouvernement fédéral consent un prêt sans intérêt de 75 millions de dollars à la Colombie-Britannique, argent que personne n'a encore vu ni dépensé, soit dit en passant, il récolte une somme rondelette en appliquant la TPS sur le coût des réparations. Sur trois ans, le coût d'inactivité de cet argent, c'est-à-dire l'intérêt perdu sur le montant du prêt fédéral de 75 millions de dollars à la Colombie-Britannique, est de l'ordre de 13 millions de dollars.

Cependant, avant que les députés du gouvernement libéral ne se félicitent pour cette contribution, ils devraient savoir que la crise les avantage énormément.

À ce jour, le gouvernement fédéral a touché 40,7 millions de dollars de recettes provenant de la TPS sur les 581 millions de dollars que les propriétaires des copropriétés qui prennent l'eau ont dépensé pour les réparer. Si l'on déduit le coût d'inactivité de 13 millions de dollars lié au prêt de 75 millions de dollars, on obtient environ 30 millions de dollars, montant qui représente le profit net de TPS que le gouvernement fédéral est allé chercher dans les poches des victimes de cette catastrophe. Le gouvernement est gagnant.



Tandis que les familles à faible et à moyen revenu de ma circonscription et d'un bout à l'autre de la Colombie-Britannique jonglent avec les factures qu'ils ne cessent de recevoir par suite de cette catastrophe, le gouvernement n'aide personne, mais il s'emplit les poches en riant.

Ma motion est la suivante:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait présenter une mesure législative pour exonérer de la TPS les victimes de la défaillance prématurée de l'enveloppe du bâtiment qui sont admissibles au programme d'allègement de la taxe de vente provinciale de la Colombie-Britannique et qu'il devrait apporter les modifications corrélatives qui s'imposent.

Cette motion n'est rien de plus que l'application au niveau fédéral des recommandations 79 et 80 de la Commission Barrett, *Renewal of Trust and Residential Construction*, partie 2, volume 1, page 52.

En voici le texte:

79. Aux fins de la reconstruction, la TPS et la TVP à payer sur les réparations et les rénovations admissibles devraient être annulées. De cette façon, le propriétaire-occupant est traité, aux fins de la taxe, comme le propriétaire-locateur.

80. La TPS et la TVP qui ont été payées pour les rénovations devraient être remboursées aux propriétaires.

J'aurais trois choses à dire à propos de ces recommandations. Tout d'abord, la Commission Barrett croit que tous les contribuables doivent être traités également. Si un propriétaire peut déduire aux fins de l'impôt le coût des réparations d'un appartement qui coule, l'exonération de la TPS doit également être offerte à un propriétaire-occupant qui a dans le même immeuble un appartement défectueux.

Le gouvernement prétend être l'ami des pauvres, des opprimés, des gagne-petit, mais il taxe les propriétaires de la classe ouvrière sur les réparations de leur appartement qui coule et se dégrade, mais il offre une exonération lorsque les réparations sont à la charge du propriétaire de l'immeuble.

Deuxièmement, le gouvernement de la Colombie-Britannique a adopté sans réserves les recommandations 79 et 80 et créé le programme d'exonération de la TPV, programme qui est géré par le bureau provincial chargé de la protection des propriétaires de logement.

Le gouvernement provincial assure que le remboursement de la TVP est consenti seulement aux victimes visées, soit les personnes qui possèdent des condominiums qui présentent des problèmes d'étanchéité ou qui habitent dans ces condos et qui peuvent prouver qu'elles ont payé les réparations nécessaires.

Les documents que les personnes admissibles peuvent présenter sont les suivants: premièrement, un certificat attestant que les réparations étaient dues à une enveloppe de bâtiment défectueuse et qu'il ne s'agissait pas de travaux d'entretien; deuxièmement, une déclaration solennelle de l'entrepreneur attestant que les réparations ont été effectuées; troisièmement, des copies des contrats et des ordres de modification de même que des factures ou des décomptes de travaux à l'appui du coût des réparation dont fait état la demande.

### Initiatives parlementaires

Le gouvernement fédéral pourrait facilement décider de restreindre ce programme en ne consentant le remboursement de la TVP qu'aux personnes admissibles à l'allocation d'assistance. Contrairement au programme de remboursement des frais de chauffage que ce gouvernement a bâclé au début de l'année, cette approche est à toute épreuve et, ce qui est plus important encore, elle est pertinente et sensible.

Le troisième point que je tiens à soulever est celui de la pertinence de créer une commission comme la Commission Barrett dans l'avenir puisque le gouvernement fédéral a simplement ignoré les recommandations de cette commission.

• (1810)

Le gouvernement fédéral examine actuellement la question de la réforme de notre système de soins de santé. M. Romanow, ancien premier ministre respecté de la Saskatchewan, dirige les efforts dans ce sens. Il présentera ses recommandations dans un rapport aux Canadiens et à la Chambre dans 18 mois.

Je demande au gouvernement de penser au cynisme qu'un tel geste ne manquera pas de susciter et au précédent qu'il crée en ignorant les recommandations de la commission Barrett. Si le gouvernement dédaigne le rapport de la commission Barrett, comment les Canadiens peuvent-ils avoir confiance qu'il respectera les rapports d'autres commissions comme celle-là? En faisant la sourde oreille aux recommandations qui lui sont faites, comme le prétend la commission Barrett, le gouvernement laisse entendre que les rapports des commissions futures, dont la commission Romanow, vont eux aussi aller dormir sur les tablettes des libéraux.

À quoi bon alors demander aux contribuables de payer pour cette initiative politique à la gomme si les recommandations de la commission sont tout simplement ignorées?

Nous savons que le coût des réparations d'une copropriété moyenne qui prend l'eau est de 21 043 \$. La TPS s'ajoutant à ce coût s'élève à 1 473 \$. À supposer que le nombre de 50 000 copropriétés qui prennent l'eau avancé par la Commission Barrett soit juste, cela signifie que le gouvernement renoncerait à 73,6 millions de dollars en TPS sur les réparations pour colmater les fuites dans ces copropriétés.

C'est ce que je demande dans la motion: qu'on épargne la TPS aux copropriétaires admissibles à l'exemption de la TVP accordée par le gouvernement de la Colombie-Britannique. Je souligne en passant que le coût de cette mesure ne représente qu'un maigre 20 p. 100 de la subvention de 560 millions de dollars annoncée par la ministre du Patrimoine canadien la semaine dernière pour l'art sur Internet et d'autres projets culturels assortis.

