



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 138 • NUMÉRO 117 • 2^e SESSION • 37^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 12 juin 2003

—
Présidence de l'honorable Peter Milliken

TABLE DES MATIÈRES

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

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

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 12 juin 2003

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

•(1005)

[Français]

PRIVILÈGE

LE COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES AUTOCHTONES, DU DÉVELOPPEMENT DU GRAND NORD ET DES RESSOURCES NATURELLES— DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le Président: Je suis maintenant prêt à rendre ma décision sur la question de privilège soulevée le 11 avril 2003 par l'honorable député de Saint-Hyacinthe—Bagot au sujet de la conduite du président du Comité permanent des affaires autochtones, du développement du Grand Nord et des ressources naturelles, au cours de certaines réunions du comité.

J'aimerais tout d'abord remercier l'honorable député de Saint-Hyacinthe—Bagot d'avoir soulevé cette question, ainsi que l'honorable ministre d'État et leader du gouvernement pour son intervention à cet égard.

L'honorable député de Saint-Hyacinthe—Bagot a initialement fait part le 3 avril 2003 de ses préoccupations au sujet des travaux du Comité permanent des affaires autochtones, du développement du Grand Nord et des ressources naturelles. Il a alors signalé certaines irrégularités de procédure attribuables au recours à la question préalable pendant le débat. Il a aussi soulevé la question de l'utilisation, par le président du comité, de propos non parlementaires.

[Traduction]

Le 7 avril 2003, j'ai rendu ma décision sur ce rappel au Règlement et j'ai saisi l'occasion pour rappeler aux députés nos usages habituels en cas d'irrégularités de procédure en comité. Le Marleau et Montpetit indique, à la page 858:

Si un comité désire que des mesures quelconques soient prises à l'encontre des personnes qui perturbent les délibérations, il doit signaler la situation dans un rapport à la Chambre.

À la page 128, nous pouvons lire:

La présidence a toujours eu pour politique, sauf dans des circonstances extrêmement graves, de n'accueillir des questions de privilège découlant de délibérations de comités que sur présentation, par le comité visé, d'un rapport traitant directement de la question et non lorsqu'elles étaient soulevées à la Chambre par un député.

[Français]

J'ai ajouté qu'il s'agissait là d'une question qui devait être tranchée par le comité lui-même. L'ordre et le décorum dans un comité sont des questions internes, et c'est dans ce forum qu'il faut déterminer ce qui est ou n'est pas acceptable. Je ne reviendrai pas sur la partie de ma décision antérieure qui traite de la motion sur la question

préalable, puisque cette question a bel et bien été tranchée le 7 avril dernier et elle n'est pas pertinente dans le cas présent.

[Traduction]

Je vais plutôt me pencher sur les préoccupations que le député a soulevées au sujet de la conduite du président du comité, notamment l'utilisation de propos non parlementaires.

Comme les députés s'en souviendront peut-être, avant que je rende ma décision du 7 avril, le président du Comité permanent des affaires autochtones, du développement du Grand Nord et des ressources naturelles, le député de Nickel Belt, avait retiré devant la Chambre les commentaires dont s'était plaint le député de Saint-Hyacinthe—Bagot et il avait présenté ses excuses à tous les députés de la Chambre, en particulier les membres du comité permanent, relativement aux paroles qu'il avait prononcées sous l'impulsion du moment.

[Français]

Dans ma décision, même si j'ai accueilli favorablement les excuses du président du comité, j'ai indiqué que la question devait être réglée par le comité lui-même et que c'était dans ce forum que le président du comité et l'honorable député de Saint-Hyacinthe—Bagot devaient rétablir leurs liens.

Malgré ma suggestion que les membres du comité tentent de régler les questions déjà soulevées, il semble que l'honorable député de Saint-Hyacinthe—Bagot ait encore des doléances à propos des travaux du comité portant sur le projet de loi C-7.

[Traduction]

Le mardi 10 juin 2003, le président du Comité permanent des affaires autochtones, du développement du Grand Nord et des ressources naturelles a envoyé une lettre à la présidence pour donner des explications supplémentaires sur les questions à l'étude. Je l'en remercie et j'ai partagé le contenu de sa lettre avec le député de Saint-Hyacinthe—Bagot.

[Français]

Notre système parlementaire est fondé sur la liberté de pensée et de parole et encourage même les débats passionnés. J'aimerais rappeler aux honorables députés que les conflits et les divergences d'opinions font partie intégrante du travail que nous effectuons en tant que députés. Par contre, on s'attend à ce que les députés se comportent avec décorum et fassent preuve de respect envers leurs collègues, tant dans les comités que dans cette Chambre. Dans un comité, l'établissement et le maintien d'un milieu de travail qui respecte ces deux principes relèvent entièrement de la responsabilité du comité et de ses membres.

Affaires courantes

[Traduction]

Bien que la tension qui persiste entre les membres du comité soit regrettable, j'aimerais signaler une fois de plus que le comité n'a encore déposé aucun rapport à ce sujet. Ainsi, la question en est une qui doit d'abord être réglée par le comité lui-même.

La réticence dont ont fait preuve mes prédécesseurs, tout comme moi-même à des occasions antérieures, à intervenir dans les affaires des comités est bien fondée sur le plan de la procédure. Par conséquent, comme c'était le cas la dernière fois que le député a porté cette question à l'attention de la Chambre, je ne peux trouver aucun fondement qui puisse justifier une question de privilège et je ne suis pas prêt à intervenir dans des questions qui devraient correctement être réglées—et qui peuvent encore l'être—par le comité lui-même.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

Le Président: Étant donné que c'est aujourd'hui le dernier jour désigné de la période des crédits se terminant le 23 juin 2003, la Chambre suivra la procédure habituelle pour examiner le projet de loi de crédits et en terminer l'étude.

[Français]

Vu les récentes pratiques, les honorables députés sont-ils d'accord pour qu'on distribue maintenant ce projet de loi?

Des voix: D'accord.

• (1010)

[Traduction]

VOIES ET MOYENS

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, il y a eu consultation entre tous les partis ce matin et les leaders parlementaires se sont entendus sur la motion suivante. Il y en a deux en fait. Sur l'une d'elles, j'aurais besoin de quelques minutes de plus, mais sur celle-ci, il y a consentement unanime et je voudrais donc la soumettre à la Chambre. Je propose:

Que toute question nécessaire pour disposer de la motion de voies et moyens n° 7 soit mise aux voix à la conclusion des travaux des subsides plus tard aujourd'hui.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

AFFAIRES COURANTES

[Français]

LE CODE CRIMINEL

L'hon. Martin Cauchon (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-45, Loi modifiant le Code criminel (responsabilité pénale des organisations).

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

* * *

LE CODE CRIMINEL

L'hon. Martin Cauchon (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): demande à présenter le projet de loi

C-46, Loi modifiant le Code criminel (fraude sur les marchés financiers et obtention d'éléments de preuve).

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

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET COMMERCE INTERNATIONAL

M. Bernard Patry (Pierrefonds—Dollard, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le huitième rapport du Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, intitulé «Le VIH/sida et la catastrophe humanitaire en Afrique subsaharienne».

Ce rapport est le fruit des travaux de notre Sous-comité des droits de la personne et du développement international, présidé par l'honorable député de Mont-Royal.

[Traduction]

DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES ET CONDITION DES PERSONNES HANDICAPÉES

Mme Judi Longfield (Whitby—Ajax, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le troisième rapport du Comité permanent du développement des ressources humaines et de la condition des personnes handicapées intitulé «Accroître l'alphabétisation des adultes: La nécessité d'une action pancanadienne.»

Le comité s'inquiète vivement du fait que 40 p. 100 des Canadiens en âge de travailler n'ont pas les capacités de lecture et d'écriture nécessaires pour participer avec succès à notre main-d'oeuvre en constante évolution. Nous avons déposé un rapport contenant 21 recommandations qui, nous l'espérons, permettront de remédier à cette situation.

Je voudrais profiter de cette occasion pour remercier la greffière, Danielle Bélisle, et nos chercheurs remarquables, Chantal Collin et Kevin Kerr.

Je tiens également à présenter le quatrième rapport du Comité permanent du développement des ressources humaines et de la condition des personnes handicapées intitulé «Bâtir un avenir meilleur aux enfants autochtones vivant en milieu urbain.» Le président du sous-comité, le député de Don Valley-Ouest, a travaillé extrêmement fort. Son comité et lui-même ont présenté huit recommandations qui tendent à régler les problèmes des enfants autochtones vivant en milieu urbain.

Enfin, j'ai l'honneur de déposer le cinquième rapport du Comité permanent du développement des ressources humaines et de la condition des personnes handicapées intitulé «À l'écoute des Canadiens: Une première vision de l'avenir du programme de prestations d'invalidité du régime de pensions du Canada.» La député de St. Paul's et son comité ont accompli un travail remarquable dans le cadre de leurs consultations électroniques, et je sais que la Chambre voudra féliciter toutes les personnes concernées.

Affaires courantes

● (1015)

DÉFENSE NATIONALE ET ANCIENS COMBATTANTS

M. Bob Wood (Nipissing, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le troisième rapport du Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants intitulé «Honorer notre engagement: Assurer aux anciens combattants des soins de longue durée de qualité.» Conformément à l'article 109 du Règlement, le comité demande que le gouvernement y réponde dans les 150 jours.

J'aimerais prendre quelques secondes pour exprimer mes remerciements à plusieurs personnes pour leur dévouement et leur aide lors de la préparation de ce rapport. J'aimerais d'abord remercier Diane Deschamps, la greffière du sous-comité, dont le leadership et les qualités d'organisation ont aidé le comité et moi-même à rester sur la bonne voie et à respecter les échéances, ainsi que Michel Rossignol, qui a rédigé le rapport, et Wolf Koerner, de la Direction de la recherche parlementaire.

Je remercie également le personnel et les administrateurs de tous les établissements que nous avons visités, les autorités provinciales et régionales ainsi que les fonctionnaires du ministère des Anciens combattants. Et par-dessus tout, je dois exprimer notre profonde gratitude aux anciens combattants eux-mêmes, qui ont partagé leurs réflexions et leurs idées, très ouvertement j'ajouterais, avec les membres du comité.

[Français]

PÊCHES ET OCÉANS

M. Tom Wappel (Scarborough-Sud-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter dans les deux langues officielles, le sixième rapport du Comité permanent des pêches et des océans, intitulé: «La pêche au saumon dans le fleuve Fraser en 2001».

Conformément à l'article 109 du Règlement, le comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au rapport dans les 150 jours suivant le dépôt.

[Traduction]

La principale conclusion du rapport est que, en 2001, la pêche au saumon dans le fleuve Fraser a été très mal gérée par le ministère des Pêches et des Océans, et ce, entre autre raisons, parce que le programme pilote de vente n'a pas atteint son objectif, qui était de faire régner l'ordre et la légalité dans la pêche autochtone et d'instaurer la stabilité dans la pêche commerciale. Pour éviter une répétition de la désastreuse saison de pêche au saumon de 2001, le comité recommande, parmi beaucoup d'autres recommandations, de retourner à une pêche commerciale unique pour tous les Canadiens.

[Français]

MODERNISATION ET AMÉLIORATION DE LA PROCÉDURE À LA CHAMBRE DES COMMUNES

M. Bob Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter dans les deux langues officielles, le quatrième rapport du Comité spécial sur la modernisation et l'amélioration de la procédure à la Chambre des communes, ainsi que le cinquième rapport du comité concernant le vote électronique.

[Traduction]

La modernisation et l'amélioration de la procédure et des pratiques de la Chambre est une tâche qui n'est jamais terminée. Nous devons continuellement revoir et évaluer la manière dont nous faisons les

choses. Nous espérons que ce rapport, comme son prédécesseur en 2001, contribuera à améliorer la Chambre et le travail des députés.

Depuis un certain nombre d'années, la question du vote électronique fait l'objet d'études et de discussions de la part des députés. Le comité a décidé, en cours de route, de déposer un rapport distinct sur la question du principe du vote électronique et de la soumettre aux députés de la Chambre.

[Français]

Le fait que le comité devait arriver à une décision unanime avant de présenter des recommandations l'a empêché d'en présenter sur un certain nombre de points. Par contre, les propositions que nous mettons de l'avant reçoivent un vaste appui et représentent des solutions réalisables qui tiennent compte des intérêts divergents du contexte et des exigences modernes.

[Traduction]

J'aimerais remercier mes collègues du comité pour leur sincérité et le généreux esprit de coopération avec lequel ils ont abordé cet exercice. Je remercie également leur personnel ainsi que le personnel du Service de la procédure pour son aide technique.

Finalement, au nom du comité, je tiens à reconnaître tout spécialement la contribution de James Robertson, notre chercheuse de la Bibliothèque du Parlement, qui a su faire face avec grâce aux difficultés, et je remercie les greffières du comité, Audrey O'Brien et Diane Diotte.

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter le trente-neuvième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, au sujet des rapports des commissions de délimitation des circonscriptions électorales pour la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec. Conformément au paragraphe 22(1) de la loi, le comité recommande que la période de trente jours de séance prévue pour l'étude des oppositions à l'égard de ces rapports soit prorogée de quinze jours de séance. Si la Chambre donne son consentement, j'ai l'intention de proposer l'adoption du trente-neuvième rapport plus tard aujourd'hui.

Je remercie les membres et les employés du sous-comité du travail qu'ils ont accompli et tous les députés qui ont fait des présentations au comité au sujet des limites de circonscriptions.

Si la Chambre accepte cette motion, le sous-comité pourra poursuivre son travail, même si la Chambre des communes ajourne pour la période estivale.

* * *

● (1020)

LA LOI SUR LE SYSTÈME CORRECTIONNEL ET LA MISE EN LIBERTÉ SOUS CONDITION

M. Jim Gouk (Kootenay—Boundary—Okanagan, Alliance canadienne) demande à présenter le projet de loi C-443, Loi modifiant la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition ainsi que d'autres lois en conséquence.

—Monsieur le Président, mon projet de loi porte sur la disposition de libération d'office qui, dans les faits, exige que les détenus soient libérés après avoir purgé les deux-tiers de leur peine, même s'ils n'ont absolument rien fait pour mériter cette libération.

Décision de la présidence

Les Canadiens sont consternés de voir que, par exemple, une personne condamnée à douze années d'emprisonnement sorte après huit ans, sans avoir fait quoi que ce soit pour mériter cette libération sous condition. Nous appuyons l'idée de la libération conditionnelle et de la libération anticipée pour que les détenus libérés soient sous supervision et puissent se réintégrer, mais uniquement s'ils le méritent.

Ce projet de loi porte sur cette question et, espérons-le, il fera changer les choses de façon que les criminels incarcérés comprennent qu'ils doivent s'amender s'ils veulent être relâchés avant la fin de leur peine.

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

* * *

LE SOUS-COMITÉ DE LA RÉVISION DES LIMITES DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, le Sous-comité de la révision des limites des circonscriptions électorales a travaillé très diligemment au cours des dernières semaines en vue d'essayer d'entendre tous les députés qui ont contesté les rapports des commissions de délimitation des circonscriptions électorales pour la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec.

Le sous-comité ne disposait que de 30 jours d'audiences pour entendre 10 députés de la Colombie-Britannique, 28 députés de l'Ontario et 29 députés du Québec. Il doit présenter son rapport relativement à ces trois provinces lundi prochain, le 16 juin. Malgré les meilleurs efforts du sous-comité, le comité sera dans l'impossibilité de remettre son rapport et les témoignages à la présidence dans le délai imparti au cause de problèmes de production.

Afin de pouvoir transmettre aux commissions les objections soulevées par les députés au sujet des rapports des commissions de délimitation des circonscriptions électorales, je propose:

Que, malgré le Règlement et les usages de la Chambre, le Sous-comité de la révision des limites des circonscriptions électorales soit autorisé à déposer ses rapports auprès du Greffier de la Chambre lorsque la Chambre ne siège pas, et que chaque rapport ainsi déposé soit réputé le rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la chambre et réputé déposé sur le Bureau.

Cela permettrait au sous-comité de déposer les rapports à la Chambre au nom du comité principal si la Chambre décidait de mettre fin à ses travaux dans les jours qui viennent. Sinon, il faudrait convoquer le comité pour approuver le rapport et le déposer auprès de la présidence.

Le Président: La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, si la Chambre y consent, je propose que le 39^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présenté à la Chambre plus tôt aujourd'hui, soit adopté.

Ma première motion a permis au sous-comité de présenter des rapports au lieu du comité. Celle-ci permettra au sous-comité de

poursuivre son travail, au besoin, même si la Chambre ajourne pour l'été.

Le Président: La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

• (1025)

LANGUES OFFICIELLES

M. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, je propose que le sixième rapport du Comité permanent des langues officielles, présenté le mercredi 30 avril dernier, soit adopté.

Avant d'aborder mes observations sur ce point, j'aimerais mentionner deux choses. Premièrement, je ne voterai ni pour ni contre l'adoption de ce rapport car, comme on l'a porté à votre attention à quelques reprises auparavant, étant donné le contenu de ce rapport, adopté au comité et présenté à la Chambre, il pourrait représenter un conflit d'intérêts ou créer la perception de conflit d'intérêts dans mon cas.

Même si je propose cette motion pour saisir la Chambre du contenu et du sujet du rapport, afin de prévenir toute possible perception de conflit d'intérêts, je ne voterai pas à l'égard de ce rapport. Je m'abstiendrai de me prononcer si jamais nous passons au vote.

Deuxièmement, je vais m'adresser à la Chambre uniquement en anglais afin que certains Canadiens à l'écoute, et particulièrement le député visé par cette question, puissent suivre le débat dans leur propre langue.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

LE RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES LANGUES OFFICIELLES— DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le Président: Avant que le député ne poursuive, je voudrais rendre une décision sur un rappel au Règlement qui a été soulevé à propos de cette question.

La situation est la suivante. Le député d'Ottawa—Vanier a proposé l'approbation du sixième rapport de son comité, ce qui a provoqué un rappel au Règlement au sujet de la recevabilité de sa motion, parce qu'il peut sembler avoir un intérêt pécuniaire à l'égard du rapport.

Le sixième rapport transmet à la Chambre la résolution que le Comité permanent des langues officielles a adoptée le 29 avril 2003 et présentée à la Chambre le 30 avril. Voici la résolution:

Il est résolu que le Comité permanent des langues officielles exprime son appui à la démarche du député Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier) dans la cause *Quigley c. Canada* (Chambre des communes), et demande à la Chambre des communes de suggérer à son Bureau de la régie interne de mettre à la disposition du Comité un budget maximum de 30 000 \$ pour défrayer une partie des honoraires d'avocats de M. Bélanger relativement à son rôle d'intervenant dans cette cause.

[Français]

Cependant, l'article 21 du Règlement prévoit ce qui suit.

[Traduction]

Aucun député n'a le droit de voter sur une question dans laquelle il a un intérêt pécuniaire direct, et le vote de tout député ainsi intéressé doit être rejeté.

Affaires courantes

La Chambre se rappellera que le député de West Vancouver—Sunshine Coast a invoqué le Règlement le jeudi 1^{er} mai 2003 au sujet du sixième rapport du Comité permanent des langues officielles. Il a soutenu que le président avait manqué au Règlement en signant un rapport qui concernait directement ses intérêts.

Dans ce cas, la présidence a expliqué que le remboursement des honoraires d'avocat engagés par le député à titre d'intervenant n'était pas, à strictement parler, un montant versé personnellement au député, et elle a signalé qu'il n'avait jamais été dit que le député d'Ottawa—Vanier touchait un avantage monétaire direct.

J'ai passé en revue l'interprétation très stricte qui a toujours été donnée de l'article 21 du Règlement au sujet des conflits d'intérêts. On lit, à la page 194 de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*:

[...] le Règlement de la Chambre prescrit qu'aucun député n'a le droit de voter sur une question dans laquelle il a un intérêt pécuniaire direct, et que le vote de tout député ainsi intéressé doit être rejeté. L'intérêt pécuniaire doit être immédiat et personnel et appartenir en propre à la personne dont le vote est contesté.

Puis, le 12 mai, le député de West Vancouver—Sunshine Coast a pris la parole pour contester la présentation, par le député d'Ottawa—Vanier, d'une motion portant adoption du sixième rapport. La présidence a pris note des objections et répondu qu'elle traiterait de la question si la motion était effectivement proposée, ce qui est arrivé aujourd'hui.

J'ai étudié les arguments présentés le 12 mai et aujourd'hui, et je ne peux trouver aucune raison de déclarer la motion irrecevable. L'article 21 du Règlement dit explicitement que l'interdiction porte sur le vote. Or, le député d'Ottawa—Vanier a déjà expliqué qu'il ne votera pas sur la motion qu'il a proposée et, en conséquence, la présidence est convaincue qu'il peut proposer la motion d'adoption. Le débat peut donc avoir lieu.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

LANGUES OFFICIELLES

La Chambre reprend l'étude de la motion.

M. Mauril Bélanger: Monsieur le Président, je commencerai par faire une brève chronologie des événements jusqu'à aujourd'hui et, peut-être, de ceux des jours à venir.

Au printemps de l'an 2000, un dénommé Louis Quigley, un habitant de Riverview, près de Moncton, au Nouveau-Brunswick, a écrit au commissaire aux langues officielles de l'époque pour se plaindre de ne pouvoir suivre les débats de la Chambre des communes dans sa langue. M. Quigley est un anglophone, et le câblodistributeur de sa municipalité ne transmettait que le son original.

Toutes les fois qu'un député prenait la parole en français à la Chambre, M. Quigley ne pouvait suivre la discussion. C'est parce que le câblodistributeur de Riverview diffusait seulement le son original, au lieu de diffuser les deux chaînes, une en anglais et l'autre en français.