Il n'a pas échappé à mon attention, ni à celle des malheureux propriétaires de condos qui nous écoutent, que nous n'allons pas voter sur cette motion, que le gouvernement ne prend pas au sérieux, mais que nous allons bientôt voter sur l'importante question de la création d'un poste de poète parlementaire. J'espère seulement que le titulaire de ce poste saura exprimer élégamment, dans des vers iambiques, la profondeur de la frustration et de la détresse ressentie par les personnes qui habitent dans des propriétés

*Initiatives parlementaires*

qui prennent l'eau, qui ne vont pas demander de subventions pour Internet et dont le gouvernement fait fi des besoins.

Je présente cette motion dans une optique visant à renforcer les relations fédérales-provinciales et à encourager le gouvernement fédéral à travailler en partenariat avec celui de la Colombie-Britannique pour mettre en oeuvre les recommandations nos 79 et 80 de la commission Barrett. En respectant ces recommandations, le gouvernement fédéral enverrait un message clair aux gens de la Colombie-Britannique, un message montrant qu'il est disposé à travailler avec leur gouvernement pour résoudre les problèmes les plus graves auxquels elle fait face actuellement.

Ma motion est probablement aussi avantageuse pour le Trésor fédéral, car les entrepreneurs ne peuvent soustraire à l'impôt les revenus qu'ils tirent des réparations qu'ils effectuent si les clients ont besoin d'un reçu pour demander leur exonération de la TPS. On peut supposer que c'est ce qui justifie dans une certaine mesure l'exonération partielle de la TPS que le gouvernement accorde pour les nouvelles maisons et les rénovations domiciliaires.

Le gouvernement a résisté à maintes occasions aux demandes d'exonération de la TPS visant les réparations faites aux logements en copropriété ayant connu des problèmes d'infiltration d'eau. Un communiqué rendu public le 17 juillet 1998 et dans lequel M. Gagliano annonce une aide fédérale aux propriétaires de logements en copropriété ayant subi des infiltrations d'eau dans la partie côtière inférieure de la Colombie-Britannique, prévoit à peu près ceci:

Un allègement fiscal ou une subvention à caractère fiscal, comme ce que préconisait le rapport de la commission Barrett, ne serait pas une solution équitable pour l'ensemble des Canadiens. Le gouvernement du Canada part du principe que le régime fiscal fédéral a des assises nationales et qu'il serait difficile d'accorder une aide fiscale aux propriétaires de logements endommagés par des infiltrations d'eau en Colombie-Britannique tout en excluant les autres. Il serait aussi difficile de fournir une subvention à caractère fiscal pour les coûts de réparations occasionnés par une cause en particulier, mais pas par d'autres.

Je crois savoir que cela traduisait bien la position du gouvernement à l'époque, position qui n'a pas évolué depuis. Le fait que le secrétaire parlementaire du ministre des Finances soit ici avec cinq bouquins sur son pupitre pour répondre à mon discours d'aujourd'hui signifie que le gouvernement va réagir à ma motion en présentant des arguments économiques et que le ministre ne répondra pas personnellement.

Je voudrais attirer l'attention de la Chambre sur la dernière phrase du communiqué du ministre que je viens de lire:

Il serait aussi difficile de fournir une subvention à caractère fiscal pour les coûts de réparations occasionnés par une cause en particulier, mais pas par d'autres.

Je voudrais citer un extrait tiré de la page 5 du Bulletin 4028 de Revenu Canada intitulé *Remboursement de la TPS/TVH pour habitations neuves*, qui a été mis à jour le 26 avril de cette année. Il se lit comme suit:

Vous pourriez avoir droit au remboursement d'une partie de la TPS/TVH que vous payez sur le prix d'achat ou sur le coût de construction de votre habitation, si vous êtes un particulier et que vous êtes dans l'une des situations suivantes: Vous achetez une habitation neuve ou rénovée en grande partie d'un constructeur et vous louez le terrain de ce dernier; Vous construisez votre propre habitation, vous y faites des rénovations majeures ou vous construisez un ajout majeur (ou vous engagez une autre personne pour faire le travail); Votre habitation a été la proie des flammes et a été reconstruite par la suite.

Prenez note que le dernier alinéa, où il est dit que la TPS est remboursée si votre habitation a été la proie des flammes et a été reconstruite par la suite, contredit tout à fait les observations du ministre que je viens de lire.

Si je comprends bien la position du gouvernement, il s'ensuit que le gouvernement ne rembourserait pas la TPS aux propriétaires d'appartements en copropriété dont le toit fuit qui doivent faire des réparations imprévues et qui ont été touchés par l'effondrement en 1999 du nouveau régime de garantie résidentielle, mais son collègue, le ministre du Revenu national, remboursera la TPS à ceux qui sont aux prises avec «des coûts de réparation imprévus occasionnés par une cause en particulier», le feu en l'occurrence, même si, dans bien des cas, les dommages causés par le feu sont assurés.

• (1815)

Une politique aussi contradictoire semble caractéristique du gouvernement. Celui-ci offre de l'aide aux personnes qui n'en ont pas vraiment besoin alors qu'il taxe et exploite celles qui sont en détresse. Le gouvernement libéral va même à l'encontre d'un principe directeur de la TPS. Comme le savent de nombreux Canadiens, le gouvernement étend, par règlement, l'exemption de TPS aux Canadiens qui construisent un patio, ajoutent un second étage à leur maison ou transforment leur abri d'auto en garage.

Toutefois, il n'étend pas cette exemption aux Canadiens qui essaient de réparer leur condo en mauvais état afin d'éviter la détérioration de leur maison. Des décisions de ce genre, qui reflètent une politique nettement contradictoire, sans aucune considération pour les victimes, font que les Canadiens sont mécontents contre l'institution du Parlement et minent la capacité du Parlement de prétendre représenter les personnes qui sont dans le besoin.

Nous avons vu que le gouvernement est disposé à accorder une exemption de TPS dans des cas où des réparations et des rénovations sont entreprises ou même des maisons sont construites. Toutefois, il n'étend pas cette exemption de TPS aux personnes qui en ont le plus besoin, soit 10 p. 100 de mes électeurs. Une commission provinciale respectée l'a recommandé et la province a rapidement donné suite à cette recommandation et a déjà établi un mécanisme efficace de distribution de cette exemption. Étonnamment, le gouvernement refuse de ne la donner qu'aux seules personnes qui en ont besoin.

Au nom de milliers d'électeurs de ma circonscription, de dizaines de milliers de Britanno-Colombiens et de toutes les personnes qui demandent que cette affaire soit traitée avec compassion et justice, je demande au gouvernement de donner suite aux recommandations nos 79 et 80 de la commission Barrett en accordant aux propriétaires de condos défectueux le même traitement qu'aux personnes qui réparent des bâtiments endommagés par le feu et de faire preuve de compassion à l'égard des personnes dont la maison et la vie ont été détruites par cette crise. Je demande au gouvernement d'appuyer ma motion et de traiter les propriétaires de condos défectueux avec toute la justice, le respect et la compassion qu'ils méritent.

**M. Roy Cullen (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir

*Initiatives parlementaires*

l'occasion de parler de la motion présentée par le député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam.

La motion propose que le gouvernement présente une mesure législative pour exonérer de la TPS les victimes de la défaillance prématurée de l'enveloppe du bâtiment ou les propriétaires de copropriétés qui prennent l'eau, si vous préférez, qui sont admissibles au programme d'allègement de la taxe de vente provinciale de la Colombie-Britannique.

Le gouvernement fédéral comprend très bien les difficultés et les inconvénients que subissent certaines personnes de la Colombie-Britannique à cause de la défaillance prématurée de l'enveloppe de leurs copropriétés à cause des dommages causés par l'humidité. J'étais à Victoria il n'y a pas très longtemps. J'ai parlé à de nombreuses victimes de cette situation regrettable.

Je peux garantir à notre collègue que le gouvernement fédéral a étudié attentivement les demandes d'aide de la part de propriétaires de copropriétés en Colombie-Britannique dans la partie sud-ouest de la province et sur l'île de Vancouver.

Pour bien montrer à quel point le gouvernement fédéral se préoccupe de la question, je rappelle à la Chambre que, par l'entremise de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, en octobre 2000, il a annoncé 27,7 millions de dollars pour les propriétaires de maisons endommagées par l'humidité. Il y avait également le programme de 75 millions de dollars de prêts sans intérêt. Ces fonds, qui ont été débloqués dans le cadre du programme provincial de prêts à la reconstruction, vont grandement aider les propriétaires qui ont du mal, sur le plan financier, à effectuer les réparations nécessaires.

En ce qui concerne la motion du député, le gouvernement fédéral croit que la TPS n'est pas le bon moyen pour remédier aux effets de crises régionales. Les députés se rappellent sans doute que la TPS est censée être une taxe générale qui s'applique sur la même assiette fiscale dans tout le pays. Ainsi, il serait extrêmement difficile de justifier d'accorder un allègement fiscal aux propriétaires de logements endommagés par l'eau en Colombie-Britannique tout en excluant les gens d'autres régions du pays qui ont également acheté des maisons de mauvaise qualité. Que faisons-nous pour ces derniers?

De plus, il serait difficile de justifier d'offrir une subvention fiscale pour des coûts de réparation imprévus découlant de dégâts d'eau mais non pour des coûts de réparation reliés à d'autres causes. Les dégâts d'eau ont-ils quelque chose de spécial?

• (1820)

Le gouvernement est favorable à l'idée et a accordé beaucoup d'attention aux demandes d'aide de toutes sortes, non seulement dans le contexte des condominiums endommagés en Colombie-Britannique, mais aussi dans le cas des graves dommages causés aux maisons par les inondations, au Saguenay en 1996 et au Manitoba en 1997, et par la tempête de verglas au Québec et en Ontario en 1998. Puisqu'on n'a pas accordé un allègement régional de la TPS

après ces crises, il ne conviendrait pas d'avoir recours à la TPS pour procurer un allègement régional limité à la Colombie-Britannique.

Le gouvernement est d'avis qu'il vaut mieux procurer un allègement fiscal aux Canadiens à faible revenu que d'exonérer certains articles précis de la TPS. On le fait par le truchement du crédit pour TPS qui aide à alléger le fardeau fiscal des familles et des personnes à faibles revenus et veille ainsi à ce que le système de la taxe de vente tienne compte des différents revenus et types de familles.

Le député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam a parlé de l'allocation pour frais de chauffage. Cette mesure a touché 11 millions de Canadiens et coûté 1,3 milliard de dollars. Elle a été accordée à ceux qui avaient droit au remboursement de TPS et a été transmise directement aux Canadiens. Ce ne sont pas les pétrolières qui en ont profité comme ça aurait été le cas selon la proposition de l'Alliance canadienne. L'allocation a été transmise directement aux Canadiens qui avaient besoin d'aide pour payer les coûts élevés du chauffage l'hiver dernier. À ce titre, ce fut une mesure très efficace pour cibler surtout les familles à faible revenu et leur procurer un allègement fiscal.

C'est pourquoi le gouvernement n'est pas d'accord avec l'idée de fournir de l'aide par le truchement du régime fiscal. Cependant, je tiens à dire au député que le gouvernement fédéral va continuer à travailler en collaboration avec le gouvernement de la Colombie-Britannique pour aider les propriétaires de ces maisons ou de ces condominiums endommagés par l'humidité à payer les réparations.

En octobre 2000, le gouvernement a annoncé une aide de 27,7 millions de dollars, ce qui témoigne de son engagement à cet égard. La Société canadienne d'hypothèques et de logement continuera de collaborer avec les autres intervenants qui s'occupent de recherche et d'architecture domiciliaire pour trouver des solutions pratiques aux problèmes causés par l'humidité. Pour toutes les raisons ci-dessus, je ne peux appuyer la motion du député.

**Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD):** Monsieur le Président, je remercie le député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam d'avoir présenté cette motion. À l'instar de mon collègue, je représente une circonscription de la Colombie-Britannique. J'ai personnellement pris connaissance, en conversant avec mes électeurs et en visitant des foyers de Vancouver-Est, des dégâts causés par les condominiums qui prenaient l'eau.

J'ai écouté le secrétaire parlementaire intervenir au nom du gouvernement sur cette motion. Je ne peux m'empêcher de souligner l'absurdité de l'observation du gouvernement qui se dit empathique face à l'inconvénient que constitue le fait d'être propriétaire d'un condominium non étanche. Nous ne parlons pas ici d'inconvénient. Nous parlons de familles qui ont été acculées à la faillite, de familles qui ne pouvaient même pas vendre leur appartement pour une bouchée de pain. Tout le monde sait que ce sont des condominiums non étanches; les propriétaires ont placé des toiles de plastique et des bannes sur les murs extérieurs. Ces familles savent qu'elles ne pourront jamais s'en débarrasser.

Il n'est pas question d'inconvénient lorsque ces pauvres gens doivent encaisser leur REER, quémander, emprunter à la banque, voire engloutir les économies d'une vie pour essayer de faire les

*Initiatives parlementaires*

réparations nécessaires. Cette situation est à la source de bien des insomnies et d'un niveau d'anxiété très élevé parce que, pour ces gens, ce condo est l'achat le plus important qu'ils aient jamais fait. Pour les Britanno-Colombiens, cette tragédie peut être de l'ordre de un milliard de dollars.

Mon collègue de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam a très bien présenté certaines questions. J'appuie sa motion. Je suis très fier de dire que le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique a pris cette situation très au sérieux. Il a mis sur pied une commission d'enquête publique, dirigée par M. Dave Barrett, ancien premier ministre et ancien député.