M. Quigley a écrit au commissaire aux langues officielles au printemps de l'an 2000. Au mois d'octobre 2000, le commissaire aux langues officielles a déposé le rapport de l'enquête menée sur cette plainte. Le commissaire a conclu dans ce rapport que la Loi sur les langues officielles oblige la Chambre des communes à s'assurer que tous les citoyens canadiens aient un accès égal aux débats à la Chambre des communes dans les deux langues officielles.

En décembre 2000, après que le Bureau de régie interne de la Chambre des communes a refusé le rapport de la Commissaire aux langues officielles, M. Quigley s'est adressé à la Section de première instance de la Cour fédérale comme le lui permettait la Loi sur les langues officielles.

La cause a été entendue le 5 décembre 2001, à Halifax. La commissaire aux langues officielles avait obtenu le statut d'intervenant pour défendre les recommandations de son comité.

Le 5 juin 2002, le juge O'Keefe de la Section de première instance de la Cour fédérale a rendu une décision dans l'affaire Quigley et déclaré que la Chambre des communes était assujettie aux dispositions de la Loi sur les langues officielles, en particulier en ce qui a trait à l'article 25 de cette loi. Le juge O'Keefe a ordonné à la Chambre des communes de voir à ce que les Canadiens qui ont accès à la transmission des débats puissent les entendre dans les deux langues officielles d'ici un an.

Le 21 juin 2002, le Bureau de régie interne en a appelé de la décision de la Section de première instance de la Cour fédérale. Après s'être réuni le 29 juillet 2002, le Comité mixte permanent des langues officielles a publié un communiqué de presse déclarant, premièrement, qu'il accueillait favorablement la décision du juge O'Keefe de la Section de première instance de la Cour fédérale, deuxièmement, qu'il regrettait que le Bureau de régie interne ait décidé d'en appeler de cette décision et, troisièmement, qu'il songeait à demander le statut d'intervenant.

Le 16 septembre 2002, le Parlement a été prorogé et tous les comités ont été dissous.

Le 27 septembre 2002, l'affaire se corse et c'est pourquoi il est important d'établir les faits publiquement, le procureur général du Canada a informé la Cour fédérale qu'il ne demanderait pas l'autorisation d'en appeler de cette décision. Il s'est dit satisfait et disposé à accepter la décision de la Section de première instance de la Cour fédérale.

Le 10 octobre 2002, l'autre endroit a décidé de mettre sur pied son propre comité des langues officielles, poussant ainsi la Chambre à revoir son Règlement et à créer aussi son propre comité permanent. La mise sur pied du comité a pris quelque temps et le comité a vu le jour le 7 novembre 2002.

Entre-temps, il a fallu prendre la décision de demander le statut d'intervenant parce que le délai pour le faire arrivait à échéance. J'ai donc moi-même décidé, après en avoir dûment informé les membres du Comité des langues officielles, de demander le statut d'intervenant. Ni M. Quigley ni la commissaire aux langues officielles ne s'y sont opposés. Le Bureau de régie interne n'avait aucune objection non plus, dans la mesure où j'en faisais la demande à titre personnel, ce que j'ai fait.

● (1030)

Le 22 novembre 2002, j'ai obtenu le statut d'intervenant dans cette affaire qui, sauf erreur, sera entendue à la fin de septembre 2003, à Halifax.

Affaires courantes

Si le comité et moi avons jugé important de demander le statut d'intervenant, c'est que nous pensions que la Chambre des communes était assujettie à la Loi sur les langues officielles et que l'invocation du privilège, même si nous avions reconnu ce privilège, avait ses limites.

En l'occurrence, nous estimons qu'il appartient à la Chambre de décider si elle veut que ses débats soient télédiffusés, et personne ne contestera jamais ce privilège, assurément aucun membre du comité. Une fois la décision prise, cependant, nous estimons, et c'est tout particulièrement mon opinion, que la Chambre doit veiller à ce que les débats soient accessibles à tous les citoyens sur le câble, dans les deux langues officielles du Canada.

En tant qu'ancien coprésident du comité mixte et actuel président du Comité permanent des langues officielles, j'ai cru qu'il était de ma responsabilité, et de celle du comité, de veiller au respect de la Loi sur les langues officielles. La loi elle-même confère un tel mandat au Comité permanent des langues officielles. C'est pourquoi la question a toujours intéressé le comité.

Une voix: Le temps.

M. Mauril Bélanger: Il reste du temps. Nous disposons de 20 minutes pour proposer des motions.

Mme Deborah Grey: Ça semble durer depuis une heure et demie.

M. Kevin Sorenson: Depuis une heure.

M. Mauril Bélanger: Monsieur le Président, je continue. Le gouvernement du Canada a créé, sur l'ordre du Parlement canadien, le Programme de contestation judiciaire. Le Parlement a reconnu qu'il devait aider les Canadiens qui, en dépit d'actions contraires du gouvernement ou du Parlement, veulent faire respecter leurs droits qui sont protégés par la Charte des droits et libertés.

Nous avons créé à cette fin le Programme de contestation judiciaire, qui a fréquemment été utilisé pour contester des décisions du gouvernement et du Parlement qui ne respectaient pas la Charte des droits et libertés et la Constitution du Canada. Malheureusement, les députés ne peuvent se prévaloir du Programme de contestation judiciaire. Ce recours leur est fermé.

Comme les députés le savent, nous ne pouvons pas utiliser nos budgets de fonctionnement pour obtenir des conseils juridiques ou de l'aide juridique, ou pour acquitter les frais liés à la rédaction de mémoires juridiques. Nous devons demander l'argent à la Chambre. Dans ce cas-ci, nous ne savons pas trop que faire, car le Bureau de régie interne défend une position différente de la mienne et de celle de nombreux députés. Le comité a demandé, en bonne et due forme, que le Bureau de régie interne fournisse une aide financière, pour faire valoir le point de vue opposé, puisque les tribunaux ont accepté de l'entendre. La demande a été refusée.

Je suis d'avis qu'on est en train de porter atteinte au privilège des députés, pas intentionnellement, mais en raison de circonstances. Si les députés ne peuvent avoir recours au Programme de contestation judiciaire, si le Bureau de régie interne refuse son aide et si un député ne peut pas avoir accès à son budget de fonctionnement à cette fin, comment peut-on contester la présidence, le Bureau de régie interne ou les lois, comme il est de notre devoir de le faire, particulièrement en ce qui concerne les langues officielles, où le comité est mandaté par la Loi sur les langues officielles pour le faire?

Il est plutôt déplorable que le Bureau de régie interne ait décidé de ne pas consulter le comité, qui a été constitué par la Chambre afin d'examiner la Loi sur les langues officielles et son application. Fort bien. Cependant, j'estime que le comité et moi-même, en tant que représentant du comité et député, avons le droit de le faire.

●(1035)

J'ai pensé qu'il était important d'établir publiquement tous ces faits. Nous agissons conformément à la décision des tribunaux. Cependant, j'estime important que les députés puissent recevoir des fonds, si les tribunaux acceptent leur demande d'intervention dans une cause. C'est un principe auquel on adhère au Canada. Les Canadiens y adhèrent.

Nous bafouions les droits des Canadiens s'ils ne pouvaient pas écouter les débats dans leur langue. Si nous pouvons nous exprimer dans l'une ou l'autre des langues officielles à la Chambre et que des Canadiens ne peuvent pas avoir accès aux débats dans leur langue, soit le français ou l'anglais, c'est que leurs droits ne sont pas respectés comme le prescrivent la Constitution canadienne et la Loi sur les langues officielles.

Je comprends que les députés d'en face ne se soucient guère des langues officielles et du respect des droits, mais j'espère que ce message sera transmis en temps opportun au Bureau de régie interne.

●(1040)

[Français]

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais poser une question au député de Ottawa—Vanier. On sait que dans sa région, il y a des francophones et des anglophones. Pourrait-il nous expliquer un peu ce que cela donne à ces personnes, quand il prend la parole en Chambre, qu'il pose une question dans une langue à un ministre et que celui-ci ne répond pas dans la même langue?

Par exemple, dans ma circonscription, il y a des communautés francophones et des communautés anglophones. Si je pose une question en français à la ministre du Développement des ressources humaines, elle répond en anglais. Par conséquent, tous les francophones n'ont pas la chance de comprendre la réponse à la question que j'ai posée.

Je voudrais que le député de Ottawa—Vanier nous explique le problème que cela pose dans sa circonscription, ou dans les autres circonscriptions qu'il connaît, surtout en tant que président du Comité permanent des langues officielles?

M. Mauril Bélanger: Monsieur le Président, il est évident que cela pose un énorme problème aux gens qui veulent suivre les débats de la Chambre. C'est un problème technique, dans certains cas, parce que le débat n'est pas disponible dans les deux langues, c'est aussi un problème d'accès.

Affaires courantes

Je vais donner un exemple pour le côté technique. Certains téléspectateurs—car c'est de cela dont on parle—disposent d'une commande qui leur permet de passer de l'anglais au français. Cela s'appelle le «second audio channel», ou le SAP. Mais il faut tellement faire de manipulations qu'à partir du moment où on cherche à avoir accès à la deuxième langue officielle, le commentaire est fini et, en Chambre, on est souvent passé à autre chose. C'est une solution qui est inacceptable pour la plupart des gens, surtout qu'elle n'est pas disponible pour tous.

La question qui se pose aussi, c'est que, suite à une décision du CRTC, tous les Canadiens qui reçoivent le câble à la maison, doivent maintenant verser quelques centimes tous les mois pour avoir accès à la chaîne d'affaires publiques et aux débats de la Chambre. Ce n'est pas normal car si on est obligé de payer pour quelque chose, on doit pouvoir le recevoir dans la langue de son choix.

C'est ce que la Constitution du Canada stipule, c'est ce que la Loi sur les langues officielles stipule, c'est ce que nous voulons obtenir et je pense que c'est une cause qui peut effectivement être gagnée. Nous allons voir, par la voie des tribunaux, d'ici peu.

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, j'aimerais avoir l'information suivante: est-ce que le débat va continuer après les questions et commentaires?

Le président suppléant (M. Bélair): La réponse est oui.

* * *

[Traduction]

LA JOURNÉE DES ANCIENS COMBATTANTS DE LA MARINE MARCHANDE

M. Paul Bonwick (Simcoe—Grey, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je crois que vous obtiendrez le consentement unanime à l'égard de la motion qui suit. Je propose:

Que le projet de loi C-411, Loi instituant la Journée des anciens combattants de la marine marchande, soit réputé adopté à toutes les étapes.

Comme les députés le savent, j'ai présenté une motion de ce genre, il y a environ quatre semaines, et j'ai eu le consentement de tous les partis, sauf un. J'ai négocié avec le porte-parole de ce parti, et une entente a été conclue pour aller de l'avant maintenant.

• (1045)

Le président suppléant (M. Bélair): La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée et le projet de loi C-411 est lu pour la deuxième fois et étudié en comité; il fait l'objet d'un rapport sans propositions d'amendement, est agréé, lu pour la troisième fois et adopté.)

M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je propose:

Que la Chambre passe maintenant à l'ordre du jour.

Le président suppléant (M. Bélair): 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 s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

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

Et plus de cinq députés s'étant levés:

Le président suppléant (M. Bélair): Convoquez les députés.

• (1050)

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

(Vote n° 194)

POUR

Députés

| | |
|-------------------------------------|---------------------------|
| Anderson (Cypress Hills—Grasslands) | Assadourian |
| Bagnell | Bailey |
| Bellemare | Bergeron |
| Blondin-Andrew | Boudria |
| Catterall | Crête |
| Day | Desrochers |
| Elley | Fitzpatrick |
| Gagnon (Québec) | Gallant |
| Girard-Bujold | Goldring |
| Gouk | Grey |
| Guay | Harvey |
| Hill (Prince George—Peace River) | Hinton |
| Jackson | Laframboise |
| Lunney (Nanaimo—Alberni) | Marcil |
| Moore | Paradis |
| Perron | Pettigrew |
| Regan | Ritz |
| Saada | Sorenson |
| Thibault (West Nova) | Thibeault (Saint-Lambert) |
| Tonks | Wilfert |
| Yelich — 41 | |

CONTRE

Députés

| | |
|-------------------------------|-----------|
| Bachand (Richmond—Arthabaska) | Doyle |
| Godin | Hearn — 4 |

PAIRÉS

Aucun

Le président suppléant (M. Bélair): Je déclare la motion adoptée.

[Français]

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'aimerais avoir des éclaircissements. Peut-être cela n'est-il jamais arrivé auparavant, mais depuis six ans que je siége à la Chambre des communes, il ne m'est jamais arrivé de voir un vote se tenir en deux minutes. Ordinairement, on entend la sonnerie pour appeler les députés et on leur donne le temps de se présenter à la Chambre pour voter.

Je n'irai pas plus loin avec ce recours au Règlement, mais j'aimerais avoir un éclaircissement à ce sujet.

Le président suppléant (M. Bélair): J'aimerais avoir l'attention du député de Acadie—Bathurst. Ce n'est pas la première fois que nous procédons à un vote de cette façon. Si le député se souvient bien, il y a plusieurs mercredis où nous procédons à des votes par appel nominal tout de suite après la période des questions orales, sans sonnerie.

Initiatives parlementaires

Deuxièmement, vous avez aussi remarqué que dans le cas qui nous préoccupe en ce moment, le whip en chef du gouvernement et le whip de l'opposition étaient d'accord pour qu'on passe au vote immédiatement. Alors, ce n'est pas un précédent. C'est l'explication que je dois vous fournir.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1055)

[Français]

LOI SUR LA JOURNÉE DE LA FÊTE NATIONALE DES ACADIENS ET DES ACADIENNES

M. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.) propose: Que le projet de loi S-5, Loi instituant la Journée de la fête nationale des Acadiens et des Acadiennes soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

—Monsieur le Président, c'est une belle journée aujourd'hui parce qu'en fin de compte, nous allons reconnaître de façon officielle la Journée des Acadiens et des Acadiennes le 15 août. C'est un projet de loi qui émane de l'autre place, et je suis privilégié aujourd'hui de pouvoir en faire la proposition au nom de mes collègues acadiens francophones en cette Chambre. Ceux-ci ne pouvaient pas le faire parce qu'ils occupent des postes de secrétaire parlementaire ou de ministre. Je suis bien entouré de ces personnes. Ainsi, ils ne pouvaient pas accepter l'invitation de l'autre place de proposer l'adoption de ce projet de loi. Alors, on m'a demandé de le faire et j'en suis très fier.

Je sais qu'il faut être prudent quand on identifie des personnes, soit dans cette Chambre ou dans l'autre Chambre, mais je crois qu'il faudrait indiquer qu'il y a au moins deux sénateurs de l'autre Chambre qui ont particulièrement travaillé à cet égard. L'initiative vient d'une collègue du même parti de l'autre Chambre, Mme Losier-Cool. Je m'en voudrais de ne pas souligner son initiative pour une motion qui a mené un autre sénateur appartenant à un parti de l'opposition, le sénateur Comeau, de proposer ce projet de loi. Je n'irai pas plus loin en les identifiant, mais je m'en serais voulu de ne pas avoir salué leur travail pour avoir été les instigateurs de ce projet de loi qui reconnaîtra officiellement le 15 août de chaque année comme la Journée de la fête nationale des Acadiens et des Acadiennes.

Cette journée avait été choisie lors de la première convention nationale acadienne, qui s'était déroulée à Memramcook, le village natal d'un de nos gouverneurs généraux, le très honorable Roméo Leblanc. C'est aussi le village natal des parents d'une de mes adjointes qui, je le sais, trouvera un peu ironique que je le mentionne. Ainsi, je voulais le mentionner parce que, depuis que je siège dans cette Chambre, j'ai me suis découvert une affinité absolument incroyable avec le peuple acadien.

C'est un peuple exemplaire. Il a survécu à la déportation qui, comme on le sait, a commencé en 1755 et a continué par la suite. C'est un peuple qui a été soumis à des épreuves absolument incroyables, qui s'est ressaisi, qui s'est rapatrié et qui aujourd'hui fait preuve d'une capacité, d'une énergie, d'une imagination et d'une créativité exemplaires pour la francophonie canadienne.

On retrouve en Acadie une énergie créatrice dans le monde des arts, des affaires, de la politique. On retrouve aussi une détermination féroce à prendre sa place et à s'ancre fermement dans le terroir. On voit chez cette population une fierté d'être, d'exister et de s'épanouir. J'aimerais qu'on puisse prendre cette fierté et la propager dans le

reste du pays. Souvent, c'est l'Acadie qui brille par son étoile et qui nous montre le chemin à suivre.

Lorsqu'on m'a demandé de proposer ce projet de loi, j'en ai été très fier et j'ai accepté sans aucune hésitation. Je remercie mes collègues de l'autre Chambre d'avoir pris cette initiative, de même que mes collègues de la Chambre des communes d'avoir donné leur consentement pour que l'an prochain, on puisse célébrer l'anniversaire officiel de la Journée de la fête nationale des Acadiens et des Acadiennes, alors qu'on célébrera le 400^e anniversaire de la présence francophone en Amérique.

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, on a beaucoup de travail à faire aujourd'hui, surtout en ce qui concerne les travaux des subsides et les taxes sur l'essence.

Au nom de l'Alliance canadienne, je tiens à dire que nous appuyons ce projet de loi qui désignera le 15 août comme étant la Journée de la fête nationale des Acadiens et des Acadiennes.

De plus, nous souhaitons bonne chance à tout le monde l'année prochaine, si cela devient une réalité. Cette Chambre peut donc compter sur le soutien de l'Alliance canadienne concernant ce projet de loi.

M. Stéphane Bergeron (Verchères—Les-Patriotes, BQ): Monsieur le Président, il me fait grandement plaisir et je suis même très honoré de prendre la parole en cette Chambre pour manifester l'appui enthousiaste du Bloc québécois à ce projet de loi visant la reconnaissance officielle de la Fête nationale des Acadiennes et Acadiens.

D'entrée de jeu, je crois qu'il est de bon aloi de rendre hommage à la sénatrice Losier-Cool et la féliciter pour son initiative. Elle a d'abord présenté une motion en ce sens, laquelle a été transformée pour devenir le projet de loi que nous avons sous les yeux, grâce à l'initiative du sénateur Comeau. Je tiens à leur rendre hommage pour nous avoir permis de nous prononcer en cette Chambre sur l'opportunité de reconnaître officiellement le 15 août comme étant la Fête nationale des Acadiennes et Acadiens.

Je veux également souligner que le projet de loi énonce en des termes très élogieux les mérites du peuple acadien, non seulement en terre canadienne, mais également, par extension, au-delà des frontières du Canada. On doit effectivement, comme l'a fait le député de Ottawa—Vanier, il y a quelques instants, reconnaître la détermination du peuple acadien qui a réussi non seulement à survivre, mais aussi à s'épanouir et à rayonner au-delà des frontières de l'Acadie, en dépit des nombreuses vicissitudes que l'histoire lui aura réservées.

Cependant, je ne puis passer sous silence un certain nombre de bémols que j'aimerais évoquer dès maintenant. On ne pourra pas oublier que cette proposition a été faite comme pour donner une espèce de prix de consolation, comme pour enrober la pilule qu'on a fait avaler aux Acadiens et Acadiennes après qu'une majorité de députés de ce même gouvernement ait défait une motion visant à demander simplement à la Couronne britannique de reconnaître les faits historiques entourant la Déportation. C'est curieux qu'en cette Chambre et à l'extérieur, on parle abondamment de la Déportation mais qu'on ne veuille pas le reconnaître officiellement.

Initiatives parlementaires

D'autre part, ce projet de loi nous démontre que l'avenir, comme le dit l'adage populaire, dure longtemps. Les Acadiennes et Acadiens n'ont pas attendu la sanction du gouvernement fédéral pour se donner une fête nationale. Ils s'en sont donné une en 1881, et quelque 125 ans plus tard, on finit par reconnaître cette réalité. Cela me donne espoir qu'à un moment donné, avec le temps, avec la sagesse, on finira par reconnaître également les faits entourant la Déportation des Acadiennes et des Acadiens.

Je veux également souligner que l'article 2 a pour effet de banaliser le caractère national du peuple acadien, puisque dans «Journée de la Fête nationale des Acadiens», on a donné au terme «nationale» la signification de «pancanadien». Je veux bien qu'on célèbre la Fête des Acadiennes et des Acadiens à l'échelle du Canada. Je pense que c'est très honorable, mais j'aurais plutôt fait de cette fête la «Journée canadienne de la Fête nationale des Acadiens et Acadiennes». Par le fait qu'on travestisse le mot «nationale» en lui donnant la signification de «pancanadien», on banalise le caractère national du peuple acadien.

On dirait qu'on a peur de reconnaître qu'à l'intérieur de ce pays, il y a plusieurs nations, qu'il y a une nation acadienne, une nation québécoise, des nations autochtones. Quand réalisera-t-on qu'il y a plusieurs nations dans ce pays? Ce n'est pas simplement un pays multiculturel, mais aussi un pays multinational.

Je termine en disant simplement ceci, et je ne veux pas m'en faire le promoteur. La dernière fois que je me suis fait le promoteur d'une cause touchant les Acadiennes et Acadiens, on m'en a fait le reproche d'une part, et on a fait faux bond aux Acadiennes et Acadiens simplement parce que le porteur n'était pas un rouge teint jusqu'à l'os.

Je veux simplement signaler à l'attention de mes collègues du parti ministériel que la fin de semaine dernière, lors de l'assemblée générale de la Société nationale de l'Acadie, on a adopté une résolution visant à décréter l'année 2004, l'année célébrant le 400^e anniversaire de fondation de l'Acadie, comme étant l'Année de l'Acadie.