• (1825)

Ils ont tenu des audiences publiques détaillées. Ils ont essayé de déterminer ce qui a causé ces problèmes dans les condominiums et, je dois ajouter, dans les coopératives financées par le gouvernement fédéral qui ont connu les mêmes problèmes.

Quand on lit les rapports de la commission Barrett, on voit que le gouvernement de la Colombie-Britannique a pris des mesures proactives très positives pour venir en aide aux propriétaires qui sont terriblement désespérés. Par exemple, le gouvernement provincial a allégé la taxe de vente provinciale. Elle a accordé pour environ 100 millions de dollars de prêt sans intérêt. Le bureau de la protection des propriétaires est en activité depuis octobre 1998. De nouvelles exigences très strictes sont maintenant en place pour l'octroi de licences aux promoteurs et aux entrepreneurs. La province a même approuvé un prêt de 30 millions de dollars sans intérêt pour les coopératives financées par le gouvernement fédéral, parce que celui-ci ne voulait rien faire. En fait, la province a fait de nombreuses recommandations auxquelles elle a donné suite pour venir en aide aux propriétaires.

Il est navrant de voir que ce gouvernement n'a pratiquement rien fait. Je suis vraiment choqué que le gouvernement de l'autre côté estime que, sous prétexte qu'il s'agit d'une «question régionale», il ne peut prendre les mesures d'aide demandées dans cette motion.

Ceux qui croient que le problème de condominiums et de coopératives qui prennent l'eau et de défaillance de l'enveloppe du bâtiment est limité à cette province se trompent, car c'est un problème que l'on commence à voir dans d'autres communautés au Canada. Je trouve révoltant d'entendre dire que, le problème étant régional de nature, les personnes impliquées risquent de ne pas avoir droit à l'aide dont elles ont besoin.

Je précise que mon collègue, le député de Burnaby—Willingdon, l'ancien député de Kamloops, et trois députés néo-démocrates de la Colombie-Britannique ont écrit à maintes reprises au ministre chargé de la Société canadienne d'hypothèques et de logements.

Dans une des nombreuses lettres que nous avons envoyées au ministre, nous lui avons dit que la commission Barrett avait exhorté les autorités fédérales et provinciales à indemniser les victimes et recommandait en outre que le gouvernement fédéral veille à ce que la SCHL contribue aux travaux de réparation et les exempte de la

taxe. Nous avons ajouté que paradoxalement, parce qu'il avait rejeté les recommandations qui auraient permis aux propriétaires de rembourser leurs REER, le gouvernement fédéral fait aujourd'hui de l'argent sur le dos des personnes qui ont dû encaisser leurs REER pour payer les réparations.

Les gens sont très vexés d'avoir à encaisser prématurément leurs économies pour découvrir ensuite qu'ils doivent payer de l'impôt sur ces montants. Le gouvernement fédéral tire en fait profit de la situation dramatique de personnes qui doivent apporter des réparations coûteuses à leur logement.

Le secrétaire parlementaire ne s'est pas trompé quand il a dit que, en octobre dernier, le gouvernement fédéral avait accordé à la Colombie-Britannique une subvention unique de 27,7 millions de dollars. Il est important de le mentionner parce que, lors de la dernière campagne fédérale, les libéraux locaux, dont le député qui a été défait par le parrain de la motion d'aujourd'hui, ont cherché à faire croire que le gouvernement avait accordé en réalité une aide de 75 millions de dollars.

Soyons clairs. La subvention de 27 millions de dollars permet à la province de consentir 75 millions de dollars de prêts sans intérêt. Autrement dit, le gouvernement fédéral paye ainsi à la province les intérêts sur les 75 millions de dollars. Toutefois, au cours de la campagne, certains ont fait des déclarations scandaleuses. Dans les médias, les candidats libéraux ont claironné que le gouvernement fédéral contribuait 75 millions de dollars. Il n'y a rien eu de tel.

La motion dont nous sommes saisis aujourd'hui est très directe et fondamentale. Elle porte sur une des questions soulevées dans le cadre de la commission Barrett. En toute logique, il me semble que le gouvernement fédéral pourrait à tout le moins accorder l'exonération de la TPS, comme le gouvernement provincial l'a fait à l'égard de la TVP.

Mais il faut certes aller plus loin. Les gens devraient pouvoir se servir de leur REER sans payer des impôts. Ils devraient avoir droit à une déduction fiscale pour le coût des réparations.

• (1830)

Enfin, il y a la question de l'indemnisation. M. Barrett a fermement recommandé l'indemnisation parce que ces gens, sans avoir commis la moindre faute, vivent une situation désespérée et paralysante à cause de ce qui arrive à leurs immeubles. Je suis favorable à l'indemnisation et je suis d'avis que le gouvernement doit voir à en verser une à ces gens.

Le secrétaire parlementaire a parlé d'autres catastrophes survenues au Canada. Lors de la tempête de verglas qui a frappé l'Ontario et le Québec, le gouvernement est intervenu rapidement et sans hésiter. Parce qu'il y voyait une situation d'urgence, il a débloqué 700 ou 900 millions de dollars pour parer à cette urgence. C'était ce qu'il fallait faire.

L'urgence n'est pas moins importante pour les habitants de la Colombie-Britannique qui ont sur les bras des appartements qui coulent. Pourtant, le gouvernement fédéral n'a aucunement tenu

compte de cette urgence. C'est pourquoi nous devons continuer de le harceler.

Si le ministre aujourd'hui présent à la Chambre a réussi à oublier le dossier des appartements qui coulent ou s'il pense que d'autres ont oublié, qu'il aille dans n'importe quelle localité de la Colombie-Britannique constater cette situation horrible. Les propriétaires et les familles doivent porter un lourd fardeau financier.

J'appuie la motion à fond. Elle porte sur un aspect d'un programme beaucoup plus vaste qu'il faut mettre en oeuvre. Le gouvernement fédéral devrait avoir honte de ne pas tenir compte du problème et d'exclure ces propriétaires qui ont de vrais problèmes à cause d'une urgence qui échappait à leur maîtrise. J'exhorte le gouvernement à appuyer la motion et à accorder l'exonération de TPS.

**M. Loyola Hearn (St. John's-Ouest, PC):** Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir prendre brièvement la parole sur cette question.

Il y a un peu moins d'un an, peu après mon élection, j'étais en Colombie-Britannique en compagnie d'un de mes collègues, Gilles Bernier, qui était alors porte-parole de mon parti au sujet des affaires concernant ce ministère. Il s'est beaucoup occupé de ce dossier et nous connaissions bien les graves difficultés auxquelles étaient confrontés des habitants de la Colombie-Britannique. Des personnes vivant dans d'autres provinces étaient également touchées, mais la Colombie-Britannique faisait face à une crise.

Beaucoup de gens ne se rendent pas compte de l'ampleur du problème. La défaillance de l'enveloppe du bâtiment, ou ce qu'on a appelé la crise des condos qui prennent l'eau, a forcé quelque 7 500 propriétaires de condos à déclarer faillite. Je dis bien 7 500 propriétaires.

Chaque propriétaire devrait déboursier en moyenne 21 000 \$, et la perte sur l'investissement atteint en moyenne près de 59 000 \$ par propriétaire. On estime à 13 000 le nombre de faillites de particuliers directement attribuables à la crise des condos qui prennent l'eau. Cette situation touche environ 70 p. 100 des districts de la Colombie-Britannique. Il ne s'agit pas d'un cas isolé de programme de logement dans une localité quelconque. Il s'agit d'un problème majeur qui touche de nombreuses personnes en Colombie-Britannique.

Dans la foulée de la crise des condos qui prennent l'eau, le gouvernement de la Colombie-Britannique avait mandaté la commission Barrett pour qu'elle fasse des recommandations. La motion M-293 qui est à l'étude vise à mettre en oeuvre, au niveau fédéral, l'esprit des recommandations 79 et 80 de la commission Barrett. La recommandation 79 stipule:

Tous les travaux de réparation et de rénovation résidentielles devraient être exemptés du paiement de la TPS et de la TVP, de façon que les propriétaires occupants bénéficient du même traitement fiscal que les propriétaires locataires.

• (1835)

La recommandation 80 est la suivante:

### *Initiatives parlementaires*

La TPS et la TVP assorties au coût des rénovations doivent être remboursées aux propriétaires.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique a adopté le programme et supprimé la taxe provinciale assortie aux réparations admissibles. Toutefois, le gouvernement fédéral s'est entêté dans son refus de lever la TPS s'appliquant au coût des réparations des condos qui coulaient même s'il a levé la TPS assortie au coût des nouvelles maisons et qu'il détaxe certains produits de luxe. Le gouvernement fédéral n'hésite pas à détaxer des produits de luxe alors qu'il s'acharne à taxer la misère. C'est bien de cela qu'il s'agit.

Le secrétaire parlementaire a utilisé des mots qui m'ont frappé. Le mot sympathique, par exemple. Il a dit que le gouvernement était sympathique au problème de la Colombie-Britannique, et qu'il l'examinait sérieusement. J'aimerais que le secrétaire parlementaire et le gouvernement nous disent combien de condos défectueux peuvent être réparés avec de la sympathie et un examen sérieux?

Le secrétaire parlementaire a déclaré qu'on ne pouvait pas utiliser les crédits d'impôt pour venir en aide aux gens dans des situations comme celle-là. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a trouvé une manière de le faire, lui. Quand on veut on peut. Le gouvernement fédéral n'a pas la volonté d'agir, voilà bien ce qui cloche.

Hier dans cette Chambre, nous avons eu un débat sur la dépollution du port de St. John's. Quelle coïncidence. La députée du NPD qui est intervenue avant moi a rapporté que le secrétaire parlementaire avait dit que la Colombie-Britannique avait reçu 27 millions de dollars. C'est bien beau, mais il n'a pas dit quand cette somme a été donnée. La députée du NPD qui a parlé avant moi, une députée de la Colombie-Britannique, a mentionné que c'était en octobre de l'année dernière.

Qu'est-ce qu'il y avait en octobre? Nous étions alors en campagne électorale. Peut-être que j'ai l'esprit un peu tordu, mais je me demande si la somme de 27 millions de dollars, que le gouvernement se vante d'avoir accordée à la Colombie-Britannique, comme s'il s'agissait de 75 millions de dollars, n'était pas liée de quelque façon aux élections. Au même moment, le gouvernement promettait la somme de 33 millions de dollars à Terre-Neuve pour nettoyer le port de St. John's.

Nous avons vu ce qui est arrivé hier. Le gouvernement a dit qu'il y avait des fonds à consacrer aux infrastructures mais qu'il fallait choisir où ils seraient affectés. Il n'a pas été question de l'accord sur les infrastructures ordinaires conclue en octobre dernier. Il s'agissait d'un programme précis.

Deux choses nous apparaissent très clairement. Premièrement, le gouvernement n'est pas disposé à faire ce qu'il devrait. On peut trouver des moyens d'aider les gens de la Colombie-Britannique. La proposition à l'étude ce soir propose un moyen très simple. Pourtant le gouvernement dit qu'il ne veut pas recourir à ce moyen. Il y a des façons d'aider les gens, mais le gouvernement dit qu'il ne va rien faire.

Cela ne surprend personne. Les gens qui se trouvent dans cette situation sont gravement traumatisés. Beaucoup risquent la faillite

*Initiatives parlementaires*

ou se demandent comment ils vont arriver à payer les réparations nécessaires. Et que dit-on à la Chambre? Le gouvernement dit qu'il s'en balance. Ce n'est pas comme ça qu'il devrait agir.

Nous espérons pouvoir convaincre ce soir le gouvernement de changer d'avis, d'appuyer la motion qui est présentée et de fournir aux gens de la Colombie-Britannique l'aide dont ils ont besoin, mais aussi qu'ils méritent. Il y a moyen de faire cela si le gouvernement fait preuve d'un peu de bonne volonté.

**M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne):** Monsieur le Président, j'ai beaucoup aimé les observations sur cette question de mes collègues et en particulier des députés de Vancouver-Est et de St. John's-Ouest.

● (1840)

C'est plein de bonnes intentions que je suis venu à la Chambre, en espérant pouvoir soulever des questions qui sont importantes pour mes électeurs. Cela fait 40 ou 45 minutes que nous discutons de cette question.

Lorsque j'ai fait la dernière campagne électorale dans ma circonscription, j'étais mû par de magnifiques idéaux et je croyais que mon parti et moi allions déplacer des montagnes, que nous allions réduire les impôts, que nous allions créer un tout nouveau Canada, et que nous allions parler de toutes ces choses.

Au cours de la campagne électorale, toutefois, j'ai découvert ce que découvrent la plupart des députés, à savoir que les questions qui intéressent le plus les électeurs sont celles qui les touchent dans leur vie quotidienne, les questions alimentaires. Est-il sûr de marcher dans la rue? Le gouvernement va-t-il venir leur prendre plus d'argent qu'il le devrait? Ce sont des questions fondamentales.

Lorsque j'ai fait campagne, je suis allé frapper aux portes de Port Moody et d'Anmore, de Westwood Plateau et de Port Coquitlam et que j'ai rencontré les gens de ma circonscription, je me suis très vite rendu compte que la question la plus importante était pour eux celle des condos défectueux. Elle touche près de 10 p. 100 de mes électeurs. C'était de loin la question la plus importante.