Je suggère à mes collègues d'en face d'en faire la proposition. Je leur annonce d'emblée que nous ne ferons pas preuve de partisanerie et que nous voterons en faveur.

● (1100)

M. André Bachand (Richmond—Arthabaska, PC): Monsieur le Président, je vais être bref. D'emblée, comme mes collègues l'ont fait, je voudrais souligner l'apport à la Chambre du député de Ottawa—Vanier. On reconnaît sa fougue à défendre les intérêts des deux langues officielles et également à reconnaître ses confrères acadiens de partout qui l'accompagnent ce matin. Je veux reconnaître aussi le travail qui se fait à l'autre endroit. Mon collègue du Bloc les a nommés. J'aimerais insister davantage sur le sénateur conservateur, Gerald Comeau. On sait qu'il se bat depuis des années pour faire en sorte qu'en Nouvelle-Écosse, les droits du peuple acadien soient reconnus et qu'il puisse jouir d'une grande croissance au niveau de son appartenance et de sa visibilité.

Bien sûr, comme disait mon collègue du Bloc québécois, est-ce que c'est un prix de consolation? Je ne le sais pas. J'aimerais autant dire que c'est peut-être une première étape visant à reconnaître ce qu'est le peuple acadien. Il faut reconnaître, bien sûr, ses éléments positifs, mais aussi ce qu'il a connu comme éléments négatifs dans son passé. Il faut faire en sorte de reconnaître aujourd'hui le 15 août comme Fête nationale des Acadiens et des Acadiennes. On peut jouer sur le mot «nationale», mais au moins, c'est une étape importante. D'autres étapes vont venir.

J'espère que cette Chambre va faire en sorte de reconnaître non seulement les bienfaits, mais aussi les souffrances que le peuple acadien a connues dans le passé. Je vois cela comme un pas intéressant.

Je remercie également l'ensemble des partis de cette Chambre d'avoir collaboré à l'adoption rapide de ce projet de loi. On terminera nos travaux d'ici peu. On retournera dans nos comtés très bientôt, du moins je j'espère, mais il est important que dès cette année, la Chambre donne un signal au peuple acadien, de partout au pays, à l'effet que la Chambre prend en compte sa présence et ses contributions. Je suis sûr qu'à l'automne, elle prendra aussi en compte les souffrances qui ont amené le peuple acadien à avoir une si grande fierté.

L'étoile du drapeau en est une qui guide. Mais l'étoile c'est aussi pour se rappeler. Il ne faut jamais oublier d'où on vient, les souffrances et les bons coups qu'on a également subis.

Le Parti conservateur est très heureux de collaborer, comme l'ensemble de mes collègues, à reconnaître le 15 août 2003 comme étant la première Journée nationale des Acadiens et des Acadiennes.

● (1105)

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, premièrement, j'aimerais féliciter le député de Ottawa—Vanier d'avoir proposé la motion du sénateur Comeau relatif au projet de loi S-5. Je veux le féliciter de l'avoir présenté à la Chambre. Je veux féliciter également le député de Verchères—Les-Patriotes d'avoir présenté deux mesures relatives aux Acadiens à la Chambre. Il n'a jamais eu le soutien des libéraux à ce sujet. La première mesure consistait à demander à la reine de faire des excuses au nom de la Couronne. Deuxièmement, il demandait au Parlement de reconnaître les torts qui ont été faits aux Acadiens et aux Acadiennes. Elles ont été refusées.

Je vois maintenant que les personnes qui les ont refusées se regroupent autour du député de Ottawa—Vanier pour obtenir les fleurs de la fête. Tant mieux pour eux si cela va les aider. Mais c'est regrettable de voir que les autres motions n'avaient pas été acceptées. Cela va plus loin qu'une fête. Cela allait jusqu'à une reconnaissance.

On dit ceci dans le projet de loi:

que les Acadiens, de par leur origine, leur histoire et leur développement, constituent la première colonie de France à s'établir de façon permanente au Canada [...]

Je pense qu'il faut que cela soit reconnu plus que par une fête. Il est à souhaiter que plus tard, cela sera reconnu davantage que par une fête.

Je pense que les gens de partout au Canada, qui ont eu la chance de connaître les Acadiens et les Acadiennes, qui ont eu la chance de vivre avec eux, qui ont eu la chance de les côtoyer, de rire avec eux et de faire des projets avec eux, ont vu que les Acadiens et les Acadiennes étaient un bon peuple.

Ce n'est pas seulement un peuple reconnu pour son habileté à arracher les patates et à aller bûcher dans le bois. Je pense que cela va plus loin. On est un peuple qui doit être reconnu. Il faut qu'il soit fêté et aussi accepté. C'est ce message que j'aimerais envoyer, à savoir qu'il soit aussi accepté et pas seulement utilisé.

Les crédits

Je suis fier de la motion du député de Ottawa—Vanier. Le Nouveau parti démocratique va l'appuyer à 100 p. 100, mais il est à souhaiter que cela va aller plus loin que cela. Il ne faut pas seulement des paroles et dire que maintenant qu'on leur a donné cela, on pourra oublier tout le reste. Je pense que le Parlement devrait, à un moment donné, accepter les torts qui ont été faits aux Acadiens. À ce moment-là, la page de l'histoire sera vraiment tournée.

Le président suppléant (M. Béclair): Conformément à l'ordre adopté le mercredi 11 juin 2003, le projet de loi S-5 est réputé lu une deuxième fois, réputé renvoyé à un Comité plénier, réputé avoir fait l'objet d'un rapport sans amendement, réputé adopté à l'étape du rapport et réputé lu une troisième fois et adopté.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu une deuxième fois, étudié en Comité plénier, rapport est fait du projet de loi qui est agréé, lu pour la troisième fois et adopté.)

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1110)

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

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

Que, de l'avis de la Chambre, il faudrait répondre aux besoins d'infrastructure du Canada au moyen d'un régime de financement stable, et que, par conséquent, la Chambre demande au gouvernement de réduire les taxes fédérales sur l'essence sous réserve d'une entente avec les provinces qui pourraient, grâce à cette marge fiscale, introduire une taxe spéciale afin de financer l'infrastructure des administrations provinciales et municipales.

—Monsieur le Président, je suis heureux de parler de la motion présentée par l'Alliance canadienne en cette journée de l'opposition. La motion vise à rétablir la responsabilité financière et l'obligation de rendre compte en ce qui a trait aux taxes sur l'essence.

Je partagerai mon temps de parole avec la députée de Kamloops, Thompson and Highland Valleys, une de mes collègues de la Colombie-Britannique.

La Colombie-Britannique a des choix difficiles à faire en ce qui concerne les infrastructures à cause de la candidature de cette ville pour l'obtention des Jeux olympiques de 2010. Elle subit également des pressions économiques énormes à cause du conflit dans l'industrie du bois d'oeuvre. Elle doit donc faire ces choix difficiles et il y a ce conflit qui perdure. La députée de Kamloops, Thompson and Highland Valleys fera ce qu'elle a toujours fait depuis son élection en novembre 2000, soit exprimer les nombreuses préoccupations de ses électeurs à l'égard du fait que le gouvernement de la Colombie-Britannique a choisi de faire un appel d'offres pour la location à bail de l'autoroute de Coquihalla pour une durée de 55 ans. C'est une grande source de préoccupations pour ses électeurs.

Je félicite la députée d'être ici pour parler au nom de ses électeurs de ce qui est en fait une question complexe et de faire ce qui est dans l'intérêt de ces derniers en exprimant ces préoccupations.

Franchement, la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui vise quatre buts. Premièrement, elle vise à mettre fin à l'escroquerie dont les consommateurs canadiens sont victimes relativement aux taxes sur l'essence.

Deuxièmement, la motion vise à assortir d'une forme d'imputabilité le mécanisme grâce auquel les taxes sur l'essence sont perçues et dépensées dans notre pays.

Troisièmement, et c'est un objectif que nous souhaitons atteindre, la motion devrait établir un certain degré de responsabilité financière.

Quatrièmement, la motion devrait mettre un terme à l'hypocrisie des libéraux dans ce dossier. À l'extérieur de la Chambre, celui qui est en tête dans la course à la direction du Parti libéral, le député de LaSalle—Émard, a dit que s'il était porté au pouvoir, il prendrait des mesures allant dans le sens de cette motion. Or, lorsqu'il était le ministre des Finances, il avait le pouvoir de le faire.

À la Chambre, on a tendance à oublier que lorsqu'un parti politique comme le Parti libéral du Canada forme un gouvernement majoritaire, en raison de notre système uninominal majoritaire à un tour, système qui, sincèrement, est plutôt archaïque et non représentatif d'une démocratie du XXI^e siècle ou d'un pays du G8, ce parti a 100 p. 100 des pouvoirs législatifs à la Chambre, au Sénat, au sein de l'exécutif et dans toutes les sociétés d'État; il peut agir à sa guise.

Lorsqu'il était ministre des Finances, le député de LaSalle—Émard aurait pu faire tout ce qu'il voulait dans n'importe lequel des neuf budgets qu'il a présentés à la Chambre. Par rapport aux taxes sur l'essence, il aurait pu faire alors ce dont il parle maintenant à l'extérieur de la Chambre. Cependant, à titre de ministre des Finances, il n'a pas eu le courage de ses convictions pour faire ce qui convenait.

Maintenant, dans une grossière quête de votes, il préconise à l'égard des taxes sur l'essence le genre de responsabilité financière dont il n'a pas eu le courage de faire preuve lorsqu'il était ministre des Finances. On ne peut tout simplement pas lui faire confiance. Je pense que les contribuables canadiens savent pertinemment qu'il ne faut pas faire confiance au député de LaSalle—Émard, et ils le prouveront le moment venu.

En 2001-2002, les Canadiens ont payé 4,7 milliards de dollars en taxes fédérales sur l'essence, auxquels s'est ajouté un montant de 2,25 milliards de dollars de TPS, qui est en fait une taxe sur une autre taxe. Au total, donc, les Canadiens ont payé 6,95 milliards de dollars en taxes sur l'essence en 2001-2002. Qu'est-ce que cela signifie pour le Canadien ordinaire? On parle parfois de macrochiffres, mais les citoyens canadiens qui payent des taxes fédérales sur l'essence et la TPS par-dessus le marché ont dû dépenser en moyenne 220,66 \$ à ce chapitre l'an dernier.

Les taxes sur l'essence représentent entre 35 p. 100 et 45 p. 100 du coût d'un litre d'essence à la pompe. Autrement dit, la députée de Kamloops et moi, qui sommes tous deux de la Colombie-Britannique, nous payons en taxes l'équivalent d'un deuxième plein d'essence chaque fois que nous faisons le plein. Une question s'impose: Que rapporte aux Canadiens tout cet argent versé en taxes sur l'essence?

À vrai dire, pas grand-chose. Des 4,7 milliards de dollars de recettes provenant des taxes sur l'essence en 2001-2002, avant imposition de la TPS, le gouvernement fédéral n'a réinvesti que 2,5 p. 100 dans le réseau routier, ou 118 millions de dollars en transferts aux provinces aux fins de construction et de réfection des routes. Et sur ce 2,5 p. 100 réinvesti dans le réseau routier, 99 p. 100 a été dépensé à l'est de l'Ontario. Ce mécanisme, soit la façon dont cet argent est recueilli et dépensé au Canada, est extrêmement inéquitable. Je soulève ce point...

AFFAIRES COURANTES

•(1115)

[Traduction]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

COMMERCE INTERNATIONAL, DIFFÉRENDS COMMERCIAUX ET INVESTISSEMENTS INTERNATIONAUX

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le Président. Je m'excuse auprès du député.

Tous les partis de la Chambre ont été consultés à nouveau. Vous constaterez, je crois, qu'il y a unanimité au sujet de la motion suivante. Je propose:

Que, relativement à son étude pour le renforcement des relations entre le Canada et l'Asie, un groupe composé de quatre (4) membres du Sous-comité du commerce international, des différends commerciaux et des investissements internationaux du Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international soit autorisé à se rendre à Kuala Lumpur, à Singapour, à Hong Kong et à Beijing pour deux semaines, en septembre 2003, et que le personnel nécessaire accompagne le Comité.

Ce voyage devait avoir lieu maintenant mais, pour des raisons de santé, notamment, des membres du sous-comité ont demandé à la Chambre la permission de le reporter à septembre.

[Français]

Le président suppléant (M. Bellemare): La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

La Chambre reprend l'étude de la motion.

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, pendant qu'ils y seront, les membres du sous-comité devraient faire un détour par l'Indonésie, où Paul Martin pourrait rencontrer de ses employés à la Société maritime CSL. Tant qu'à y être, pourquoi pas?

Comme je le disais, il importe de remarquer que seulement 2,4 p. 100 des 4,7 milliards de dollars que le gouvernement fédéral tire des taxes sur l'essence sont investis dans le réseau routier. Et 99 p. 100 de ces 2,4 p. 100 sont investis dans les routes de l'est de l'Ontario. C'est une injustice criante qu'il faut corriger. Je cite un rapport d'un bon ami de la Canadian Taxpayers Federation, Walter Robinson. Celui-ci nous rappelle un fait important, à savoir que le Canada est une confédération de provinces, qui recherchent chacune leur intérêt et qui sont unies dans un but commun d'identité nationale et d'intérêt national. Il ne faut pas l'oublier.

Le réseau routier canadien est constitué de routes, d'autoroutes et de ponts s'étendant sur 900 000 kilomètres. De ces 900 000 kilomètres, 15 000 sont de compétence fédérale, ce qui ne représente que 1,7 p. 100 de l'ensemble; 231 000 kilomètres, ou 25,5 p. 100 des routes, sont de responsabilité provinciale et 665 000 kilomètres, ou près de 73 p. 100 des routes, sont de compétence municipale. Si l'on prend un litre d'essence, environ la moitié de son prix correspond à

Les crédits

des impôts que se partagent à peu près également le fédéral et les provinces.

C'est donc dire que 98 p. 100 des routes sont conçues, construites et entretenues par les provinces et les municipalités, mais que la moitié de la ponction fiscale frappant l'essence aboutit dans les goussets du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral ne réinvestit dans les routes que 2,4 p. 100 du montant recueilli, et 99 p. 100 de cet argent sont dépensés en Ontario.

Ce sont beaucoup de chiffres, me direz-vous, mais les Canadiens font l'objet d'une extraordinaire escroquerie liée à la taxe sur l'essence. L'Alliance canadienne cherche à défendre les voyageurs et les contribuables canadiens et à veiller à ce qu'ils obtiennent un service équitable en contrepartie du montant qu'ils paient à la pompe.

Voici d'autres chiffres. Seulement 2,4 p. 100 des recettes tirées de la taxe sur l'essence par le gouvernement fédéral sont réinvestis dans les routes. La réalité est la suivante: 91,6 p. 100 des recettes tirées de la taxe sur l'essence par les provinces sont réinvestis dans les routes. Voilà le genre de mécanisme de responsabilité que prévoit la motion dont nous traitons aujourd'hui

La moitié du prix à la pompe est constituée de taxes, qui sont réparties à parts égales entre le gouvernement fédéral et les provinces. Quatre-vingt-onze pour cent des recettes recueillies par les gouvernements provinciaux sont réinvestis dans les routes, pourcentage qui n'est que de 2,4 p. 100 dans le cas du gouvernement fédéral, 99 p. 100 du montant correspondant à ce dernier pourcentage n'étant réinvesti que dans l'est de la province de l'Ontario.

La motion que nous présentons a pour objet de rendre aux provinces une partie des recettes tirées de la taxe sur l'essence. Comme le prouvent les statistiques que j'ai citées, les provinces montrent clairement qu'elles sont plus responsables sur le plan financier et en ce qui concerne la conception, la construction et l'entretien des routes relevant de leur compétence, ce qui représente 98 p. 100 des routes que nous empruntons au pays.

Nous avons un vaste problème au Canada en ce qui concerne la responsabilité financière. Un palier de gouvernement offre un service, un second palier prélève des impôts pour obtenir l'argent nécessaire à ce service et la bureaucratie est entre les deux. Cette situation crée de la confusion et empêche une reddition de compte directe aux contribuables canadiens.

C'est ce qu'on constate en matière de soins de santé. En fait, il n'y a pas un seul gouvernement provincial, que ce soit celui de Mike Harris, d'Ernie Eves, de Gordon Campbell ou de Ralph Klein, qui ait jamais réduit, d'une année à l'autre, le montant net dépensé au titre des soins de santé. Seul le gouvernement fédéral a fait des compressions dans les soins de santé, mais, compte tenu de la façon dont les impôts sont perçus et dépensés, la reddition de comptes n'est pas claire. En présentant cette motion, l'Alliance canadienne essaie d'instaurer une reddition de comptes directe.

Les crédits

Je constate qu'il ne me reste qu'une minute de parole. C'est dommage parce qu'il y a énormément de choses à examiner. Comme le chef de l'Alliance canadienne, en l'occurrence le chef de l'opposition officielle, l'a mentionné dans un discours prononcé il y a une semaine à peine, nous proposons que le gouvernement fédéral consacre, en permanence, une portion de la taxe fédérale sur l'essence, disons entre 3 et 5 cents le litre et donne aux provinces la possibilité de percevoir ces recettes fiscales. Pour s'assurer qu'elles ne sont pas utilisées à d'autres fins, le transfert de ces recettes aux provinces et aux municipalités serait conditionnel à la signature d'ententes précisant que ces ressources seraient consacrées à l'infrastructure.

• (1120)

Voilà ce qu'il faut pour la reddition de comptes. C'est ce qu'il faut pour mettre un terme à cette arnaque concernant la taxe sur l'essence. C'est également nécessaire pour que les impôts perçus à une fin publique particulière soient bel et bien utilisés à cette fin, en l'occurrence la construction de routes. Comme 98 p. 100 des routes sont conçues, construites et entretenues par les provinces et les municipalités, ces paliers de gouvernement doivent disposer des recettes fiscales nécessaires pour veiller à ce que cet important élément d'infrastructure et d'édification de la nation soit entretenu pour l'avenir.

M. Reed Elley (Nanaimo—Cowichan, Alliance canadienne): Monsieur le Président, cette question est très importante pour les Canadiens de tout le pays. Mon collègue a fait beaucoup de recherches dans ce domaine. Il est très éloquent et s'exprime bien quand il s'agit de partager ces renseignements avec les Canadiens.

Je voudrais qu'il nous dise ce qu'il pense du fait que le gouvernement libéral et le gouvernement conservateur qui l'a précédé aient utilisé des impôts spécialement affectés à des fins autres que celles qui étaient prévues au départ. C'est un bilan tout à fait inacceptable. Le député voudra peut-être nous dire ce qu'il en pense.

M. James Moore: Mon collègue de Nanaimo a tout à fait raison. Selon un tableau que j'ai ici, si on revient à l'exercice 1992-1993, c'est-à-dire sous un gouvernement progressiste-conservateur, on s'aperçoit que sur les 3,4 milliards de dollars qui ont été perçus en taxes sur l'essence, à peine 100 millions de dollars ont été consacrés aux routes. Cette année, sur les 4,7 milliards de dollars perçus en taxes sur l'essence, 119 millions de dollars sont allés aux routes. Sous l'un ou l'autre gouvernement, il n'y a pas eu beaucoup d'améliorations.

Nous espérons qu'il y a un changement dans tout le pays au sujet de la nécessité pour tous les partis politiques de rendre davantage de comptes au sujet des taxes sur l'essence.

Mon collègue a tout à fait raison. Il y a deux autres exemples qui touchent le gouvernement actuel et le gouvernement précédent. Dans son dernier budget, l'ancien ministre des Finances et principal candidat à la direction du Parti libéral, a introduit la fameuse taxe de 24 \$ sur la sécurité aérienne. Cette taxe était censée servir à assurer la sécurité aérienne. Il n'en a rien été. Elle est venue grossir les recettes générales et cet argent devrait être affecté à la sécurité aérienne. Nous n'avons pas encore une comptabilité claire de base sur la façon dont cet argent a été recueilli et dépensé. C'est là encore un exemple où les libéraux disent qu'ils imposent une taxe pour une fin, mais affectent l'argent ainsi recueilli à d'autres fins.

Le plus célèbre exemple, peut-être de la dernière décennie est attribuable au gouvernement progressiste-conservateur. Les libéraux avaient déclaré qu'ils allaient éliminer cette taxe, mais ils n'en ont

rien fait. Le gouvernement de l'époque a dit que la taxe sur les produits et services était censée servir à rembourser la dette et qu'elle n'allait pas venir grossir les recettes générales. Ce n'était pas vrai en fait et les intéressés n'ont pas dit la vérité délibérément. Ce n'est pas le type de responsabilité financière à laquelle les contribuables canadiens s'attendent.

Si une taxe est imposée pour une fin bien particulière, les contribuables s'attendent à ce que les politiciens tiennent parole et s'assurent que cet argent serve à cette fin. La TPS n'a pas servi à réaliser l'objectif annoncé, pas plus que la taxe de 24 \$ sur la sécurité aérienne, et les taxes sur l'essence volent quotidiennement les voyageurs canadiens.

• (1125)

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, pour commencer je prends acte de la motion proposée aujourd'hui par mon vis-à-vis. Je le félicite, lui et l'Alliance canadienne, d'avoir finalement pris conscience, après moult années dans le désert, du dossier de l'infrastructure.

Pendant de nombreuses années, le parti d'en face s'est opposé au programme national d'infrastructure. Les retardataires de ce parti ont maintenant décidé de présenter cette motion à la Chambre pour des motifs politiques. C'est bien. Mieux vaut tard que jamais. De toute évidence, ils se sont procuré un nouveau cadran solaire. Ils se rendent compte maintenant que le dossier est important. Comme il s'agit d'une cause que le gouvernement a épousée en 1993, quand il a été élu, il est agréable de les voir se rendre à l'évidence.