L'ancien député de ma circonscription, Lou Sekora, avait été élu à l'élection partielle de mars 1998 grâce surtout aux espoirs de mes électeurs. Il ne s'agit pas d'une question partisane. Les députés de Vancouver-Est et de St. John's-Ouest appuient la motion. La question n'est pas conservatrice ni libérale ni néo-démocrate. Elle est apolitique et nous l'avons tous appuyée.

Puisqu'il s'agit d'un besoin élémentaire et que c'est probablement le problème le plus important dans ma circonscription, les gens de ma circonscription se sont réunis et se sont dit qu'ils éliraient Lou Sekora dans le cadre de l'élection partielle. Ils croyaient que s'ils envoyaient le maire de Coquitlam à la table décisionnelle d'un gouvernement libéral, il pourrait attirer l'attention sur cette question très importante. Il n'a pas réussi à le faire, et je crois que c'est pour les mêmes raisons que celles que nous constatons aujourd'hui.

Les téléspectateurs qui suivent ce débat devraient savoir que les députés du parti ministériel disposaient de 10 minutes pour discuter de la question. Depuis 1998, je crois que c'est la première fois que cette question a été soulevée à la Chambre dans le cadre d'un débat en bonne et due forme. Le parti ministériel a pris seulement quatre

minutes et demie pour parler de cette question. Ce problème touche 10 p. 100 des gens de ma circonscription, jusqu'à 250 000 personnes en Colombie-Britannique, et le gouvernement a pris quatre minutes et demie pour en parler, récapituler le tout et dire «à la prochaine». C'est inacceptable.

Le député d'Elk Island, un de mes collègues que j'estime énormément à la Chambre, est ici depuis 1993. Il a été élu à trois occasions avec une majorité écrasante en raison du travail extraordinaire qu'il accomplit dans sa circonscription. Il est député depuis 1993 et jamais une des initiatives parlementaires qu'il a proposées n'a été tirée au sort pour faire l'objet d'un débat et être discutée à la Chambre comme celle-ci. J'en suis à mon premier mandat.

Je ne sais pas si je me porterai candidat une deuxième ou une troisième fois ou si j'aurai la chance d'avoir l'appui des électeurs de ma circonscription. Et quel traitement la Chambre réserve-t-elle au problème le plus important de ma circonscription? Le parti ministériel a pris quatre minutes et demie pour discuter de cette initiative parlementaire, il l'a rejetée et a refusé au comité qu'elle fasse l'objet d'un vote. Voilà comment il traite ma circonscription et mes électeurs.

Comment le gouvernement s'attend-il à ce que mes électeurs, les gens que je représente, et moi-même, le respections à la Chambre s'il traite des questions prioritaires pour les citoyens avec tant de mépris?

Comme je l'ai mentionné, je suis ici pour faire valoir les grandes questions de conservatisme par opposition au libéralisme. Toutefois, le gouvernement n'a accordé que quatre minutes et demie à cette question et l'a mise de côté alors qu'il s'agit d'une préoccupation fondamentale pour les citoyens qui veulent avoir un toit qui ne s'écroule pas sur leur tête et refusent de se faire manger la laine sur le dos par le gouvernement au moment où ils perdent leur maison.

C'est ce genre d'attitude qui fait réagir des gens comme moi et comme ceux qui veulent se présenter aux élections et leur fait dire qu'ils en ont assez, qu'ils ne veulent plus être candidats aux élections. Je trouve scandaleux que le gouvernement réserve à ma circonscription quatre minutes et demie de mépris, qu'il repousse son cas du revers de la main, lui refuse le droit de faire l'objet d'un vote à la Chambre des communes et empêche les députés d'être tenus responsables pour cette affaire. C'est véritablement du mépris pour ces gens qui voient littéralement le toit s'écrouler sur leur tête. Cela témoigne d'un manque total de respect pour ceux dont les maisons s'écroulent autour d'eux.

Le secrétaire parlementaire du ministre des Finances s'est levé et a déclaré qu'il était acceptable que le gouvernement profite du fait que des gens perdent leurs maisons. Il a dit que ce n'était pas grave, que c'était simplement un inconvénient. Comme l'a déclaré la députée de Vancouver-Est, une telle attitude ne convient pas.

Le ministre des Affaires intergouvernementales se rend en Colombie-Britannique en mission d'information pour déterminer pourquoi les Britanno-Colombiens ne votent pas pour le Parti libéral fédéral et pourquoi il est question d'aliénation de l'Ouest. Voilà pourquoi. Lisez le hansard. Regardez le nombre de personnes à la Chambre qui suivent le débat. Songez aux quatre minutes et demie que le gouvernement a consacrées à cette question. Voilà pourquoi le gouvernement ne fait pas de progrès en Colombie-Britannique et

*Ajournement*

pourquoi les gens se sentent totalement étrangers à cette institution et à ce gouvernement.

Cette motion est mon dernier recours. C'est le dernier outil législatif qui me reste. Le gouvernement l'a interceptée au comité. Il a empêché le comité de la prendre au sérieux. J'ai eu droit à quatre minutes et demie de débat. Le gouvernement a donné un véritable camouflet à mes électeurs.

Il n'y a que trois députés ministériels qui peuvent empêcher une telle chose: les députés de Mississauga-Sud, Etobicoke-Nord et Markham. Je leur pose donc la question: est-ce que j'obtiendrai le consentement unanime de la Chambre pour que cette motion fasse l'objet d'un vote et pour qu'on manifeste un peu de respect envers les gens de ma circonscription?

• (1845)

**Le président suppléant (M. Bélair):** Y a-t-il consentement unanime pour que la motion fasse l'objet d'un vote?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

[Français]

**Le président suppléant (M. Bélair):** La période prévue pour l'étude des affaires émanant des députés est maintenant expirée. Puisque la motion n'a pas été choisie pour faire l'objet d'un vote, l'ordre est rayé du *Feuilleton*.

## MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

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

### LA DÉFENSE NATIONALE

**M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PC):** Monsieur le Président, je prends de nouveau la parole à la suite de questions que j'ai posées au ministre de la Défense nationale et au ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux concernant la société Lancaster Aviation.

Pour la gouverne des gens qui suivent nos délibérations et celle des députés qui sont intéressés, je rappelle que Lancaster Aviation est la société qui a été formée après les élections de 1993 dans le but précisément de vendre des pièces d'avion. Elle a obtenu un contrat du gouvernement du Canada pour faire exactement cela, vendre des pièces de rechange.

Je me suis intéressé à ce dossier parce que j'ai constaté que, bien qu'elle ait obtenu un contrat pour vendre des pièces de rechange et du matériel, la société Lancaster Aviation l'avait obtenu sans soumission. À la suite d'une modification, un contrat pour vendre des pièces de rechange est soudainement devenu un contrat pour vendre

10 avions à réaction Challenger et 40 hélicoptères. Elle a vendu ces appareils pour environ 77 millions de dollars.

Une des questions que j'ai posées à propos de ce contrat avait trait au montant que Lancaster avait touché en commission sur la vente de ce matériel. Je pense que les Canadiens ont le droit de le savoir puisqu'il s'agit de l'argent des contribuables.

Par ailleurs, en ce qui a trait à la vente des Challenger, le plus gros facteur de vente, ce qui est probablement la bonne façon de décrire la chose, a été le fait qu'elle a vendu ces appareils pour moins de la moitié de leur valeur marchande. Comme ces appareils ont été vendus pour moins de la moitié de leur valeur, le contrat a manifestement été attribué par le gouvernement actuel.

Soit dit en passant, le président de Lancaster Aviation est un ancien employé du MDN. Se peut-il qu'il entretienne à l'intérieur du système des liens lui permettant de voir à ce que cette affaire se réalise et à ce que le marché lui soit adjugé? À mon avis, tout examen des faits montrerait que, s'il a réussi à vendre ces avions à réaction Challenger et hélicoptères sans avoir à présenter une soumission pour obtenir le marché, c'est qu'il entretenait manifestement des contacts avec des membres du personnel du MDN. Il n'y a pas eu de concours ouvert.

En outre, la Lancaster Aviation a maintenant fermé ses bureaux, son entrepôt situé à Milton, en Ontario, et elle a déménagé de l'équipement appartenant au gouvernement du Canada et présentant une valeur supérieure à 70 millions de dollars dans un entrepôt situé en Floride et appartenant à un criminel reconnu. Un blanchisseur d'argent et un narcotrafiquant reconnu en Floride est désormais le propriétaire de l'entrepôt dans lequel des biens canadiens sont conservés.

J'aimerais qu'on me dise comment cela a pu se produire. Quel est le degré de sécurité dont font l'objet les biens appartenant au gouvernement du Canada et reposant maintenant dans un entrepôt appartenant à un narcotrafiquant reconnu de Floride en vertu d'une entente ou d'un accord contractuel avec la Lancaster Aviation, dont les bureaux sont situés à Milton, en Ontario?

À mon avis, ce n'est que lorsque nous aurons obtenu des réponses à ces questions que nous nous sentirons un peu plus à l'aise dans ce dossier. Jusqu'à maintenant, le gouvernement n'a pas répondu.

En terminant, lorsque le secrétaire parlementaire intervient, il ne mentionne jamais expressément M. McFlicker, le narcotrafiquant de Floride qui est désormais propriétaire d'un entrepôt exerçant un contrôle sur les biens appartenant au gouvernement du Canada. Pourquoi ne nous met-il pas au courant des faits?

• (1850)

**M. Paul Szabo (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement a répondu à toutes les questions que le député a posées hier soir, à celles qu'il a posées à d'autres occasions et à celles qu'il a posées durant la période des questions à la Chambre.

Lancaster Aviation a obtenu, par concours, le marché en 1997 et en 2000 relatif à la vente des éléments d'actif aérospatiaux excédentaires, et non pas simplement de pièces de rechange, comme le prétend le député. Celui-ci prétend aussi que les marchés sont

*Ajournement*

accordés par le MDN, et il a encore tort. Les marchés sont accordés par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Les allégations selon lesquelles le marché de la vente des hélicoptères Twin Huey et de l'avion Challenger n'a été offert qu'à une seule entreprise sont fausses. Ce marché a fait l'objet d'un concours. Dans la DP de 1997 étaient envisagés des projets de vente spéciaux, comme la cession d'avions. En pareil cas, on doit modifier le contrat pour lier les parties.

C'est ce que nous avons fait pour la vente des hélicoptères Twin Huey et de l'avion Challenger. En ce qui concerne l'avion Challenger, huit ont été vendus à DDH Aviation, de Fort Worth, au Texas, pour la somme de 30 millions de dollars environ. La vente faisait suite à une offre de Lancaster. Ces avions n'avaient pas de certification civile et n'étaient pas équipés pour être utilisés par des cadres supérieurs. En outre, ils nécessitaient d'importantes modifications.

Lancaster a reçu une commission équitable pour ses services et est protégée par les dispositions relatives à la protection des renseignements personnels de la Loi sur l'accès à l'information, ce qui explique pourquoi cette information n'est pas publique. Par conséquent, Lancaster avait intérêt à vendre les appareils excédentaires au meilleur prix possible.

Enfin, les éléments d'actif sont en Floride parce que c'est là que se trouve le marché. Le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux n'a aucun lien avec quiconque est soupçonné d'être un criminel condamné.

**Le président suppléant (M. Bélair):** La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne jusqu'à 10 heures demain, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 51.)

---







# TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 9 mai 2001

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

<b>Les organismes génétiquement modifiés</b>	
Mme Kraft Sloan .....	3789
<b>Le réseau routier</b>	
M. White (North Vancouver) .....	3789
<b>Les Foreurs de Val-d'Or</b>	
M. St-Julien .....	3789
<b>Le Prix d'excellence en éducation</b>	
M. Murphy .....	3789
<b>L'action bénévole</b>	
M. Paradis .....	3790
<b>Les normes nationales en matière d'eau potable</b>	
M. Jaffer .....	3790
<b>Le Service féminin de l'Armée canadienne</b>	
Mme Redman .....	3790
<b>M. Warren Perrin</b>	
M. Bergeron .....	3790
<b>L'éthanol</b>	
Mme Ur .....	3791
<b>L'Agence des douanes et du revenu du Canada</b>	
M. Obhrai .....	3791
<b>Les Foreurs de Val-d'Or</b>	
M. Duplain .....	3791
<b>Le gouvernement du Canada</b>	
Mme Desjarlais .....	3791
<b>Le premier ministre</b>	
Mme Guay .....	3792
<b>Les bourses d'études du millénaire</b>	
Mme St-Jacques .....	3792
<b>L'amiante chrysotile</b>	
M. Bachand (Richmond—Arthabaska) .....	3792

## QUESTIONS ORALES

<b>La réforme parlementaire</b>	
M. Day .....	3792
M. Chrétien .....	3792
M. Day .....	3793
M. Chrétien .....	3793
M. Day .....	3793
M. Chrétien .....	3793
<b>Les parlementaires</b>	
M. Hill (Macleod) .....	3793
M. Chrétien .....	3793
M. Hill (Macleod) .....	3793
M. Chrétien .....	3793
<b>La monnaie unique</b>	
M. Duceppe .....	3793
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3793
M. Duceppe .....	3794