Je voudrais poser une question précise au député. Je suis sûr que j'aurai l'occasion d'en poser plus d'une au cours de la journée. Qu'est-ce qui lui fait croire que, si le gouvernement fédéral se retirait de ce champ d'imposition, les provinces utiliseraient l'argent ainsi libéré aux fins suggérées par le député?

M. James Moore: Monsieur le Président, c'est facile à faire. Ça se fait tout le temps. Le gouvernement fédéral l'a fait l'an dernier dans le domaine de la santé. Il l'a fait dans le cadre de toute sorte d'ententes. Ça se produit tout le temps.

D'ailleurs, le gouvernement libéral de la Colombie-Britannique a cédé la taxe sur l'essence aux municipalités, qui l'utilisent à bon escient.

J'aimerais revenir en arrière sur ce qu'a dit le député au début de sa question. Il a dit que les députés alliancistes étaient des retardataires. S'il pense épater la galerie en disant que le Parti libéral croit réellement à cette politique, j'attends avec impatience son vote et celui du Parti libéral. S'il dit que nous avons tardé à nous rallier à une position adoptée par le gouvernement libéral, j'attends avec impatience que ce dernier vote en faveur de notre motion et, en fait, qu'elle soit adoptée.

Les députés alliancistes n'ont pas de leçons à recevoir du Parti libéral du Canada en matière de responsabilité financière. Le Parti libéral, qui n'a pas tenu la promesse qu'il avait faite aux Canadiens au sujet de la TPS, qui prend la taxe pour la sécurité aérienne et la verse au Trésor, qui arnaque l'industrie aérienne, et qui continue à arnaquer les Canadiens à la pompe sans réinvestir l'argent ainsi soutiré dans l'infrastructure et dans le réseau routier. Si les libéraux veulent régler le problème, ils peuvent le faire. Paul Martin en a eu l'occasion, mais il ne l'a pas fait.

Les crédits

Le président suppléant (M. Bélair): Le député sait très bien qu'il ne peut désigner le député par son nom. C'est l'ancien ministre des Finances ou le député de LaSalle—Émard.

Mme Betty Hinton (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, Alliance canadienne): Monsieur le Président, c'est toujours agréable de prendre la parole à la suite de mon collègue de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam. À lui la logique, à moi un peu d'émotion.

Monsieur le Président, je vous demanderais d'attacher votre ceinture parce que nous partons en voyage. La destination est Kamloops, Thompson et Highland Valleys. La route est quelque peu cahoteuse, et c'est ce dont nous allons parler aujourd'hui, mais le voyage en vaut la peine. Les gens de la région sont extraordinaires.

Pour que les députés aient une vue d'ensemble, je me dois de leur fournir quelques renseignements généraux. La foresterie et l'élevage bovin sont deux des principales industries. La troisième est le tourisme. Toutes les trois sont tributaires du réseau routier. Commençons par la foresterie.

Son existence tient actuellement à un fil à cause de l'incompétence de ce gouvernement. J'ai écouté jour après jour pendant deux ans le ministre du Commerce international essayer de convaincre les Canadiens qu'il travaille très fort pour l'industrie. Pommes de route!

Il est physiquement impossible de s'attaquer sérieusement au dossier commercial avec les États-Unis tout en faisant des mains et des pieds pour réparer les bévues diplomatiques dans le dossier de l'Irak. Aucun libéral, y compris le député sacré roi de LaSalle—Émard, peut réparer les pots cassés du gouvernement. Les libéraux ne sont pas pris au sérieux aux États-Unis, et avec raison.

Le fonds de diversification de 110 millions de dollars au sujet duquel le ministre des Ressources naturelles ne cesse de se vanter est également une farce. La part de la Colombie-Britannique sera de 55 millions de dollars, qui seront répartis entre 100 collectivités. Je dis bien qu'ils seront répartis, parce que pas un sous noir n'est passé des mains de ce gouvernement cupide aux mains des collectivités décimées, malgré les belles paroles du ministre. Pas un sou!

Il est également intéressant de souligner que les 110 millions de dollars prévus pour diversifier une industrie primaire canadienne...

• (1130)

Le président suppléant (M. Bélair): Je regrette d'interrompre la députée, mais je m'interroge vraiment sur la pertinence de son discours jusqu'à maintenant. J'espère qu'elle saura établir une correspondance entre ce qu'elle a dit jusqu'à maintenant et la motion d'opposition sur l'infrastructure présentée par son parti.

Mme Betty Hinton: Monsieur le Président, sauf votre respect, et je respecte la présidence, mes propos sont pertinents. Tous les secteurs d'activité dont je parlerai ont de l'importance pour ma circonscription, et tous dépendent des transports.

Je reviens à ce que je disais. Le montant sera partagé, car ce gouvernement avide n'a encore pas donné un cent à ceux qui en ont besoin. Il convient également de signaler que les 110 millions de dollars prévus pour la diversification d'une industrie primaire au Canada représentent un montant égal à ce que le premier ministre a dépensé pour l'acquisition de deux nouveaux avions à réaction Challenger, pour son usage personnel. Voilà qui en dit long sur les priorités des libéraux.

Je vois, monsieur le Président, que vous vous impatientez. Je vais donc enchaîner en parlant de l'industrie bovine, qui dépend elle aussi des transports.

Nous avons connu au pays un cas impliquant une vache. Cette affaire a eu des effets dévastateurs qui ont modifié l'industrie à tout jamais. Il est fort probable qu'une partie des marchés auxquels nous avions accès nous seront désormais fermés, parce que d'autres pays s'en sont emparés et fourniront le bétail que nous avions fourni jusque là.

Je n'aime pas condamner les gens gratuitement, mais le cas impliquait une seule vache et le gouvernement n'a toujours pas trouvé de solution au problème. Non seulement avons-nous perdu l'industrie forestière dans ma circonscription, ou ce marché a peut-être subi des changements permanents, mais l'industrie bovine risque elle aussi de subir des changements irrémédiables.

L'industrie de l'élevage existe depuis les débuts de ce pays. Les éleveurs bovins ont été nos premiers entrepreneurs. Ce secteur d'activité s'ajoute à d'autres qui ont gravement souffert au Canada. Quand on examine la situation d'ensemble, on comprend assez facilement pourquoi nous n'obtenons pas de coopération de la part des États-Unis. Je rappelle aux députés la raison que j'ai invoquée au sujet du secteur forestier. Le gouvernement a beaucoup de difficulté à prendre fermement position face aux États-Unis ou à quelque autre pays que ce soit, à cause des décisions qu'il a prises, des bévues diplomatiques qu'il a commises.

Le troisième secteur est le tourisme, qui dépend indubitablement de l'infrastructure routière. Nous avons besoin de routes et de tous les modes de transport possibles, pour diversifier notre économie et stimuler suffisamment le tourisme, de façon à compenser les pertes que nous avons subies dans le secteur du bois d'oeuvre et celles que nous subissons aujourd'hui dans le secteur bovin.

Ce qui dérange surtout les habitants de ma circonscription c'est que, d'une part, la contribution financière du gouvernement fédéral est minime et équivaut à moins de cinq cents pour chaque dollar que nous versons en taxes sur l'essence, et que, d'autre part, le gouvernement provincial, aussi libéral, s'apprête à louer un bien qui nous appartient. La location d'une des principales artères de l'intérieur de la Colombie-Britannique pour les trois prochaines générations attire les gens d'affaires de tous les coins de la planète. Cette semaine, à la date butoir pour répondre aux appels de propositions, 28 personnes avaient fait parvenir une lettre d'intention au gouvernement provincial en disant qu'elles étaient intéressées à louer la route Coquihalla pour les 55 prochaines années.

Je réagis comme la majorité des gens que je représente. Cette idée me déplaît profondément. Je ne vois pas pourquoi un gouvernement provincial devrait être forcé de louer un bien qui a été payé par les contribuables parce qu'il ne peut pas assumer les coûts d'entretien de ce bien. Si le gouvernement fédéral avait un peu de décence, il reconnaîtrait qu'il spolie les consommateurs d'essence depuis des années. Il a récolté la taxe sur l'essence pour une raison. Les sommes devaient servir au transport; or, le transport, ça inclut aussi les routes.

Je porte un intérêt particulier à la route Coquihalla. J'étais parmi ceux qui ont coupé le ruban et inauguré cette route. Elle a été construite pour Expo 86, un événement des plus réussis qui a attiré des touristes de tous les coins de la planète en Colombie-Britannique et au Canada. Grâce à cela, nous avons constaté des changements dans tout le pays. Le mérite revient en partie à la Colombie-Britannique. La province a été assez clairvoyante pour lancer ces projets qui ont donné d'excellents résultats.

Les crédits

Comme la plupart des gens de ma circonscription, j'ai assez roulé sur la route Coquihalla pour avoir l'impression d'être propriétaire d'un kilomètre au moins. J'ai payé assez de droits de péage et j'ai assez utilisé cette route pour avoir ce sentiment, et il en va de même pour la plupart des habitants de ma circonscription. Ils se sentent propriétaires de cette route. Par conséquent, lorsqu'elle est menacée parce que les fonds ne suffisent pas pour en assurer l'entretien sous contrôle provincial, les gens ont le droit d'être mécontents.

● (1135)

Les habitants de Kamloops, Thompson et Highland Valleys se demandent comment il se fait que l'on peut louer un bien payé avec l'argent de leurs impôts. Je me pose la même question et je voudrais que l'on y réponde à la Chambre.

Je connais une des réponses. La province nous dira qu'elle a agi ainsi par désespoir. Ce désespoir pourrait être éliminé si les gens d'en face se penchaient sérieusement sur la proposition faite aujourd'hui par l'Alliance canadienne, une solution viable qui ne porte préjudice à personne et qui n'entraîne aucune hausse de taxes. C'est tout simplement une question de partage.

C'est là une chose que les libéraux éprouvent parfois de la difficulté à faire, mais j'espère qu'ils feront une exception dans ce cas-ci, parce que c'est un très sérieux problème. Voulons-nous rouler au Canada sur des routes qui pourraient être louées à des étrangers? Cette situation est fort possible. Un des soumissionnaires vient d'Espagne. Selon moi, ce n'est pas l'orientation que nous voulons adopter. Nous cherchons à maintenir la souveraineté de notre pays. Ce n'est pas une solution que nous voulons vraiment envisager.

La route Coquihalla est magnifique. Si jamais vous avez l'occasion de l'emprunter, je vous suggère de le faire. Cette route est un cordon ombilical entre l'intérieur de la Colombie-Britannique et le continent. Elle accueille trois millions de passagers et de véhicules par année. C'est une route assez fortement achalandée. C'est pourquoi nous comprenons lorsqu'on nous dit que les gens sont mécontents.

Pendant que le gouvernement provincial tient une vente en plein air où il offre aux passants des éléments d'actif importants, le gouvernement fédéral continue d'empocher 95¢ sur chaque dollar recueilli à la pompe. Cette situation n'a absolument pas de bon sens.

En conclusion, les libéraux ne pensent pas grand. Ils n'ont pas de vision ou de rêve national. Ils pensent que gouverner consiste à asphalté la rue qui passe devant la maison d'un électeur libéral. Les Canadiens méritent mieux et exigent mieux. Ils veulent un gouvernement qui pense grand et qui saisit le remarquable potentiel du Canada, ainsi que de ses diverses régions et de sa population.

Nous avons aujourd'hui l'occasion d'apporter un changement qui aura un effet positif. En votant en faveur de cette motion, nous éliminerons un problème tout en nous abstenant de hausser les taxes. C'est une question de gros bon sens. Pour une fois, ayons-y recours à la Chambre.

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, je connais très bien la route Coquihalla, puisque mes parents habitaient autrefois à Kelowna. Je l'ai souvent empruntée pour me rendre à Vancouver. C'est une route magnifique et je dirais que c'est non seulement une route très efficace, mais également un petit chef-d'oeuvre d'ingénierie au niveau de l'infrastructure.

La députée parle de vision. J'aimerais lui souligner qu'en matière de vision, notre gouvernement est le premier gouvernement à préconiser le partenariat avec les administrations municipales, la

mise sur pied d'un programme national d'infrastructure, la création d'une fondation pour l'infrastructure stratégique et la mise sur pied d'un fonds d'habilitation vert, tout cela dans le but de rendre nos villes meilleures. Il y a des députés ici à la Chambre qui ont travaillé avec moi lorsque nous avons combattu aux côtés de la FCM contre le gouvernement en poste. Nous avons dit alors que nous devions le faire, que nous devions consulter nos collectivités.

La motion est basée sur la confiance à l'égard de la participation des provinces. Mais les provinces n'ont pas fait leur part. L'Ontario est un très bon exemple de la politique de coupes aveugles qui a été adoptée par le gouvernement Harris-Eves pour ne pas transmettre l'argent aux municipalités. En fait, ils n'ont pas cessé d'exercer des compressions.

Pourquoi la députée fait-elle autant confiance aux gouvernements...

● (1140)

Le président suppléant (M. Bélair): La députée de Kamloops, Thompson and Highland Valleys a la parole.

Mme Betty Hinton: Monsieur le Président, c'est une bonne chose que j'aie le sens de l'humour. Nous parlons de vision et la seule vision dont ait fait preuve le parti ministériel, depuis les deux ans et demi que je suis ici, est une vision atrophiée. Le député dit que les libéraux ont mis en place une infrastructure et que le pays progresse, etc. Le dire et le faire sont deux choses différentes.

Le député de LaSalle—Énard a prononcé un discours l'autre jour à Winnipeg. Il a dit à peu près la même chose que ce que l'on trouve dans la motion. C'est une politique de l'Alliance canadienne. Il citait en fait la politique n° 15 de l'Alliance canadienne. Ce serait merveilleux si cela se produisait, mais nous savons à quoi nous en tenir. Nous adoptons un régime d'assurance aujourd'hui et nous demandons aux députés de faire ce qui s'impose et de sauver le pays.

Nous avons besoin des recettes de la taxe sur l'essence pour la réfection des routes. Pour que nous puissions voyager et nous rendre visite, les routes doivent être améliorées.

Le député dit que je devrais avoir confiance. Le député croit-il que cette motion a trait à la confiance? Je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas avoir confiance. Si nous n'avons pas confiance, nous avons alors une excellente raison de contourner cela en le prévoyant dans l'accord.

Mon collègue vient d'expliquer tout cela. Ce n'est pas difficile. Nul n'est besoin d'être un scientifique pour le comprendre. Il est écrit dans l'accord que si le gouvernement fédéral leur redonne entre 3 et 5¢ le litre, les provinces doivent s'engager à consacrer cet argent à l'infrastructure routière, et le gouvernement doit s'en assurer.

Je ne pense pas que les provinces vont s'opposer à cela. Dans le cas qui me préoccupe, la Colombie-Britannique risque de perdre un élément d'actif parce qu'elle n'a pas l'argent qu'il faut pour l'entretien, et le gouvernement peut y remédier. Ces deux gouvernements sont censés être cousins. Il y a un gouvernement libéral tant en Colombie-Britannique qu'à Ottawa. Faites ce qui s'impose, portez-vous à la défense d'un membre de votre famille, aidez les habitants de la Colombie-Britannique qui vont perdre une route.

Les crédits

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, certaines observations me laissent perplexe.

La réponse à la question précédente donne à entendre que le gouvernement fédéral remporte un succès extraordinaire dans tout ce qu'il entreprend. Je songe entre autres à la défense, à la sécurité, à Air Canada, à l'enregistrement des armes à feu, à la politique concernant les autochtones, au régime de pensions. Je ne sais vraiment pas où les libéraux trouvent leur enthousiasme, car je ne le partage certes pas.

Je voudrais poser une question à la députée de Kamloops. Son allocution était très pertinente. Je suis originaire de la Saskatchewan. Notre économie est dispersée un peu partout dans la province. Nous avons des routes d'un bout à l'autre. La Saskatchewan ne compte qu'un million d'habitants. Nous sommes tributaires de l'essence et du carburant diesel pour expédier nos produits à l'extérieur de la Saskatchewan. C'est un lourd fardeau pour notre province, et notre réseau routier représente également un lourd fardeau.

Si j'entends correctement l'aspirant premier ministre, il veut créer une énorme bureaucratie urbaine pour consacrer des fonds à l'infrastructure des centres urbains. Il me semble que la motion de l'Alliance canadienne est l'approche plus sensée, étant donné qu'elle peut fournir l'infrastructure appropriée sans créer une autre énorme bureaucratie au sein du gouvernement fédéral. Quelle est la réaction de la députée...

Le président suppléant (M. Bélair): Le temps est écoulé. Cependant, comme la Chambre est indulgente, j'accorde une minute à la députée de Kamloops, Thompson and Highland Valleys.

Mme Betty Hinton: Monsieur le Président, je suis d'accord avec ce que le député a dit dans le préambule à sa question. Ayant déjà été maire, je crois que je peux parler au nom de certains maires qui seraient vraiment heureux si cette motion était adoptée. Si le gouvernement fédéral partage avec les gouvernements provinciaux, cela permet aux gouvernements provinciaux de partager avec les municipalités.

Il suffit de rouler en voiture sur certaines routes municipales pour voir à quel point on a désespérément besoin d'argent. Nous allons tous chercher l'argent dans les poches des même contribuables. Peu importe que ce soit la poche gauche ou la poche droite, c'est de là que vient l'argent.

Il ne reste pas assez d'argent dans les poches des contribuables pour qu'ils paient davantage. Ce qui est proposé est une façon logique de réaffecter l'argent disponible pour qu'il soit utilisé à meilleur escient.

• (1145)

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi de pouvoir parler de la motion présentée par le député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam. En fait, c'est une motion très intéressante, particulièrement de la part de l'Alliance canadienne, qui vient à tout juste de commencer, il y a quelques semaines, à parler de céder cette marge fiscale aux provinces pour créer ce genre de programme d'infrastructure, mais, comme je le dis, mieux vaut tard que jamais.

En tant qu'ancien président de la Fédération canadienne des municipalités, je connais l'importance des villes. Je suis très conscient des besoins qu'ont tous les gouvernements, particulièrement en ce qui concerne l'infrastructure. Je suppose que la raison qui fait que je suis heureux de parler de cette question aujourd'hui, c'est que, grâce au Programme des travaux d'infrastructure du Canada, le gouvernement est en fait en voie de répondre aux besoins en matière

d'infrastructure, en partenariat avec les villes et les provinces d'un bout à l'autre du pays.

Regardons la première partie de la motion à l'étude: «Que, de l'avis de la Chambre, il faudrait répondre aux besoins d'infrastructure du Canada au moyen d'un régime de financement stable...» Je dirais que c'est exactement ce que fait notre gouvernement depuis son accession au pouvoir il y a une décennie. Lorsqu'il s'agit de faire des besoins des municipalités en matière d'infrastructure une priorité, nous, de ce côté-ci de la Chambre, pouvons être fiers de notre bilan.

En 1983, la FCM a proposé un programme national d'infrastructure afin de pallier le manque d'infrastructures dans les villes canadiennes. La proposition est restée en plan jusqu'en 1994, lorsque le présent gouvernement a adopté le premier programme national d'infrastructure.

Monsieur le Président, je sais que cela s'est avéré une importante initiative dans votre collectivité, comme ce fut le cas dans la mienne et partout au Canada. Les villes abritent 80 p. 100 de la population canadienne et représentent la plus grosse part du PIB et du revenu des particuliers. Le gouvernement a établi clairement dans le discours du Trône que notre bien-être national et individuel est largement tributaire de l'existence de communautés saines et de villes capables de soutenir la concurrence. Voilà pourquoi nous recherchons de nouveaux partenariats dans le cadre d'une nouvelle stratégie de développement urbain. Notre gouvernement n'a pas seulement parlé de questions urbaines, il a aussi agi.

Il est bien de constater que les députés d'en face sont finalement à peu près au diapason, mais je me rappelle avoir assisté à des réunions du comité au cours desquelles certains d'entre eux ont vertement critiqué le programme national d'infrastructure.

Considérons les choses sous cet angle. En mai 2001, le premier ministre a formé le groupe de travail du caucus libéral sur les problèmes urbains et nous a demandé d'engager un dialogue avec les citoyens et des spécialistes de tous les ordres de gouvernement sur les perspectives et les défis qui attendent les régions urbaines du pays. En tant que membre de ce groupe de travail, j'informe les députés que nous avons remis notre rapport final en novembre dernier et je suis convaincu que nos amis d'en face nous féliciteront pour notre vision et pour avoir su déterminer ce que nous devons faire en matière de partenariats avec les villes, pour l'avenir du pays. Avant que le rapport ne soit rendu public, le greffier du Conseil privé avait eu le temps de réunir un groupe de fonctionnaires chargé de prendre en considération les recommandations du groupe de travail et de s'en inspirer pour faire d'autres recommandations pour l'avenir.

Il est très important que le gouvernement s'intéresse vivement à cette question, car les excédents budgétaires successifs et la vigueur de notre économie nous ont donné les moyens et la possibilité d'investir dans le Programme des travaux d'infrastructure du Canada.

Je signale que, lorsqu'il est question d'investissements, et je mentionnerai des chiffres plus tard, il est question d'investissements du gouvernement du Canada auxquels viennent se greffer des investissements des provinces, des municipalités et du secteur privé. Autrement dit, il n'est pas simplement question de fonds fédéraux. Sans le gouvernement fédéral, les autres ne participeraient pas au processus. Nous y participons. Nous travaillons avec nos partenaires dans ce domaine.

À mon avis, un examen objectif de nos réalisations révélerait que nous faisons justement ce dont parlent les députés. En fait, nous accordons du financement pour les besoins d'infrastructure et nous le faisons de diverses manières très importantes.

Les crédits

• (1150)

Profitons de cette occasion pour parler d'investissements. Depuis 1993, le gouvernement a investi plus de 12 milliards de dollars dans les infrastructures. Il est ici question uniquement d'investissements fédéraux. Cette somme ne comprend pas les investissements des autres ordres de gouvernement ni des partenaires du secteur privé. Ce n'est là que le début de notre contribution, car nos investissements ont entraîné ou entraîneront des dépenses supplémentaires de 20 milliards de dollars de la part des autres partenaires, y compris des provinces.

Une voix: Oh, oh!

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, un des députés bloquistes se plaint en face. Dieu merci, le PQ est maintenant du côté de l'opposition à l'Assemblée nationale du Québec, car c'est lui qui a constamment réduit les fonds versés aux municipalités du Québec. L'UMQ a continuellement dénoncé les premiers ministres en fonction au Québec et elle n'a obtenu aucune aide du Bloc québécois. Les bloquistes devraient peut-être examiner le bilan au Québec sous les séparatistes: ce bilan est absolument médiocre sur le plan des infrastructures. De toute évidence, j'ai attiré leur attention, mais le problème des députés d'en face, c'est qu'ils aiment parler, mais n'aiment pas livrer la marchandise. Ils ne l'ont jamais fait dans ce domaine.

Je tiens à signaler que le gouvernement fédéral a été là pour investir dans les systèmes d'alimentation en eau, les usines de traitement des eaux usées et le transport urbain rapide, ainsi que dans les bibliothèques publiques. Tout cela a été rendu possible grâce aux investissements que le gouvernement fédéral a faits de concert avec ses partenaires. Nous continuons de faire de tels investissements et nous en ferons davantage parce que ce programme nous tient à coeur.

Je rappelle que, en 2000, nous avons lancé le programme Infrastructures Canada, au coût de 2 milliards de dollars, en partenariat avec les provinces et les municipalités. Aujourd'hui, ce programme subventionne des projets de toutes les régions du pays, surtout des réseaux d'aqueduc et des systèmes de traitement d'eaux résiduaires, dont tous les députés reconnaissent l'importance, j'en suis sûr. Je signale aussi que nous avons consacré, en 2001, la somme de 2 milliards de dollars au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Il faut savoir que les projets subventionnés sont créés à l'initiative des municipalités. Le gouvernement du Canada ne leur dit pas : « Nous savons ce qu'il convient de faire et nous vous dirons ce que vous devez faire. » Les projets sont mis sur pied par les municipalités. Ceux qui s'y connaissent dans ce domaine savent que cela veut dire que les municipalités établissent leurs priorités et nous soumettent des projets.

Permettez-moi de vous donner l'exemple suivant. La région de York, que je représente, a proposé un projet appelé Quick Start dans lequel elle s'engageait à investir 50 millions de dollars. Nous avons accepté, nous aussi, d'y consacrer 50 millions de dollars. L'Ontario a hésité. En novembre, la province était prête à annoncer sa participation, puis elle a changé d'idée et a préféré attendre. Ensuite, elle a promis de s'engager dans ce projet en janvier, mais elle en a de nouveau retardé l'annonce. Finalement, à la fin du mois de mars, nous avons décidé d'annoncer unilatéralement notre participation financière. Nous avons finalement contraint le gouvernement ontarien à afficher ses couleurs.

La semaine dernière, l'Ontario s'est finalement décidée à y investir 50 millions de dollars. L'hésitation du gouvernement ontarien nous a

fait perdre toute une saison de construction, lui qui nous supplie de faire confiance aux provinces. Nous ne pouvions pas le convaincre de verser 50 millions de dollars, somme correspondant aux fonds investis par le secteur privé et la municipalité et au financement accordé par le gouvernement fédéral, parce qu'il espérait que des élections seraient déclenchées et que l'annonce pourrait être faite pendant la période de 37 jours. Il voulait se faire du capital politique. Nous voulions investir nos fonds, nous voulions appuyer nos amis, alors nous avons décidé d'aller de l'avant.

Nous finançons également l'agrandissement de centres de congrès ici, à Ottawa, et à Vancouver. Nous avons appuyé le projet de nettoyage du port de Halifax ainsi que l'ouvrage de protection contre les crues de la rivière Rouge. Tous ces programmes ont été créés à l'initiative des municipalités. Ils ont été proposés par les municipalités. Nous les avons étudiés et, comme ils semblaient raisonnables, nous les avons financés avec l'aide d'autres intervenants. Certaines provinces ont été plus rapides que d'autres pour proposer des projets. Je félicite l'Alberta qui a toujours grandement appuyé le programme national des infrastructures. Son soutien fut très important.

Des fonds ont aussi été libérés récemment par l'intermédiaire du Fonds sur l'infrastructure frontalière, qui contribue à appuyer des travaux visant à améliorer la circulation des biens et des services entre le Canada et les États-Unis. Des engagements ont été pris jusqu'à maintenant à Windsor, à Sarnia et à Niagara; je sais que l'initiative est très importante, car elle se manifeste aussi dans la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique.

Il est très clair, je crois, que le gouvernement a agi dans le secteur des infrastructures, mais les députés peuvent être sûrs que nous n'en resterons pas là. L'an dernier, dans le discours du Trône, le gouvernement s'est engagé à mettre en place un programme décennal de modernisation des infrastructures. C'est quelque chose que les municipalités réclament depuis des années déjà, car elles doivent planifier. Comme elles doivent établir un programme d'immobilisations qui porte sur cinq ou dix ans, nous avons prévu un investissement initial à cet égard. C'était très important car, je le répète, nous envisageons une participation financière de l'extérieur.

• (1155)

Beaucoup de députés parlent de modernisation des infrastructures, mais oublient que cela suppose une participation financière de l'extérieur. Ils oublient que les provinces, les municipalités et le secteur privé participent aussi au financement. Pour chaque dollar qu'ils versent, ils en reçoivent deux. C'est logique. Je le répète, ce programme décennal de modernisation des infrastructures aidera financièrement les initiatives stratégiques à long terme qui sont essentielles à la compétitivité et à la durabilité de la croissance qui, je le rappelle, font partie du programme de notre gouvernement.

Il importe de remarquer que nous avons appuyé cet engagement, il y a quelques mois, avec un paiement initial de 3 milliards de dollars. C'était très significatif. Comme on le sait, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique vise d'importants travaux dans de grands centres urbains. J'en ai énuméré quelques-uns tout à l'heure. Il ne faut pas oublier que la Fédération canadienne des municipalités a dit vouloir contribuer à la protection de l'environnement et espérer obtenir un fonds à cet égard. Elle a proposé le Fonds d'habilitation municipal vert, auquel le gouvernement a d'abord contribué pour 150 millions de dollars. Ce fonds renouvelable a remporté un tel succès —notamment auprès du Nouveau Parti démocratique— que le gouvernement y a versé 150 autres millions de dollars parce que le fonds accomplit, du point de vue de l'environnement et des infrastructures, des choses importantes pour des localités de tout le Canada.

Les crédits

Nous parlons de financement stable, et cela aussi est important. Le fait est que le gouvernement a eu nombre de programmes d'infrastructure en collaboration avec ses partenaires. Le gouvernement s'est assis avec eux pour travailler, en ne manquant jamais de préciser que ces programmes devaient être initiés par les municipalités et qu'une approche en cascade ne fonctionnerait pas. C'est une approche que nous rejetons.

Cela est important pour les collectivités des Territoires du Nord-Ouest. Cela est important pour la municipalité de Yellowknife. Pendant plusieurs années, j'ai eu le plaisir de travailler avec l'ancienne mairesse de Yellowknife, Pat Mc Mahon, qui a oeuvré sans relâche en vue d'assurer que ces fonds fédéraux, combinés à ceux du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, permettraient d'améliorer les systèmes d'aqueduc et d'égouts ainsi que les routes dans sa collectivité.

Des maires des quatre coins du pays ont confirmé l'importance de tout cela. Il importe de le reconnaître, car c'est partie intégrante de l'édification de municipalités compétitives non seulement sur ce continent, mais dans le monde entier.

Nos amis de l'autre côté disent qu'il faut avoir confiance, que les provinces peuvent accepter la marge fiscale et que nous concluons un accord avec elles, de manière à ce qu'elles utilisent à bon escient les fonds que nous leur céderons. Le problème est que les provinces ont souvent la mémoire courte.

Comme nous le savons, souvent, dans le domaine de la santé, nous entendons dire que le gouvernement donne tant d'argent, mais on oublie de parler des points d'impôt. Les points d'impôt signifient bien entendu que nous laissons le champ libre et que les provinces reçoivent des recettes qui nous reviendraient autrement. Pourtant, le grand mythe que les alliancistes répandent sans cesse, c'est celui des 14 p. 100. Je pense maintenant que leur mythe, c'est que nous payons jusqu'à 18 p. 100 des dépenses en santé. Ce sont des inepties. En réalité, cela ne comprend pas les points d'impôt et nous aurions sans doute les mêmes inepties si nous allions de l'avant avec cette proposition.

En même temps, l'un des nos vis-à-vis a soulevé des points très importants au sujet de la maladie de la vache folle et du SRAS. Si nous avions l'impôt spécialement affecté que le député souhaite, nous n'aurions aucune souplesse, et il se produit parfois des urgences. Cependant, lorsqu'on siège dans l'opposition, on peut demander trois milliards de dollars un jour, puis réclamer une réduction de deux milliards de dollars le lendemain, parler d'une augmentation de quatre milliards de dollars le surlendemain et réclamer sans cesse de nouvelles dépenses. Ce n'est pas une façon prudente de gérer les finances publiques.

Notre gouvernement a mis de l'ordre dans les finances publiques. Nous avons éliminé le déficit national de 42,5 milliards de dollars. Le Canada est le seul pays du G-7 qui rembourse sa dette nationale. Elle est passée de 71,5 p. 100 du PIB à 44 p. 100, et cette proportion continue de baisser. Cela s'explique par les initiatives en question, par l'objectif que nous nous sommes fixé de ce côté-ci de la chambre, et c'est ainsi que nous pouvons offrir les types de programmes dont j'ai parlé aujourd'hui pour aider les collectivités de tout le pays.

Il y a les céréaliers des Prairies, avec 175 millions de dollars de fonds fédéraux de 2001 à 2006; le ministère de l'Agriculture, 159 millions de dollars. Si on devait en croire nos vis-à-vis, on pourrait penser qu'on ne verse absolument rien aux collectivités de tout le pays. Nos vis-à-vis devraient examiner cela. Ils devraient prendre le temps de parler à certains de leurs collègues municipaux pour voir ce qu'il en est.

Le logement abordable est un autre exemple de ce que le gouvernement a fait. Des fonds de 680 millions de dollars ont été débloqués et, là encore, il y a un autre problème en Ontario. Nous avons proposé de verser certaines sommes et la province a dit fondamentalement qu'elle ne verserait pas d'argent mais utiliserait les paiements en nature faits par les municipalités. C'était leur argent. Fondamentalement, l'Ontario n'a pas fait sa part. C'est un problème. En effet, notre pays est bâti sur les partenariats. Un des partenariats les plus efficaces que notre gouvernement a découverts, c'est la collaboration avec les dirigeants municipaux de tout le pays pour régler ces problèmes. Là encore, je vais signaler que le parti d'en face ne reconnaît que maintenant qu'il s'agit d'une question importante.

● (1200)

Je signale qu'il ne s'agit pas simplement des routes, des ponts et des égouts. Il s'agit de mesures environnementales qui assainissent l'air de nos collectivités. Il est extrêmement important que l'air soit plus pur. Nous avons collaboré avec les villes pour établir ce qu'elles veulent. Je reviens au Fonds d'habilitation municipal vert et à son importance pour l'avancement des projets.

En avril 2000, la Fédération canadienne des municipalités a appuyé 226 initiatives et approuvé des mesures de financement de 36 millions de dollars qui s'inscrivent dans le Fonds d'habilitation municipal vert, dont la valeur totale est de 134 millions de dollars. C'est un exemple évident, non seulement de financement stable, mais aussi de coopération et de partenariat. Nous ne nous limitons pas aux discours, nous agissons.

Le budget de 2003 prévoit plusieurs initiatives environnementales, notamment 3 milliards de dollars pour aider les villes à améliorer la qualité de vie des citoyens. De cette somme, on a prévu consacrer 2 milliards de dollars sur cinq ans à la mise en oeuvre du plan sur le changement climatique du gouvernement, pour améliorer la qualité de l'air que respirent les Canadiens et pour permettre aux gens souffrant d'emphysème, par exemple, de mieux respirer. La réduction de 90 p. 100 du soufre dans l'essence, notamment, est une mesure très importante. En fait, depuis 1993, si on soustrait la contribution des provinces, des municipalités et d'autres intervenants, le gouvernement fédéral a fourni 30 milliards de dollars au titre de l'infrastructure. C'est 30 milliards de dollars de plus que ce que le régime précédent avait donné.

Si l'Alliance canadienne avait fait ce qu'elle veut, elle aurait, jusqu'à tout récemment j'imagine, marché dans les traces du Parti progressiste-conservateur. Elle n'aurait pas aidé les villes. Les députés alliancistes n'ont jamais déclaré leur appui aux villes, si ce n'est lorsque leur chef a rendu visite à la FCM il y a quelques jours et que, soudainement, sur le chemin de Damas, il a vu la lumière et affirmé que l'Alliance canadienne allait soutenir les villes en matière d'infrastructure. Voilà qui est bien. Nous sommes ravis parce que maintenant je n'aurai plus à discuter avec les alliancistes des raisons pour lesquelles c'est important. Nous savons que c'est important.

Je ne comprends pas comment l'Alliance peut croire que nous allons simplement procéder à un transfert d'argent. Nous avons lu la motion. Elle dit que nous devons obtenir le consentement des provinces. C'est sûr, les provinces sont prêtes à signer n'importe quoi qui leur permettra d'obtenir plus d'argent. Un des commentateurs que j'ai toutefois entendu à la Chambre concernait la façon dont les provinces voulait recevoir l'argent dont elles ont besoin.

Les crédits

Voyons voir ce que dit le compte rendu parce qu'il est très clair. Les provinces ont la même capacité que le gouvernement de prélever des impôts. Naturellement, elles préfèrent ne pas le faire parce que ce n'est pas politiquement avantageux. N'empêche qu'elles peuvent le faire.

Les députés du Bloc sont passés maîtres dans l'art de se plaindre des transferts fédéraux. C'est le même parti qui a retardé l'adoption du projet de loi portant exécution du budget, qui prévoyait plus d'argent pour les Québécois. Mais ils préfèrent se plaindre.

Je tiens à souligner que c'est justement à cause de programmes comme ceux-là que nous pouvons faire preuve de souplesse. Nous sommes en mesure de proposer de nouvelles initiatives comme le programme des espaces culturels pour les villes, lequel est très important, ainsi que des logements abordables. Si nous avions les mains liées comme aimerait le faire le parti d'en face, nous ne pourrions aller de l'avant avec ces initiatives et nous nous retrouverions avec des situations de sous-financement dans certains secteurs et d'excédents dans d'autres, ce qui ne serait pas très pratique.

Je tiens à souligner de nouveau l'importance de ce programme pour le gouvernement ainsi que des nombreuses initiatives qu'il a prises. Je suis impatient de poursuivre le débat aujourd'hui à la Chambre.

• (1205)

Le vice-président: Nous passons maintenant à la période des questions et observations. Avant de donner la parole, je rappelle aux députés qu'ils doivent être assis à leur place pour que la présidence leur donne la parole. Le député de Windsor-Ouest a la parole.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NDP): Monsieur le Président, j'ai trouvé ces observations fort intéressantes. Ce débat est très important pour les municipalités canadiennes. Il est aussi important pour nous, députés du Nouveau Parti démocratique, car Jack Layton est le président sortant de la FCM.

Ce qui est assez révélateur, c'est qu'on a omis de dire que la Fédération canadienne des municipalités a fait état d'un déficit de 57 milliards de dollars au titre des infrastructures. La fédération et bon nombre de dirigeants municipaux qualifient le récent programme d'infrastructures du gouvernement d'apocalyptique pour les municipalités. Dans un quotidien d'aujourd'hui, le maire d'Ottawa parle à nouveau du pelletage, du délestage qui s'est produit.

Je comprends pourquoi le gouvernement s'oppose à cette motion. Elle créerait une situation fort complexe avec les provinces. Je suis préoccupé notamment parce que les fonds ne seront pas remis aux municipalités. En même temps, le gouvernement ne fournit pas les ressources. Il parle des 30 milliards de dollars qu'il a investis, mais nous n'en voyons pas les effets dans nos rues et nous ne les voyons pas servir à la réalisation des grands projets pour lesquels nous avons tant besoin de cet investissement.

Je demande donc au député s'il croit que les sommes allouées aux infrastructures dans le récent budget sont suffisantes pour les municipalités canadiennes. Même le ministre des Finances a déclaré qu'il s'agissait d'un acompte, admettant ainsi que la situation est désastreuse.

Je dois dire que, lorsqu'ils ont rencontré les représentants de la FCM, l'ancien ministre des Finances et l'actuel ministre des Finances donnaient l'impression de vouloir jouer à qui serait le plus obtus avec leurs propositions et leurs programmes d'infrastructures; ils n'ont pas du tout écouté la Fédération canadienne des municipalités et les dirigeants municipaux.

La question est simple et directe. Est-ce que cela suffit pour les municipalités? Pourquoi n'obtiennent-elles pas l'appui qu'elles demandent? Quand le gouvernement agira-t-il? Une autre saison de construction—de routes, d'égouts ou de quoi que ce soit d'autre—va nous filer sous le nez. Nous devons attendre une autre année pour combler les besoins urgents de nos collectivités et fournir ce que les dirigeants municipaux réclament à grands cris.

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, je remercie le député de sa question, bien que je sois un peu surpris que le député, compte tenu de ses antécédents sur la scène municipale, pose une telle question.

La réalité, c'est qu'en vertu de la Constitution, ce sont les provinces qui ont compétence en ce qui concerne les municipalités. Je reconnais que les municipalités ont besoin d'une capacité de financement accrue. Comment peuvent-elles obtenir pareille capacité? La province de l'Ontario pourrait leur accorder une partie des recettes de la taxe sur l'essence, si elles le souhaitent. Les provinces pourraient leur céder la taxe sur les hôtels. La ville de Toronto a dit qu'elle aimerait bien avoir une taxe sur les hôtels, et la province de l'Ontario a dit non.

Si les députés veulent entendre la réponse, c'est très bien. S'ils veulent chahuter, qu'ils aillent le faire ailleurs parce que s'ils préfèrent jouer au plus obtus, c'est entre voisins qu'ils devraient se parler.

La réalité, c'est que lorsqu'il est question d'égouts, d'eau, etc., il y a un partenariat. Le gouvernement ne réparera pas les nids de poule. C'est aux municipalités de le faire. Celles-ci déterminent leurs priorités. Le député dit que le programme de dix ans et le paiement initial n'étaient pas suffisants. Excusez-moi, je n'en crois pas mes oreilles.

Le député vit sûrement dans un autre monde. Les députés d'en face réclament un programme de dix ans et un paiement initial, mais ce que dit le député, c'est que les provinces devraient céder la place, que les municipalités devraient continuer de dire qu'elles ne préleveront pas d'impôts, mais que le gouvernement fédéral devrait continuer de veiller au grain. Il devrait continuer de financer tous ces services directement. Cela n'est pas acceptable.

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je ne vois toujours pas distinctement si le secrétaire parlementaire est en faveur de notre motion. Il semblerait que le député de LaSalle—Énard le soit. Lors de la Conférence des villes créatives, le 29 mai 2003, l'ancien ministre des Finances a déclaré:

Un grand nombre de villes ont dit que, si elles recevaient une partie des recettes de la taxe sur l'essence, cela les aiderait beaucoup à rendre leurs budgets plus fiables et prévisibles.

Il semblerait donc que l'ancien ministre des Finances est en faveur de notre motion. Le secrétaire parlementaire veut-il se rallier à l'Alliance canadienne et peut-être à l'aspirant premier ministre pour offrir aux provinces et municipalités une partie du produit des taxes fédérales sur l'essence pour qu'elles puissent construire leur infrastructure et arrêter de construire des loges spéciales dans les stades pour financer l'infrastructure?

Les crédits

● (1210)

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, il est tellement délirant de rapprocher le ministre des Finances de l'Alliance canadienne que cela me dépasse. L'ancien ministre des Finances est celui qui, avec le premier ministre et le gouvernement, a instauré le programme national d'infrastructure. C'est grâce à lui, au gouvernement et au premier ministre que nous avons un programme de cette nature. Si nous avons continué de languir sous la gouverne des conservateurs, nous ne l'aurions jamais eu.

La motion parle d'une «entente avec les provinces». Jusqu'à maintenant, aucune province n'a été disposée à partager cet argent. Voici un exemple. Au Manitoba, la ville de Gimli voulait imposer une taxe de 5¢ sur l'alcool. Elle voulait utiliser les recettes pour ses forces policières. Elle a donc pris une résolution. Elle attend toujours un décret du gouvernement néo-démocrate du Manitoba donnant son approbation. Cette ville du Manitoba voulait se donner les moyens d'agir, mais elle n'a pas obtenu la collaboration du gouvernement manitobain.

Mon collègue d'en face ne devrait pas se faire d'illusions. La motion n'a rien à voir avec quoi que ce soit qu'aurait pu dire un membre du gouvernement.

[Français]

M. Odina Desrochers (Lotbinière—L'Érable, BQ): Monsieur le Président, mon collègue d'en face se complait dans la Constitution quand cela fait son affaire. Ce gouvernement s'est spécialisé pour jouer dans les plates-bandes des provinces, mais lorsque c'est le temps de jouer vraiment son rôle de leadership, là, il utilise la Constitution.