M. Chrétien .....	3794
M. Marceau .....	3794
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3794
M. Marceau .....	3794
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3794
<b>La défense nationale</b>	
M. Robinson .....	3794
M. Chrétien .....	3794
M. Robinson .....	3794
M. Eggleton .....	3794
M. Clark .....	3795
M. Chrétien .....	3795
<b>La réforme parlementaire</b>	
M. Clark .....	3795
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3795
<b>La santé</b>	
M. Merrifield .....	3795
M. Rock .....	3795
M. Merrifield .....	3795
M. Rock .....	3795
<b>Le crime organisé</b>	
M. Bellehumeur .....	3795
M. MacAulay .....	3796
M. Bellehumeur .....	3796
M. MacAulay .....	3796
<b>Les ressources naturelles</b>	
Mme Gallant .....	3796
M. Paradis .....	3796
Mme Gallant .....	3796
M. Paradis .....	3796
<b>Les contrats gouvernementaux</b>	
M. Lebel .....	3796
M. Gagliano .....	3796
M. Lebel .....	3796
M. Gagliano .....	3796
<b>La justice</b>	
M. Toews .....	3797
M. MacAulay .....	3797
M. Toews .....	3797
M. MacAulay .....	3797
<b>Les pêches</b>	
M. McGuire .....	3797
M. Dhaliwal .....	3797
<b>Les finances</b>	
M. Nystrom .....	3797
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3797
<b>Le Code criminel</b>	
M. Blaikie .....	3797
Mme McLellan .....	3798
<b>La santé</b>	
M. Bachand (Richmond—Arthabaska) .....	3798
M. Rock .....	3798
<b>L'infrastructure</b>	
M. Hearn .....	3798

M. Anderson (Victoria) .....	3798
<b>La Commission canadienne du blé</b>	
M. Hilstrom .....	3798
M. Goodale .....	3798
M. Hilstrom .....	3799
M. Goodale .....	3799
<b>Les congés parentaux</b>	
Mme Bourgeois .....	3799
Mme Stewart .....	3799
Mme Bourgeois .....	3799
Mme Stewart .....	3799
<b>La santé</b>	
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) .....	3799
M. Eggleton .....	3799
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) .....	3799
M. Eggleton .....	3800
<b>La fiscalité</b>	
M. Galloway .....	3800
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3800
<b>Les pêches</b>	
M. Cummins .....	3800
M. Dhaliwal .....	3800
M. Cummins .....	3800
M. Dhaliwal .....	3800
<b>La construction d'un aqueduc à Sept-Îles</b>	
M. Fournier .....	3800
M. Collette .....	3801
<b>La recherche-développement</b>	
M. Proulx .....	3801
M. Tobin .....	3801
<b>Les produits du tabac</b>	
M. White (North Vancouver) .....	3801
M. MacAulay .....	3801
<b>Le crime organisé</b>	
M. Bellehumeur .....	3801
M. MacAulay .....	3801
<b>Le logement</b>	
Mme Davies .....	3801
M. Gagliano .....	3801
<b>Question de privilège</b>	
<b>Le député de Kitchener—Waterloo</b>	
M. Telegdi .....	3802
<b>Recours au Règlement</b>	
<b>Le dépôt de documents</b>	
M. Bergeron .....	3802

## AFFAIRES COURANTES

<b>Réponse du gouvernement à des pétitions</b>	
M. Lee .....	3802
<b>Délégations interparlementaires</b>	
M. Graham .....	3802
<b>Comités de la Chambre</b>	
<b>Procédure et affaires de la Chambre</b>	
M. Lee .....	3802
<b>Finances</b>	
M. Bevilacqua .....	3802

<b>Loi sur la publicité des subventions culturelles</b>	
Projet de loi C-348. Présentation et première lecture .....	3803
M. Obhrai .....	3803
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	3803
<b>Le Code criminel</b>	
Projet de loi C-349. Présentation et première lecture .....	3803
Mme Wasylcia-Leis .....	3803
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	3803
<b>Pétitions</b>	
<b>La Société canadienne des postes</b>	
M. Paquette .....	3803
<b>VIA Rail</b>	
M. Adams .....	3803
<b>Les coûts des carburants</b>	
M. Martin (Winnipeg—Centre) .....	3803
<b>Les droits des enfants non encore nés</b>	
Mme Ur .....	3804
<b>L'assurance-emploi</b>	
M. Comartin .....	3804
<b>Questions transformées en ordres de dépôt de documents</b>	
M. Lee .....	3804
<b>Questions marquées d'un astérisque</b>	
M. Lee .....	3804
<b>Questions au Feuilleton</b>	
M. Lee .....	3804
M. Thompson .....	3804
<b>Demandes de documents</b>	
M. Lee .....	3805
Adoption de la motion .....	3805

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>La Loi d'exécution du budget de 1997</b>	
Projet de loi C-17. Étape du rapport .....	3805
<b>Décision de la présidence</b>	
Le Président .....	3805
<b>Motion d'amendement</b>	
M. Williams .....	3805
Motion no 1 .....	3805
M. Cullen .....	3806
M. Brison .....	3806
M. Brien .....	3807
Mme Desjarlais .....	3808
Report du vote sur la motion no 1 .....	3809
<b>Loi sur la responsabilité en matière maritime</b>	
Projet de loi S-2. Troisième lecture .....	3809
M. Tobin .....	3809
M. St. Denis .....	3809
M. Fitzpatrick .....	3811
M. Laframboise .....	3812
M. Doyle .....	3817
Mme Desjarlais .....	3818
Mme Girard-Bujold .....	3821
Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi .....	3823
<b>La Loi d'exécution du budget de 1997</b>	
Projet de loi C-17. Étape du rapport .....	3823
Rejet de la motion no 1 .....	3824
Motion d'approbation .....	3824

M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3824
Mme Catterall .....	3824
M. Borotsik .....	3825
Adoption de la motion .....	3825

#### **INITIATIVES PARLEMENTAIRES**

##### **Le logement**

M. Moore .....	3826
Motion .....	3826

M. Cullen .....	3828
Mme Davies .....	3829
M. Hearn .....	3831
M. Moore .....	3832

#### **MOTION D'AJOURNEMENT**

##### **La Défense nationale**

M. Thompson (Nouveau-Brunswick—Sud-Ouest) .....	3833
M. Szabo .....	3833



*En cas de non – livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Les Éditions du gouvernement du Canada,  
45 boulevard Sacré – Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing,  
45 Sacré – Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

**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 du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9**

**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 Canadian Government Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9**

**The English version of this publication may be obtained from Canadian Government Publishing,  
Ottawa, Canada K1A 0S9.**