Le secrétaire d'État du ministre des Finances trouve-t-il normal que les revenus en carburant du gouvernement canadien soient de 4,758 milliards de dollars et qu'en retour, ils n'investisse que 119 millions de dollars pour les routes? C'est ce qu'on appelle un déséquilibre fiscal. Est-ce que je comprends bien? Le rôle du gouvernement central est de donner de l'argent aux provinces, pas des miettes.

Alors j'aimerais qu'il me réponde à ce sujet. Trouve-t-il normal que son gouvernement encaisse près de 5 milliards de dollars alors qu'il ne retourne que 119 millions de dollars pour s'occuper des routes? Est-ce que c'est normal? Est-ce que c'est équitable? Ou encore, est-ce que c'est purement libéral?

[Traduction]

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, je reconnais là une certaine influence du gouvernement du PQ puisque ses amis du PQ ont beaucoup parlé de compétence provinciale.

Toutefois, dans certains domaines comme celui des soins de santé, ils cherchent toujours à en obtenir plus. En ce qui a trait à l'infrastructure, personne n'a forcé le gouvernement du Québec à signer les ententes sur les programmes d'infrastructure successifs parce que le gouvernement sait aussi bien que moi et que bien d'autres que l'UMQ était tout à fait en faveur du programme d'infrastructure.

Le député parle d'argent. C'est le gouvernement du Québec qui a réduit unilatéralement le financement accordé aux municipalités du Québec, il y a environ sept ans, sans aucune discussion, après que les municipalités eurent déjà adopté leurs budgets. Je ne crois pas que nous ayons quelque leçon à tirer de ces gens en matière d'argent. Le député devrait peut-être poser toutes ces questions à ses collègues.

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, je suis très heureuse de prendre enfin la parole pour remettre les choses en ordre. C'est dommage, il y a quelqu'un à qui j'aurais voulu m'adresser qui n'est pas là. J'aurais aimé lui donner les vrais chiffres, mais il est parti.

D'entrée de jeu, je vais dire au député de l'Alliance canadienne que les députés du Bloc québécois n'appuieront pas leur motion. Nous aurions peut-être pu l'appuyer si l'Alliance s'était arrêtée après le mot «essence», car le reste est de l'ingérence dans les champs de compétence des provinces, c'est conditionnel à ce que les provinces vont faire et conditionnel au fait que les provinces vont chercher de l'argent.

Le Québec, ce n'est pas une administration locale. Le Québec a les pleins pouvoirs. Je ne vois pas pourquoi, en tant que députée fédérale, je dirais aux provinces—surtout au Québec—de faire ce qu'elles veulent dans leurs infrastructures routières. On sait que ce montant de 1,5¢ du litre, imposé par ce gouvernement en 1995, avait été mis de l'avant pour lutter contre le déficit budgétaire, même pour l'abolir. On sait que l'ancien ministre des Finances nous a dit, en 1998, que ce déséquilibre budgétaire avait été réglé et il a continué à empêcher cet argent-là. On n'a pas de leçon à recevoir du secrétaire parlementaire. C'est grave.

Monsieur le Président, j'ai oublié de vous dire que je partage le temps qui m'est alloué avec le député de Lotbinière—L'Érable.

On sait que, juste avec 10¢ de taxe d'accise, pour l'année 2001-2002, le gouvernement libéral du Canada est venu chercher sur la taxe de carburant au Québec un montant de 4,758 milliards de dollars. C'est beaucoup d'argent. Et que fait-il avec cet argent? On ne le sait pas. Il me semble que lorsqu'on perçoit des taxes sur le carburant, c'est pour s'occuper de ce qui touche les infrastructures. Mais non, il prend cet argent et on ne sait pas ce qu'il en fait.

En 2002-2003, le Québec, lui, a été chercher 1,6 milliard de dollars sur la taxe en carburant et a investi plus de 117 p. 100 de cette taxe. Il est allé en chercher dans d'autres budgets du ministère des Transports. Le Québec fait son travail.

Le secrétaire parlementaire a parlé du dossier des infrastructures. Je suis le porte-parole du Bloc québécois dans ce dossier; j'ai assisté à toutes les négociations. J'ai assisté également au dépôt de tous les projets émanant des villes. C'est normal que cela émane des villes puisque les élus municipaux sont les premiers intervenants auprès de leurs citoyens. Ils savent de quoi ils ont besoin pour parfaire leurs infrastructures, tant les égouts que les aqueducs ou les infrastructures routières.

Une entente avait été négociée. Pour les deux dernières ententes en infrastructures qui avaient eu lieu au fédéral, avec le municipal et le provincial, il avait été entendu que le maître d'oeuvre était le Québec. Les élus municipaux ont déposé leur dernière entente au gouvernement du Québec. Ils avaient pour plus de 4,3 milliards de dollars en projets, alors que pour l'entente qui avait été négociée, un montant de 1,9 milliard de dollars avait été mis sur la table par le gouvernement fédéral. L'argent a manqué. Les projets sont là. Ce que veut présentement ce gouvernement, c'est passer par-dessus la tête des gens. Je pense qu'il va dans le même sens que l'Alliance canadienne. Je trouve que c'est du pareil au même. Il ne respecte pas les juridictions des provinces.

Les crédits

Les municipalités, au Québec, sont des entités créées, elles sont des créatures du gouvernement provincial. Alors quand une créature appartient à un palier de gouvernement, je ne vois pas pourquoi un palier supérieur irait passer par-dessus la tête de la personne ou de l'entité à qui appartient la créature, pour aller négocier avec.

Ce secrétaire parlementaire a dit des choses aberrantes. Les vrais chiffres, le Bloc québécois les a donnés, alors que lui les a inventés de toutes pièces. Les chiffres réels sont là.

• (1215)

Eu égard aux besoins, il a même invoqué la Fédération canadienne des municipalités. Il dit qu'il a parlé avec celle-ci. Suite au dernier budget fédéral, la Fédération canadienne des municipalités a pris position.

Dans son discours du Trône, le gouvernement fédéral avait dit qu'il allait faire en sorte de mettre de l'ordre dans les infrastructures. Ce qui se passe est grave. On a annoncé que les besoins au Canada nécessitaient des investissements de 57 milliards de dollars pour les 15 prochaines années. Combien le gouvernement a-t-il mis sur la table? Il a mis 100 millions de dollars, alors qu'il empochait 4,7 milliards de dollars grâce à la taxe sur le carburant seulement au cours de l'année 2002-2003.

N'importe quel enfant de cinq, six ou sept ans saurait compter la différence entre un besoin nécessitant 51 milliards de dollars pour les 15 prochaines années et 100 millions de dollars mis sur la table, sans compter qu'on empoche 4,7 milliards de dollars par année. Cela confirme le déséquilibre fiscal que nous, les députés du Bloc québécois, dénonçons. Le gouvernement du Parti québécois le dénonçait également, tout comme le l'actuel gouvernement Charest, à Québec, et toutes les autres provinces.

Ce gouvernement va chercher de l'argent dans les poches des contribuables, comme il le fait dans le dossier de l'assurance-emploi. On sait que la caisse a 44 milliards de dollars. C'est un montant que le gouvernement est allé chercher. J'appelle cela une taxe à l'emploi. C'est ceux qui travaillent qui paient des cotisations à l'assurance-emploi. Cela signifie que lorsqu'on travaille, on nous impose une taxe additionnelle. Il me semble que quand on travaille, on veut jouir de son salaire et payer des impôts de façon normale. On ne veut pas être imposés de façon additionnelle.

On sait que dans le dossier de l'assurance-emploi, il n'y a plus que 37 p. 100 des gens qui reçoivent des prestations. En plus, quand ils y ont accès—ce qui est très difficile—, ils reçoivent entre 50 et 55 p. 100 de ce qu'ils devraient normalement recevoir.

Qui a instauré cette façon de faire? L'actuel ministre des Finances a poursuivi les actions entreprises par l'ex-ministre des Finances, le député de LaSalle—Énard. Ce dernier a géré le Canada comme un financier. C'est normal, il possédait des bateaux et ne payait pas d'impôt ni au Canada ni au Québec. Imaginez-vous les millions de dollars qu'il n'a pas payés. Avec ces sommes, on aurait pu faire des choses pour aider les travailleurs, construire des infrastructures, faire en sorte d'aider les pauvres et les sans-abri. Imaginez ce qu'on aurait pu faire seulement avec les montants impayés par l'ex-ministre des Finances, le député de LaSalle—Énard.

Tel est le caractère grotesque de ce dossier des infrastructures. On a des besoins immenses non seulement au Québec, mais au Canada. Tous les intervenants le disent. Présentement, l'Alliance canadienne nous propose une motion. On dit qu'on prendra le 1,5¢ additionnel sur le litre d'essence qu'ils ont ajouté sur la taxe d'accise et qu'on l'enverra ailleurs, conditionnellement à ce que les provinces agissent de telle ou telle façon pour leur permettre d'aller chercher de l'argent additionnel. Ce n'est pas ce que les provinces veulent.

Les provinces veulent faire en sorte que le déséquilibre fiscal soit réglé. Si le déséquilibre fiscal était réglé, si le gouvernement fédéral investissait l'argent qu'il va chercher grâce à la taxe sur le carburant—un montant qui s'élevait l'année dernière à 4,7 milliards de dollars—, s'il investissait en collaboration avec les provinces dans le dossier des infrastructures, tout le monde serait heureux. On aurait des infrastructures modernes et on ferait en sorte de répondre aux vraies attentes des contribuables qui paient des impôts. Ce que veulent les contribuables, c'est d'en avoir pour leur argent.

Mais ce qui se passe présentement au fédéral, c'est que le gouvernement empoche, accumule de l'argent et on ne sait pas ce qu'il fait avec celui-ci. En plus, les infrastructures se détériorent. De surcroît, le secrétaire parlementaire a le culot d'accuser les provinces de ne pas faire leur travail. C'est le contraire. Elles font très bien leur travail, malgré toutes les coupures qu'a faites le gouvernement fédéral depuis de nombreuses années.

• (1220)

C'est à eux d'investir les sommes d'argent. À cet égard, je suggère au député de l'Alliance canadienne de retirer le conditionnel dans sa motion, après les mots «sur l'essence». S'il le retire, le Bloc québécois appuiera cette motion.

[Traduction]

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, la députée a souligné que, d'un côté, nous abusons du Québec et que, de l'autre, nous ne lui donnions pas suffisamment d'argent.

Comme je l'ai déjà dit, sous la gouverne du PQ, le gouvernement du Québec a exercé unilatéralement des compressions de 500 millions de dollars après que les municipalités de la province eurent adopté leurs budgets. C'est ce qu'on peut considérer comme une bonne collaboration entre les villes et la province de Québec.

D'un autre côté, lorsqu'il était au pouvoir, le PQ n'entretenait pas de liens très étroits avec les municipalités du Québec parce qu'il ne leur fournissait pas ce dont la députée parlait. La députée a souligné que les municipalités devraient jouir d'un financement stable, mais comment peuvent-elles traiter avec un gouvernement qui leur tire le tapis de sous les pieds? C'est exactement ce que le gouvernement du PQ a fait. Je me souviens de plusieurs maires, dont ceux de Québec, de Montréal et de Sherbrooke, qui disaient que c'était déraisonnable de la part des péquistes.

Comment la députée peut-elle expliquer que, d'un côté, elle affirme que nous ne fournissons pas suffisamment d'argent au chapitre de l'infrastructure au Québec et que, de l'autre, le gouvernement du Québec n'ait pas fait sa part au moment où le PQ était au pouvoir? Elle contestera sans doute ce que je viens de dire, mais j'aimerais entendre ses commentaires à ce sujet.

• (1225)

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold: Monsieur le Président, permettez-moi de m'adresser à vous, parce que si je m'adressais à ce député, je ne serais pas gentille.

Je vous ai fait part de chiffres tout à l'heure. Je vous ai dit que pour la dernière année, 2002-2003, le Québec, avec les municipalités, a investi plus de 117 p. 100 des revenus qu'il y avait sur la taxe du carburant et, en plus, en provenance de son ministère. Si ce n'est pas cela, l'entente avec les municipalités! Qui a l'argent au Canada? Qui engrange des surplus avec le déséquilibre fiscal? C'est le gouvernement fédéral. Et il a le culot de vouloir aller négocier avec les municipalités!

Les crédits

Ce n'est pas sérieux. Le secrétaire parlementaire devrait faire ses devoirs et il devrait prendre cela au sérieux. C'est un dossier extrêmement important pour la vie des gens. On parle des infrastructures d'aqueduc et d'égouts. On sait ce qui est arrivé en Ontario au sujet des aqueducs et du traitement de l'eau. C'est normal qu'on veuille améliorer nos infrastructures.

Ce n'est pas une attitude comme celle-là qui va nous permettre d'en arriver à une entente et de faire avancer des dossiers majeurs. On parle de santé, mais les infrastructures sont directement liées à la santé des Canadiens et des Québécois.

Arrêtons de dire des inepties et parlons des vraies choses! Je n'accepterai pas qu'il nous dise ces choses. Je suis capable de comprendre son point de vue, parce qu'il est là pour défendre son gouvernement. Toutefois, les contribuables se foutent de la couleur des partis politiques quand vient le temps de répondre aux vraies attentes. Et leurs besoins en santé sont directement liés au dossier des infrastructures.

[Traduction]

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, la position du gouvernement à cet égard est pour le moins troublante. Le gouvernement fait fi de ses responsabilités et ne tient aucun compte des autres responsabilités qui sont déléstées.

La province de Québec a-t-elle subi, comme l'Ontario, des réductions massives de financement pendant que le gouvernement s'arroge d'autres impôts et excédents? A-t-elle aussi éprouvé de difficiles problèmes d'infrastructure parce que le gouvernement fédéral s'est délesté de ses responsabilités sur les municipalités et les provinces?

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold: Monsieur le Président, je remercie le député du Nouveau Parti démocratique de sa question. On revient toujours au même problème: le déséquilibre fiscal.

Oui, le Québec a été coupé dans les transferts, comme les autres provinces ont été coupées dans les transferts de ce gouvernement vers les provinces.

C'est bien beau d'être arrogants quand on a de l'argent plein les poches, quand on a volé le monde à pleine poche et qu'on s'est approprié de l'argent des gens, alors qu'on devait, selon la Constitution canadienne, redistribuer des transferts d'impôt aux provinces pour combler des besoins normaux dans des champs de compétence qui ne nous appartiennent pas, et qu'on ne l'a pas fait. C'est facile de se péter les bretelles. Je n'aimerais pas être à sa place et de me péter les bretelles de cette façon.

On n'est pas là pour gérer à la manière d'une entreprise privée au Canada. On est là pour répondre aux attentes des contribuables, et c'est ce que ne fait pas ce gouvernement.

M. Odina Desrochers (Lotbinière—L'Érable, BQ): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, je suivrai moi aussi les recommandations de ma collègue et m'inscrirai contre la motion de l'Alliance canadienne pour les mêmes raisons qu'elle. J'ajoute que tous les efforts faits en cette Chambre sont des efforts qui ne rapportent rien.

En effet, ce gouvernement est en transition. Personne ne décide. On a vu hier ou avant-hier le député de LaSalle—Énard débarquer dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean et aller dire à peu près ce qu'on a entendu de la part de l'actuel secrétaire parlementaire du ministre des Finances.

Dans ce gouvernement, il n'y a plus de capitaine. Le bateau s'en va à la dérive, mais je ne parle pas de ceux de l'ex-ministre des Finances. Ces derniers se retrouvent dans d'autres pays, dans des

paradis fiscaux. Vous savez que lorsque l'actuel député de LaSalle—Énard était ministre des Finances, il s'est objecté farouchement à ce que des paradis fiscaux que l'on retrouve dans les Antilles soient éliminés. On sait pourquoi.

J'ai hâte de voir, lorsque le député de LaSalle—Énard deviendra finalement premier ministre, s'il va se comporter comme un véritable contribuable et s'il fera face à ses responsabilités. Lorsque tu es contribuable et que tu diriges une corporation, tu dois payer tes taxes. Quand tu ne paies pas tes taxes, tu n'es pas un bon citoyen corporatif. Tu ne réponds pas aux responsabilités. S'il fallait que tous les citoyens et citoyennes du Canada imitent l'actuel député de LaSalle—Énard, dans quel fouillis administratif nous retrouverions-nous et que se passerait-il pour l'économie de ce pays, le Canada?

J'aimerais dire au député d'en face, qui a pris la parole tout à l'heure et qui a mentionné des choses au sujet du Parti québécois, que le déséquilibre fiscal, c'est Yves Séguin, l'actuel ministre des Finances du gouvernement Charest, qui l'a démontré clairement. À cet égard, j'entendais le député mentionner tout à l'heure le fait que les municipalités sont de juridiction provinciale et que le «méchant» gouvernement du Parti québécois —«le méchant gouvernement séparatiste», comme ils disent—a coupé les fonds aux municipalités.

C'est ce qu'on appelle le «nation building». C'est la façon dont les libéraux se comportent pour étouffer le Québec. C'est facile. Il a coupé à la source, et le gouvernement du Québec s'est retrouvé avec un manque à gagner. Il a dû faire des choix difficiles. Dans ces choix difficiles, il a dû faire des coupures à l'endroit des municipalités. Il a également dû faire des coupures pour l'entretien de ses routes. L'argent est à Ottawa.

Vous savez très bien qu'à l'époque, la taxe d'accise avait été créée pour soutenir la création de Petro-Canada qui, à ce que je sache, a été vendue à des intérêts privés. Je pense qu'il reste encore 25 p. 100 ou 30 p. 100 des intérêts qui sont publics. Je ne suis pas à la Bourse les hauts et les bas de Petro-Canada, mais la taxe d'accise n'a plus sa raison d'être. Il s'agit de 4,758 milliards de dollars puisés inutilement dans les poches des contribuables. Maintenant, on est pris avec cela parce que ce gouvernement se spécialise dans les taxes. Compte tenu qu'il ne veut pas éliminer la taxe d'accise, il devrait la prendre et l'investir dans les provinces. Elle ne lui appartient pas.

Tout à l'heure, le secrétaire parlementaire disait que le Québec et les provinces n'offrent pas un traitement tellement équitable à l'endroit des municipalités. Pourtant, les chiffres sont là: 117 p. 100 de la taxe tirée du carburant est investie directement dans les routes, et des 4,750 milliards, 2,5 milliards de dollars vont aux routes. On appelle cela le déséquilibre fiscal.

J'ai souri quand j'ai vu la motion de l'Alliance canadienne. Depuis qu'elle est ici, ses députés se spécialisent dans le fait de dire qu'on a trop de taxes et qu'on doit en éliminer. Maintenant, ils prennent une taxe et veulent en faire une nouvelle pour ramener cela dans les champs de compétence des provinces. Cela ne fonctionne pas.

Les crédits

La Constitution canadienne est claire. Sauf que de l'autre côté, on tripote son interprétation. Quand cela fait l'affaire du gouvernement fédéral, les libéraux disent: «Ah! c'est la responsabilité des provinces.» Regardez comment ils fonctionnent avec le bois d'oeuvre. Regardez comment ils fonctionnent avec l'essence. Quand cela va mal, ils disent que c'est la faute des provinces.

● (1230)

Cela va mal dans les provinces parce que le gouvernement fédéral ne fait pas son travail. Une confédération devrait normalement coopérer, subordonner, coordonner des fédérations. Ce n'est pas une confédération qu'on a; c'est une fédération canadienne centralisatrice qui vient du rêve de l'ancien premier ministre Pierre Elliott Trudeau.

Les gens du gouvernement, de concert avec l'actuel premier ministre et l'actuel ministre des Affaires intergouvernementales, étouffent le Québec. On enlève des responsabilités au Québec. Ce qui se passe, c'est qu'on se retrouve face à des choix difficiles. Les vrais responsables du chaos financier du Québec se trouvent de l'autre côté. Les vrais responsables de l'état piteux de nos routes—je le sais puisque je demeure dans un comté très rural—, ce sont ces gens du gouvernement.

On arrive avec le programme des infrastructures et avec des ententes claires. Mais lorsque ces ententes claires viennent ici, à Ottawa, vous connaissez très bien tout le tripotage qui se fait au bureau de Développement économique Canada, tout le fouillis administratif et tous les délais. Qui en est responsable? C'est toujours le gouvernement canadien qui ne fait pas son travail.

Il y a un surplus et il y a un déséquilibre fiscal. La solution est claire. Ils n'ont qu'à donner l'argent à nous, les provinces, et nous l'administrerons. Lorsque nous aurons l'argent qui nous revient, nous serons en mesure de répondre aux attentes des municipalités, qui sont de juridiction provinciale. C'est clair.

Il me semble qu'actuellement, les libéraux fédéraux ne pourront plus attribuer la faute au méchant gouvernement séparatiste, au méchant gouvernement du Parti québécois, comme le faisait tout à l'heure le secrétaire parlementaire. Ils ne sont plus là! Ce sont des libéraux provinciaux, avec Yves Séguin comme ministre des Finances, lequel a dénoncé ouvertement le déséquilibre fiscal. À qui sera attribuée la faute? Il faudra qu'ils se parlent. J'imagine qu'entre libéraux, il y a une certaine complaisance.

J'ai hâte de voir le ministre actuel des Finances annoncer à Yves Séguin: «Mon cher Yves, je sais qu'il y a un déséquilibre fiscal. Maintenant qu'il ne s'agit plus d'un ministre du Parti québécois, je reconnais qu'il y a un déséquilibre fiscal.» Ils n'ont pas le choix. La réalité est là.

Mais comme je vous le disais au début de l'exposé, le problème, c'est qu'il n'y a plus personne qui décide au sein de ce gouvernement. On a un premier ministre qui est à la fin de son mandat et on a un futur premier ministre qui dit toutes sortes de choses partout au Canada, mais qui brille souvent par son absence lors de votes importants. Prenez par exemple le vote d'hier sur le projet de loi C-24, qui touche la fibre partisane du député de LaSalle—Émard. Il n'était pas là. Alors, que voulez-vous?

Lorsqu'un gouvernement se retrouve en transition, comme c'est le cas présentement, on a de la difficulté à gouverner. Comme je vous le disais, le bateau du gouvernement libéral est à la dérive, contrairement aux bateaux du député de LaSalle—Émard. Actuellement, le bateau libéral n'a plus de gouvernail. Il n'y a plus personne qui tient la roue et il vacille. Il ne faudrait pas que le bateau du gouvernement libéral s'engage sur le fleuve Saint-Laurent, parce qu'il irait s'échoir soit sur la rive nord, soit sur la rive sud. Il ne serait

même pas capable d'identifier le chenal. Le chenal est le canal centralisateur où on sait qu'il y a une direction sécuritaire. Mais ce n'est pas le cas.

J'espère qu'au cours des prochains mois, lorsque nous aurons un vrai premier ministre, un vrai ministre des Finances et un vrai Cabinet, ces derniers sauront reconnaître le problème du déséquilibre fiscal et donneront l'argent nécessaire aux provinces pour qu'elles répondent aux attentes véritables des municipalités.

● (1235)

[Traduction]

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, la bonne nouvelle est qu'il y a maintenant au Québec un gouvernement avec lequel nous pouvons vraiment travailler, un gouvernement qui a indiqué qu'il était prêt à travailler avec le ministre des Finances, qui se fera un plaisir de travailler avec M. Séguin.

Le fait est qu'il y aura toujours des problèmes entre le fédéral et les provinces, mais travailler en collaboration est très important. Nous sommes donc très heureux d'entendre le ministre du Québec dire sans hésitation qu'il collaborera avec le ministre des Finances.

Le député a dit que nous étions à la dérive, que nous n'avions plus de gouvernail. Si le député disait vrai, je me demande ce qu'il en serait. En effet, le budget de 2003 aborde le financement de la santé, l'infrastructure, la pauvreté chez les enfants et toute une série de questions aussi nombreuses que variées, et continue à ne pas être déficitaire. Nous avons présenté consécutivement six budgets équilibrés, voire mieux.

Le député parle d'infrastructure. Or, ce que je ne peux pas comprendre, et ce que je ne lui ai pas entendu expliquer, c'est que, s'il y a un déséquilibre, comme il le prétend, comment se fait-il que les provinces aient la même capacité fiscale que le gouvernement fédéral? S'il y a un problème, peut-être que le Québec, sous le PQ qui préférerait nous blâmer plutôt que de collaborer avec nous, peut-être que le PQ aurait dû mettre de l'ordre dans ses affaires et s'attaquer à la question. Nous savons que le PQ avait un problème car il a laissé la caisse vide: 4 milliards de dollars. Évidemment il n'avait pas beaucoup d'argent. Je ne sais pas ce qu'il en a fait.

Le PQ parlait d'obtenir plus d'argent du fédéral, or, il n'a pas touché à une somme de 600 millions de dollars mise à sa disposition par le fédéral parce qu'il ne voulait pas la dépenser dans des domaines dans lesquels il pensait que nous empiétions. Le PQ n'y a pas touché, ce qui ne l'empêchait pas de dire, comme le petit garçon dans *Oliver Twist*: «Monsieur, s'il vous plaît, pourrait-on en avoir plus?» C'est très bizarre.

En l'occurrence, je ne sais pas comment le député peut dire ce qu'il a dit étant donné la manière dont le PQ a traité les municipalités du Québec. Sans l'appui du gouvernement du Canada et du programme national d'infrastructure, plus de la moitié des améliorations qui ont été apportées dans les villes du Québec n'auraient pas eu lieu. Au moins, le PQ avait eu l'intelligence d'adhérer au programme, même s'il a causé de grosses difficultés aux municipalités.

Les crédits

●(1240)

[Français]

M. Odina Desrochers: Monsieur le Président, à entendre parler l'actuel secrétaire parlementaire, je l'inviterais quasiment à aller faire carrière au Québec parce qu'il a parlé uniquement du Québec. Nous, nous parlons de situations canadiennes. Je parle, comme souverainiste, comme député bloquiste, d'une situation québécoise. Mais à l'entendre, je pense que si un siège devenait vacant au Québec, je l'inviterais fortement à aller faire carrière au Québec. Il ne fait que parler du Parti québécois.

Oui, peut-être qu'il y a eu des coupures. Mais je le disais tout à l'heure, si le gouvernement du Québec a été forcé de faire des coupures, cela est dû à la stratégie du gouvernement d'en face d'étouffer le Québec, de lui enlever son autonomie.

Ce n'est pas compliqué, je vais faire un petit calcul. Ils ont pris 100 \$ dans nos poches avec les coupures dans la caisse de l'assurance-emploi, et depuis qu'ils ont des surplus, ils nous ont donné 20 \$; et ils pensent que nous allons être contents! Il nous manque 80 \$; il me semble que ce n'est pas dur à comprendre. Ils nous enlèvent 100 \$, ils nous donnent 20 \$ et ils pensent qu'on va oublier qu'il nous manque toujours 80 \$. Nous, nous sommes des gens concrets, on calcule, on a des colonnes pour comprendre. Eux, tout ce qu'ils font, c'est qu'ils oublient le passé. Il faudrait tout effacer.

J'en reviens toujours au député de LaSalle—Émard qui se promène en disant que tout va changer dans ce Parlement. Il faudrait que tous les contribuables canadiens, les citoyennes et les citoyens canadiens oublient le massacre financier qu'il a conduit et dirigé lorsqu'il était ministre des Finances. C'est lui qui était responsable de la création des fondations, des coupures dans les transferts, et du vol déguisé de l'assurance-emploi.

Les Québécois, les Québécoises, les Canadiens et les Canadiennes vont s'en rappeler. Vous êtes responsables de la situation actuelle. Et si les municipalités souffrent, c'est de votre faute.

[Traduction]

M. Norman Doyle (St. John's-Est, PC): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Cumberland—Colchester.

La motion de l'Alliance canadienne dit qu'il faudrait répondre aux besoins d'infrastructure du Canada au moyen d'un régime de financement stable. Bien sûr, nous sommes tous d'accord pour dire qu'il faudrait répondre aux besoins d'infrastructure du Canada au moyen d'un régime de financement stable, mais la motion demande également au gouvernement fédéral de réduire ses taxes sur l'essence en échange de la négociation d'une entente avec les provinces, qui pourraient alors introduire une nouvelle taxe afin de financer leurs besoins en infrastructure. Sur ce point, je crois pouvoir dire sans me tromper que nous sommes profondément en désaccord avec la motion. Nous estimons que cela serait compliqué. Ce serait un moyen compliqué d'obtenir des fonds pour financer l'infrastructure au Canada.

Les taxes spéciales constituent un des principaux problèmes que pose la motion. En termes simples, je crois que les taxes spéciales n'ont pas leur place au Canada. Dans notre régime fiscal, les recettes provenant de toutes les sources sont versées dans une caisse, et le gouvernement effectue des dépenses, selon ses priorités, en puisant dans cette grande caisse commune. Des taxes spéciales sont souvent utilisées aux États-Unis. Elles sont probablement utiles lorsqu'elles sont utilisées pour financer un projet particulier.

Toutefois, nos besoins d'infrastructure nationales sont variés et permanents. Les vieux travaux d'infrastructure doivent être remplacés ou rénovés et il faut constamment accomplir des travaux d'infrastructure nouveaux et plus modernes. Le maintien et la réalisation de ces travaux nécessitent un engagement continu. Nous sommes convaincus que cet engagement peut être mené à bien grâce au leadership du gouvernement fédéral et à une formule de financement partagé, c'est-à-dire que les fonds seraient fournis par le Trésor et ne proviendraient pas d'impôts spéciaux.

Il y a quelques années, Terre-Neuve-et-Labrador prélevait un impôt qui était spécialement affecté aux hôpitaux communautaires dans les régions rurales de cette province. Cet impôt avait été instauré peu après l'entrée de Terre-Neuve et du Labrador dans la Confédération. Croyez-le ou non, cet impôt existait toujours lorsque je servais le gouvernement provincial dans les années 1980.

Une part de cet impôt spécial servait à financer le système de soins de santé de Terre-Neuve-et-Labrador, l'ancien système des hôpitaux communautaires. Cet impôt spécial existait toujours dans les années 1980. Les impôts spéciaux ont tendance à s'incruster et à augmenter, qu'ils servent leur but initial ou non.

Comme je viens de le dire, le Canada a de grands besoins d'infrastructure, de projets dont l'envergure et la portée exigent une participation financière fédérale et des ententes financières fédérales-provinciales. On a réalisé des projets de grande envergure au Canada. Le pont reliant l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick en fut un. Je ne sais pas si un tel projet pourrait être financé grâce à une participation financière fédérale-provinciale plutôt que par une taxe spéciale.

●(1245)

On court à l'échec si l'on transfère le pouvoir d'imposition aux provinces et si l'on s'attend à ce que celles-ci, qui ont leurs propres programmes et priorités, entreprennent des travaux d'envergure nationale. Plus important encore, du point de vue de la Chambre, cela reviendrait à abdiquer nos responsabilités en matière d'édification de la nation, et c'est surtout pour cela que nous ne sommes pas disposés à appuyer cette motion.

Les ententes fédérales-provinciales ont toujours eu beaucoup de succès. Il suffit que le nombre d'ententes augmente et que le gouvernement fédéral s'engage à affecter plus d'argent à ces ententes conclues entre les deux ordres de gouvernement.

Cette motion fait ressortir certaines des principales différences idéologiques entre notre parti et les autres partis à la Chambre. On a parfois l'impression que, dans le cas qui nous occupe, l'Alliance estime que le gouvernement est le principal problème et ne fait pas partie de la solution. Selon nous, le gouvernement fédéral doit faire partie de la solution. Dans cette motion, l'Alliance abdique avec empressement ses responsabilités nationales en cédant aux provinces des pouvoirs de dépenser et de prélever des impôts.

D'autre part, notre parti est conscient du fait que la majorité des Canadiens ne voient pas en leur gouvernement un ennemi, et qu'ils s'attendent à ce que celui-ci intervienne pour faire de leurs collectivités et de leur pays de meilleurs endroits où vivre. Les Canadiens veulent que le gouvernement fédéral exerce du leadership dans le cadre d'ententes de collaboration. Les ententes fédérales-provinciales ont très bien fonctionné dans le passé.

Les crédits

La motion de l'Alliance n'imprime pas une orientation; elle refile plutôt les problèmes à d'autres. Pour être plus clair, elle refile le pouvoir d'imposer et de dépenser. Si nous avions le genre de système que préconise cette motion, comme je l'ai souligné, les petites provinces comme l'Île-du-Prince-Édouard ou Terre-Neuve-et-Labrador seraient incapables de financer de grands projets comme le lien fixe avec l'Île-du-Prince-Édouard.

De ce temps-ci, les Canadiens ressentent les effets du manque de leadership au Canada. Nous avons besoin de leadership pour arriver à construire nos infrastructures. Nous avons besoin de leadership pour bâtir notre système de santé. Les crises du SRAS et de la vache folle ont montré à quel point le leadership du gouvernement fédéral fait défaut. Nous avons besoin de leadership pour maintenir et améliorer nos réseaux national et municipaux d'infrastructures de transport.

Les Canadiens sentent que leur gouvernement national dérive. Ils ont besoin de leadership plus que jamais auparavant dans l'univers très troublé au sein duquel nous évoluons. Quelle est par ailleurs la réaction de l'opposition officielle? Elle dit qu'il faut s'en remettre aux provinces.

Au lieu de nous inviter à nous retrousser les manches pour rebâtir notre système national d'infrastructure, la motion propose, selon moi, un moyen de refiler la facture aux provinces. Je ne dis pas que le gouvernement fédéral devrait faire cavalier seul. Il doit plutôt collaborer avec les provinces et les municipalités pour rebâtir notre infrastructure nationale. Ce n'est pas une mince tâche, vu notre grande diversité nationale, sans compter qu'il n'a jamais été facile d'exercer un leadership au Canada. S'il y a de gros déséquilibres dans les pouvoirs de lever des impôts et de dépenser des gouvernements nationaux, provinciaux et municipaux, c'est avec les provinces qu'il faudrait y voir. On risque de s'attirer des ennuis et de semer la confusion à vouloir transférer les responsabilités en matière d'imposition au cas par cas.

Je ne pense pas que le gouvernement devrait refiler ses responsabilités aux autres dans ce domaine. Il doit prendre le taureau par les cornes et s'employer à faire du Canada un phare dans un monde souvent obscur.

• (1250)

Je pense que des ententes fédérales-provinciales, beaucoup plus que des impôts spécialement affectés, nous permettront d'atteindre nos objectifs en ce qui a trait aux infrastructures municipales.

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je suis tout à fait d'accord avec ce que disait le député à propos de la collaboration, à savoir que la solution passe par la collaboration dans le cadre de programmes municipaux. Le député a fait valoir à juste titre la nécessité de collaborer avec les provinces et les municipalités au Canada. C'est ce que fait le gouvernement depuis son entrée en fonctions. En fait, le gouvernement s'est assuré, dans le cadre du programme d'infrastructure nationale, du programme d'infrastructure stratégique et d'autres mesures, que les diverses initiatives viennent des municipalités.

Ce que disait le député, c'est que nous ne voulons pas renoncer à nos responsabilités. Le fait qu'un ordre de gouvernement puisse lever des fonds et les remettre à un autre ordre de gouvernement, qui pourra les dépenser sans devoir rendre des comptes, est une question sur laquelle les députés doivent se pencher. S'ils estiment cette approche valable, ils devront en accepter les répercussions. Le député a soulevé un point très important au sujet de la collaboration. La formule permettant aux provinces d'obtenir de l'argent du

gouvernement fédéral dans l'espoir de le remettre aux municipalités, comme l'a fait du moins l'Ontario, n'a pas porté fruit. Je félicite le député pour ce qu'il a dit à ce sujet.

Je voudrais savoir ce que pense le député au juste de la création d'une marge fiscale. Supposons que nous appuyons la motion de l'Alliance, qui repose sur l'hypothèse que les provinces puissent obtenir de l'argent et le remettre aux municipalités. Selon quelles modalités pourrions-nous assurer l'efficacité d'un tel système? Pourquoi la collaboration est-elle probablement la meilleure solution?

• (1255)

M. Norman Doyle: Monsieur le Président, un des principaux problèmes que nous avons avec cette motion, c'est qu'il serait très difficile de bâtir le genre de structure où le gouvernement fédéral créerait une marge fiscale pour permettre aux gouvernements provinciaux d'imposer leurs propres taxes.

Comme je l'ai dit il y a quelques minutes, les taxes spéciales ont tendance à durer éternellement. Je ne sais pas si le député était ici lorsque je l'ai mentionné, mais Terre-Neuve a introduit une taxe spécialement affectée au financement des petits hôpitaux peu après s'être jointe à la fédération. Lorsque j'ai fait partie du gouvernement dans les années 80, cette taxe existait encore et n'a été éliminée qu'au cours des années 80. Ces taxes spéciales ont tendance à durer éternellement.

Même si on réduisait les taxes sur l'essence pour permettre aux provinces d'introduire des taxes spéciales, cela ne garantirait pas que le gouvernement fédéral ne continuerait pas de hausser les taxes sur l'essence avec le temps. Je ne crois pas que ce soit la bonne façon de procéder. Les municipalités doivent participer davantage au processus budgétaire au niveau fédéral. Le gouvernement fédéral doit être un partenaire à part entière en aidant les municipalités à assumer les coûts liés aux besoins en infrastructure.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, il est intéressant de voir le conflit qui déchire le gouvernement dans ce dossier. Le député de LaSalle—Émard appuie cette idée et est étroitement lié à la motion de l'Alliance. Nous voyons aussi le secrétaire parlementaire qui dit que c'est une responsabilité provinciale, puisqu'il s'agit des municipalités, mais qui dit aussi que le gouvernement fédéral ne peut pas céder cette responsabilité aux provinces. Il ne peut pas gagner sur les deux tableaux, bien qu'il essaie de le faire.

Dans le dernier budget, nous avons vu des allègements fiscaux pour des choses comme le charbon, qui cause des gaz à effet de serre. Le gouvernement a déployé diverses stratégies, dans la foulée de l'accord de Kyoto, pour essayer de réduire ces gaz. Par contre, il n'a pas accordé d'allègement fiscal pour le transport urbain. C'est pourtant quelque chose que les municipalités réclament énergiquement. Je veux demander au député de nous donner son opinion à ce sujet. Pourquoi un et pas l'autre?

M. Norman Doyle: Monsieur le Président, il faudrait poser la question au gouvernement. Je ne sais vraiment pas pourquoi un allègement fiscal serait accordé dans un cas mais pas dans l'autre. Je sais toutefois que le gouvernement fédéral se doit d'appuyer grandement les municipalités si nous voulons financer certains des grands projets d'infrastructure en cours au pays. J'ai parlé un peu plus tôt du projet de raccordement permanent.

Les crédits

Nous avons souvent songé à la possibilité de construire un pont à Terre-Neuve-et-Labrador devant enjamber le détroit de Belle-Isle. Je ne pense pas que nous ayons les moyens de financer de tels projets sans la pleine participation du gouvernement fédéral, qui doit également s'engager à accorder un financement permanent à ce genre d'infrastructure municipale.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, je remercie le distingué député de St. John's-Est qui a accepté de partager avec moi le temps qui lui était accordé.

J'écoutais son intervention et je l'entendais parler d'une «cottage hospital tax» et j'ai mis un certain temps à comprendre ce qu'il voulait dire. Cela illustre bien les différences des provinces canadiennes et la façon dont les choses évoluent. Nous n'avons pas ce genre de taxe en Nouvelle-Écosse. Je suis content d'avoir découvert ce fait intéressant et j'ai l'intention de demander au député des précisions à ce sujet dès la fin de mon discours.

Je partage l'avis du député de St. John's-Est. Les infrastructures doivent profiter d'un régime de financement stable. Il nous faut un programme nous permettant d'investir constamment dans les infrastructures.

Le gouvernement est très fier d'intervenir à la Chambre pour se vanter d'avoir éliminé le déficit. Le fait est qu'il l'a fait de deux façons. Il s'est déchargé du déficit sur d'autres ordres de gouvernement et il a créé un déficit sur le plan de l'infrastructure. En ne renouvelant pas l'infrastructure, ce qui doit être fait régulièrement, il a créé dans ce domaine un déficit tout aussi réel qu'un déficit bancaire. Il faut rattraper ce retard et tout l'argent doit être dépensé d'un seul coup ou à l'avenir, plutôt que durant la période où le gouvernement a réduit ses dépenses.

Je suis d'accord avec le député de St. John's-Est, qui sera sous peu ministre, lorsqu'il affirme que nous nous opposons à la motion qui, fondamentalement, réduirait les impôts fédéraux, mais accroîtrait les impôts provinciaux. Pour moi, c'est très simple. C'est une question de reddition de comptes et de contrôle de gestion. En nous lançant maintenant dans le processus de l'infrastructure dans le cadre duquel les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral participent tous à la prise de décisions et au financement, il y a beaucoup plus de contrôle et de reddition de comptes, les contribuables en ont beaucoup plus pour leur argent et il y a une bien plus grande participation de tous les gens concernés.

Cependant, la proposition prévoit que tout l'argent irait aux provinces, qui prendraient alors les décisions. Les municipalités et le gouvernement fédéral seraient écartés du processus. Cela laisserait la porte ouverte à beaucoup d'abus, politiques ou autres, ou simplement à de mauvaises décisions. Les municipalités n'auraient absolument rien à dire.

Ces dernières font face à certains des défis les plus importants dans le domaine de l'infrastructure. Je pensais à ce qui s'est produit au fil des ans à la suite de ce débat. Au cours de mon premier mandat à la Chambre, de 1988 à 1993, il y avait un programme routier fédéral-provincial. C'était un grand programme dans le cadre duquel les provinces et le gouvernement fédéral s'entendaient sur le financement de routes.

De nombreuses routes ont été rénovées, approuvées et construites dans la région de l'Atlantique et elles ont sauvé des vies, nous ont rendus compétitifs et nous ont permis d'acheminer nos produits vers les marchés. Cependant, les libéraux ont mis fin à tout ce programme qui était et demeure tout à fait nécessaire.

Très peu d'argent a été consacré aux routes dans la région de l'Atlantique. Là encore, c'est un déficit. C'est probablement la même

chose dans le reste du pays, mais je sais que je peux parler d'expérience au sujet de la région de l'Atlantique.

Mon deuxième argument est que le système est mieux servi par un programme d'infrastructure qui est appuyé par les gouvernements fédéral, municipaux et provinciaux. Dans ma circonscription, il y a une route très dangereuse. On y a enregistré plus d'accidents mortels que sur n'importe quelle autre route au Canada atlantique. Elle traverse la vallée de Wentworth, qui se trouve dans ma circonscription.

Le gouvernement fédéral conservateur a signé une entente fédérale-provinciale avec le gouvernement conservateur de la Nouvelle-Écosse en vertu de laquelle la moitié du coût total des travaux devait être assumée par le gouvernement fédéral et l'autre moitié, par le gouvernement provincial. Les travaux routier auraient ainsi été entièrement payés.

Puis, deux élections ont eu lieu et les gouvernements provincial et fédéral ont changé pour faire place aux libéraux. Deux ministres, l'un fédéral et l'autre provincial, ont pris la moitié de l'argent de ce programme, qui était destiné à la réfection de cette route dangereuse, et l'ont alloué à leurs circonscriptions respectives, à 200 kilomètres de la mienne. Or, cette décision ne s'inscrivait absolument pas dans le programme national de réfection du réseau routier dans le cadre duquel ces fonds avaient été alloués.

L'entente était écrite noir sur blanc et l'est toujours. L'engagement était de payer la totalité du coût de réfection de cette autoroute, mais ces ministres ont pris la moitié de l'argent pour leur propre circonscription au Cap-Breton. Ils partageaient la même circonscription et voulaient qu'une route longe la côte. Ils ont pris l'argent alloué à ma route, communément appelée la vallée de la mort, et l'ont investi dans leur circonscription. J'estime que c'est un exemple d'abus.

• (1300)

Cependant, si la municipalité avait été partie à l'entente, cela ne serait jamais arrivé. Si nous appuyons le programme d'infrastructure, c'est parce qu'il suppose la participation des municipalités, du gouvernement fédéral et des provinces et parce qu'il empêche ce genre d'abus de se produire.

Pour remplacer les fonds que le gouvernement fédéral et la province avaient engagés pour cette route, des droits de péage ont été établis. Nous payons aujourd'hui des droits de péage parce que l'accord n'a pas été respecté. Nous en paierons pendant encore longtemps parce que les millions de dollars prévus dans cette entente ont été transférés à une autre route qui ne satisfaisait pas aux conditions de l'accord fédéral-provincial.

Les fonds étaient censés être limités expressément aux routes du réseau routier national. Or, il s'agissait d'une route touristique au Cap-Breton. Elle n'avait rien à voir avec le réseau routier national. Un ministre libéral fédéral et un ministre libéral provincial ont toutefois réussi à transférer ces fonds du programme auquel ils avaient été affectés à l'origine.

Nous appuyons le programme d'infrastructure actuel, qui prévoit la participation des trois paliers de gouvernement, pour diverses raisons, dont l'obligation de rendre compte, la cogestion et sa valeur supérieure et aussi parce qu'il permet d'éviter les abus et garantit la participation des municipalités.

Les crédits

Nous aimerions voir des engagements à plus long terme, ce qui permettrait aux municipalités de planifier sur 10 ou 15 ans les projets dont elles s'occuperont, et aux provinces de planifier les travaux qui doivent être effectués. Les priorités changent à mesure que les gens évoluent, qu'ils déménagent et que les communautés se transforment, mais il est nécessaire de savoir que des fonds sont disponibles pour qu'on puisse s'occuper de ces priorités.

Nous appuyons un des principes de la motion, mais nous n'approuvons pas la façon dont elle serait mise en oeuvre. Nous souscrivons au principe selon lequel il faut un financement stable.

Je partage l'opinion du très distingué député de St. John's-Est. Nous avons des besoins d'infrastructure, et les investissements à cet égard sont déficitaires. Nous avons besoin d'un accroissement des investissements à ce chapitre, mais nous préférierions qu'ils soient faits dans le cadre d'un programme de financement tripartite mettant à contribution les municipalités, la province et le gouvernement fédéral.

• (1305)

M. Loyola Hearn (St. John's-Ouest, PC): Monsieur le Président, lorsque je lis de telles motions ou que j'entends de telles propositions concernant des impôts spécialement affectés, je m'inquiète. En bout de ligne, cela signifie normalement que l'utilisateur quelque part en aval devra payer et payer chèrement.

Ceux qui connaissent les rouages administratifs du gouvernement savent que l'affectation spéciale d'impôts est un processus très dangereux car, vu les besoins énormes partout au pays, si nous nous mettions à affecter des sommes spéciales pour la santé, le transport et l'éducation, où serait la marge de manoeuvre dont le gouvernement a besoin?

Permettez-moi de poser deux questions à mon collègue. D'abord, croit-il que nous devrions affecter des impôts spécialement aux soins de santé, à l'infrastructure ou à l'éducation, par exemple?

Puis, un député a affirmé un peu plus tôt que le député de LaSalle—Émard était en faveur de la motion. Y a-t-il quelque chose avec quoi le député de LaSalle—Émard n'est pas d'accord par les temps qui courent? S'il est tellement en faveur de la motion, pourquoi, durant les neuf années où il a dirigé le pays et décidé où allait l'argent, n'a-t-il rien fait à ce sujet?

M. Bill Casey: Monsieur le Président, les questions du député de St. John's-Ouest m'intéressent vivement, parce que je me souviens de l'adoption de la taxe destinée aux hôpitaux de Nouvelle-Écosse, et non aux pavillons d'hôpitaux. Tout le monde était d'accord. Personne ne pouvait s'opposer à une taxe destinée aux hôpitaux.

Elle a toutefois grimpé assez vite en quelques années. Tout à coup, on ne l'appelait plus par son nom; on parlait d'une taxe de vente. C'est ce qui se passe quand on commence à cibler l'affectation des impôts. Les taxes augmentent, s'étendent et la situation finit par échapper à tout contrôle. Ce genre de solution limite la capacité du gouvernement de prendre des décisions à mesure qu'évoluent la situation et le contexte.

N'en déplaise au député de LaSalle—Émard, j'aurais aimé qu'il intervienne lorsque son collègue du Cabinet, son voisin de banquette à l'époque, a retiré 26 millions de dollars, je crois, du budget alloué à la construction d'une route devant remplacer la route la plus meurtrière de la Nouvelle-Écosse pour les affecter à sa propre circonscription. Le député de LaSalle—Émard aurait dû s'y opposer sur-le-champ et mettre fin à cette scandaleuse manoeuvre.

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Pour ce qui est du Fonds canadien sur

l'infrastructure stratégique, monsieur le Président, la Nouvelle-Écosse a certes bénéficié de 30,5 millions de dollars au moins, je crois, pour les routes 101 et 104.

Je conviens avec le député qu'il est difficile de cibler l'argent des impôts. Si l'on en investissait trop dans un domaine et pas assez dans un autre, on ne serait peut-être pas en mesure de répondre aux urgences.

Le financement des routes 101 et 104 correspond-il au type de collaboration que recherche le député? A-t-il des idées sur la façon dont nous pourrions miser sur une telle collaboration?

• (1310)

M. Bill Casey: Monsieur le Président, j'ai une excellente idée à proposer à cet égard. Le député devrait peut-être trouver le moyen de récupérer les 26 millions de dollars qui ont été supprimés de l'autre programme, de telle sorte que les électeurs de Cumberland—Colchester cessent d'acquitter un droit de péage sur une route qui était censée être entièrement payée.

C'est une source d'irritation constante pour moi, car j'estime qu'on a trompé mes électeurs dans cette affaire. Toutefois, je conviens avec le député que ce genre de financement fonctionne bien. Pourquoi? Parce que le gouvernement fédéral, la province et, dans bien des cas, les municipalités, ont tous leur mot à dire. Je crois que c'est le meilleur moyen d'en avoir vraiment pour son argent.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir de nouveau pour parler des municipalités. Les questions municipales suscitent toujours un bon débat. Le sujet a été traité à maintes reprises et nous avons eu l'occasion d'examiner ce qui s'est passé. Nous avons aussi eu l'occasion de parler de l'avenir du Canada. Nous savons qu'il existe de nombreux problèmes associés aux municipalités.

Les municipalités sont au premier rang des préoccupations depuis nombre d'années, les quelques dernières surtout, et pourtant on a pris peu ou pas assez de mesures pour que les gens constatent des améliorations dans leurs villes. Les gens ont besoin de savoir qu'on prend au sérieux les grands problèmes d'infrastructures, qu'on y trouve des solutions et qu'on met en oeuvre ces solutions.

Le Nouveau Parti démocratique a des réserves quant au texte de la motion. Le député de LaSalle—Émard l'a approuvée récemment. Cependant, elle ne donne aucun pouvoir aux municipalités. Il importe de veiller à ce que les municipalités obtiennent un appui et un financement appropriés.

La principale préoccupation vient du fait que tout cela passe par les provinces et que rien ne garantit que l'argent sera effectivement dépensé. Nous l'avons constaté dans le cas du programme d'infrastructures de l'Ontario et d'autres provinces où les programmes, les fonds et les partenariats ont mis beaucoup de temps à se concrétiser. De même, la mesure écarte les municipalités d'une partie du débat en ce sens qu'elles n'auront pas droit de parole à la table, ce qui est pourtant primordial. Elles doivent participer et s'exprimer, sinon, elles dépendront des moyens et des outils des provinces.

Les crédits

Un exemple qui vient à l'esprit est celui des difficultés liées aux sorties de fonds en Ontario. Nous souhaitons voir augmenter les fonds et l'accès des municipalités à ces fonds, y compris aux recettes provenant de la taxe sur l'essence. Toutefois, la motion nous pose problème. Il y a un ou deux points dont nous avons pris note.

La prestation nationale pour enfants mise en place par le gouvernement fédéral est peu de chose, mais c'est quand même une mesure qui est favorable aux enfants et qui s'attaque à la pauvreté. Malheureusement, l'Ontario l'a récupérée auprès de nombreux contribuables. Rien ne garantit qu'une telle chose ne se reproduira pas. Il y a des discussions à cet égard, à cause du libellé de la motion, mais rien ne garantit que cela ne se produira pas.

L'autre question dont j'ai fait l'expérience en tant que conseiller à Windsor, en Ontario, c'est que les municipalités voulaient pouvoir compter sur un financement durable afin d'avoir des fonds au moment opportun. C'est important parce que les municipalités doivent prendre des décisions au sujet des routes, des ponts, des usines de traitement de l'eau et d'un certain nombre de projets coûteux.

Nous avons entendu une discussion au sujet du pont de la Confédération et de la façon dont la province et le gouvernement fédéral se sont entendus. Un grand projet comme celui-là est très particulier et important. Toutefois, quand on pense à d'autres municipalités, qu'elles soient en milieu urbain ou rural ou qu'il s'agisse de grandes villes où il y a des projets à long terme nécessitant un financement pluriannuel, la motion ne garantit pas qu'il y aura des fonds à long terme.

Le prix de l'essence pourrait fluctuer, par exemple, faisant varier les recettes provenant des taxes. Ces fluctuations pourraient également se répercuter sur les produits et les projets que les municipalités voudront mettre en oeuvre, une grande pièce d'infrastructure par exemple. Quand il est question de travaux nécessaires, comme l'élargissement du réseau d'égouts ou la construction de routes, de stations d'épuration des eaux d'égout, des sommes considérables sont en jeu. Les choses se compliquent quand on ne peut compter sur un financement stable. Les fluctuations entraînent des difficultés pour les municipalités, car cela se reflète sur leur cote de crédit. Les municipalités paient ainsi le prix du manque de stabilité de leur financement.

Notre municipalité jouissait d'une bonne cote de crédit parce ses sources de revenu étaient suffisamment stables. Sans cette stabilité, la cote de crédit de la municipalité en souffrirait, ce qui signifie que la municipalité devrait payer plus d'intérêts sur sa dette, ce qui entraîne des coûts supplémentaires.

Voilà quelques-unes de nos préoccupations à l'égard de la motion. Franchement, si le député de LaSalle—Émard peut donner son appui, du moins dans ses discours publics, et cela explique également pourquoi nous ne sommes pas d'accord avec l'Alliance à ce sujet, c'est que cela ne garantit pas que les municipalités obtiendront les fonds. C'est une stratégie et une des raisons pour lesquelles le député de LaSalle—Émard en a parlé devant la Fédération canadienne des municipalités.

● (1315)

Il ne suffirait que d'une querelle avec les provinces pour que ces dernières n'obtiennent pas les fonds pour les projets qu'elles avaient envisagés. Ce retard est une source de revenus pour le gouvernement. Nous avons vu ce qu'il a fait avec certains de ces fonds. Je crois qu'ils n'ont pas tous été affectés correctement, de là le problème.

Une autre question qui mérite d'être soulevée est le fait que les municipalités doivent négocier avec les provinces. Si les administrations régionales ou les municipalités n'ont pas leur mot à dire, certaines participeront au programme et d'autres non, ce qui pourrait entraîner une différence de prix à la pompe.

À Windsor par exemple, le prix de l'essence en Ontario est souvent la cause du lourd volume de circulation à la frontière. Je n'aimerais pas du tout qu'une province décide de participer à un programme de ce genre et qu'une autre décide de ne pas le faire pour profiter de cet outil de commercialisation, soit pour attirer les clients ou pour une autre raison. Nous avons vu les pressions qui ont été exercées dans ce sens. Même si deux provinces font part de leur intention de signer, cela peut créer un déséquilibre économique. Si l'on fait disparaître le système, les sociétés afficheront des prix différents d'un côté et de l'autre de la frontière. Cela entraînera également des problèmes au chapitre de la concurrence.

Le NPD veut qu'on mette un terme à la microgestion de ces fonds. Nous croyons les municipalités capables d'établir leurs propres priorités. Il s'agit d'établir des buts et des objectifs plus clairs en ce qui concerne les transferts relatifs au programme d'infrastructure fédéral. Il faut mettre l'accent sur l'obligation de rendre compte. Ces choses se font dans le cadre de consultations avec les municipalités, et c'est la ligne de conduite qu'a suivie mon parti.

Il est important de signaler que cette autonomisation engendrera la bonne gouvernance au sein des municipalités. Les gens auront confiance parce qu'ils auront leur mot à dire. La planification municipale suppose des plans officiels, et l'élaboration de ces plans amène les municipalités à consulter leurs entreprises, leurs citoyens, des groupes et des organisations, et à examiner les secteurs à améliorer. Les gens font partie d'un groupe qui crée un plan officiel et fixe des priorités. Nous croyons que le gouvernement devrait encourager cette forme de participation. Elle permettra d'autonomiser les municipalités qui auront, de ce fait, le sentiment d'apporter une contribution utile.

Monsieur le Président, je vous signale que je partage mon temps de parole avec la députée de Churchill, qui a des choses intéressantes à dire, notamment au sujet d'importantes questions rurales.

De nombreuses villes et de nombreux centres-villes doivent être revitalisés. C'est important pour les villes, grandes et petites. Le logement abordable devrait être accessible. Or, on sait que cela fait défaut en Ontario, à cause du transfert de responsabilités aux municipalités. Ces dernières ne veulent pas du programme du gouvernement parce qu'il n'est pas suffisamment généreux, et c'est regrettable car la question du logement abordable touche de nombreux Canadiens. L'absence de financement stable de ce programme est aussi un facteur de pauvreté.

Mon parti prône aussi l'utilisation de transports en commun. Nous croyons que c'est une façon de renforcer nos villes et de réaliser nos objectifs nationaux, et Kyoto, que nous avons signé, comporte un objectif national. Le gouvernement mérite d'être félicité pour avoir signé Kyoto, même si la mise en oeuvre du plan d'action accuse un retard, comme nous l'avons constaté la semaine dernière en comité. Du moins, le gouvernement a signé l'accord et des revenus seront affectés au plan d'action. Nous attendons maintenant d'en savoir plus à ce sujet, au cours de l'été.

Les crédits

En résumé, je crois qu'il faut accroître l'aide financière aux municipalités. Mais nous n'acceptons pas la façon dont la motion propose de le faire, car l'approche qu'elle propose engendrerait des complications. Les villes et les municipalités n'auraient pas accès aux sources de financement dont elles ont besoin. En outre, les choses seraient faites de façon déséquilibrée, à cause de l'approche régionaliste qui est proposée.

• (1320)

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de ses remarques. Il a parlé des programmes d'infrastructure, et je veux simplement m'assurer que j'ai bien compris ce qu'il a dit. Je crois que nous sommes d'accord pour dire que le programme mis en oeuvre par le gouvernement en 1993 fonctionne extrêmement bien et continue de bien fonctionner. Quoi qu'en disent les députés de l'Alliance canadienne, qui n'ont de toute façon jamais appuyé ce programme, le fait est qu'il est adapté aux besoins des municipalités. Compte tenu de l'expérience du député dans la ville de Windsor, nous savons tous deux que ce programme est adapté aux besoins des municipalités.

Je vais donner un exemple simple. La région de York a proposé un plan global de transport urbain, un programme d'application rapide. Le président du conseil régional a sollicité mon appui. La région a engagé 50 millions de dollars, et j'ai travaillé fort pour m'assurer que nous allions également engager 50 millions de dollars. Cependant, c'est encore la province, toujours en retard, qui n'a pas fait sa part.

Le député a soulevé un point important. Nous ne pouvons pas nécessairement compter sur les provinces et simplement leur remettre l'argent, comme diraient nos amis d'en face.

Les députés ne cessent de mentionner l'ancien ministre des Finances. Celui-ci n'a rien à voir avec la motion de l'Alliance. L'ancien ministre a dit que, si nous réduisions les taxes fédérales pour créer une marge fiscale, les provinces devraient fournir des fonds équivalents. Ce n'est pas ce que dit la motion.

Une voix: Vous coupez les cheveux en quatre.

M. Bryon Wilfert: Il dit que nous coupons les cheveux en quatre, monsieur le Président. Les faits sont là.

Le député est-il d'accord que le programme doit être adapté aux besoins des municipalités parce que ce sont elles qui sont le mieux placées pour savoir quels projets doivent être entrepris en collaboration avec leurs partenaires fédéraux et provinciaux et ceux du secteur privé?

M. Brian Masse: Monsieur le Président, je conviens que les programmes doivent être axés sur les municipalités. En fait, c'est impératif. Cela fait partie du processus nécessaire pour les mettre en oeuvre.

Cependant, je ne suis pas d'accord avec le secrétaire parlementaire. Je pense que le député de LaSalle—Émard, l'ancien ministre des Finances, est très en faveur de la motion.

La motion de l'Alliance concerne vraiment les retardataires, mais, en fait, certains n'arrivent jamais. Les fonds ne seront jamais versés aux municipalités, en raison des problèmes qui nous opposent aux gouvernements provinciaux au sujet du fonctionnement des programmes.

C'est en partie ce qui explique que nous ayons du mal à l'accepter. Les projets ne se réaliseront pas. Les municipalités ne pourront toujours pas participer aux négociations. Elles sont toujours considérées comme un ordre de gouvernement inférieur, et ce n'est pas correct.

À l'heure actuelle, 80 p. 100 des Canadiens vivent en milieu urbain et 50 p. 100, dans cinq grandes régions urbaines. Il est essentiel de le reconnaître. Le pays doit veiller à ce que les grands centres aient l'appui nécessaire en ce qui concerne les questions nationales. De plus, les petites municipalités rurales sont aux prises avec des situations particulières, et nous devons assurer leur viabilité et leur importance à long terme.

J'ai récemment participé à la mission commerciale dans le nord de l'Ontario. Les municipalités rurales doivent relever des défis très particuliers et très différents. Elles risquent même de ne pas bénéficier de ces programmes, en raison de la situation dans laquelle elles se trouvent, et cela constituera un problème de taille.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, je suis heureuse de pouvoir ajouter mes observations à celles du député de Windsor-Ouest, qui étaient excellentes. Il nous a effectivement présenté une perspective des grands centres.

L'Alliance a proposé cette motion. Je sais qu'on a fait remarquer que nous nous réjouissons de la participation de l'Alliance dans le débat sur l'infrastructure, en vue d'assurer un meilleur financement de l'infrastructure. Or, nous ne sommes pas d'accord avec l'Alliance au sujet de son approche. Nous avons vu ce qui s'est produit avec plusieurs propositions de l'Alliance à propos de la réduction des impôts. Nous avons vu au fil des ans que l'Alliance veut une réduction des impôts, mais également une réduction des services. Elle veut qu'on instaure un modèle de privatisation dans tous les secteurs, de sorte que, si on ne peut pas faire de l'argent avec un projet, il ne vaut pas la peine de l'entreprendre. C'est l'impression qu'elle donne ces dernières années. Nous avons entendu cela dans le débat sur les soins de santé, et j'ai l'impression que c'est la même chose dans ce cas-ci.

À mon sens et d'après les échos que je recueille dans ma circonscription et dans tout le Canada, les Canadiens veulent qu'on leur propose une vision pour l'ensemble du Canada. Pas pour Toronto ni pour Ottawa. Pas pour une petite localité du Manitoba ou de la Saskatchewan ni pour Campbell River ou Cornerbrook, à Terre-Neuve. Ils veulent une vision pour l'ensemble du Canada. Ils veulent un pays unifié, où nous nous soutenons les uns les autres et où nous offrons des programmes grâce auxquels tous les Canadiens profitent de la cohésion de leur pays.

Honnêtement, on ne peut pas prétendre qu'une petite municipalité pourra se charger de l'infrastructure dont elle a besoin si elle peut imposer des taxes à ses quelques administrés. Cela ne peut pas marcher. Du reste, nous profitons tous de l'infrastructure quand nous nous déplaçons et travaillons un peu partout au Canada.

La motion ne permettra pas d'améliorer la situation au Canada. Il est certain, absolument certain qu'il faut prendre à partie le gouvernement libéral, car il a pratiqué tellement de compressions et remis aux provinces et aux municipalités tellement peu de recettes fiscales que nos infrastructures se sont gravement détériorées. Il y a là un problème, c'est certain, et c'est à ce problème qu'il faut s'attaquer.

Lorsque l'infrastructure sera d'une qualité acceptable, peut-être devrions-nous envisager d'éliminer carrément les taxes, mais, pour l'instant, je crois que les Canadiens souhaitent que ces recettes fiscales soient consacrées à l'infrastructure. Personne ne dira le contraire. Des taxes sur l'essence que le gouvernement fédéral perçoit, une infime partie retourne aux provinces et aux municipalités, et c'est inadmissible.

Les crédits

L'ancien ministre des Finances se présente maintenant comme le sauveur de la nation. C'est un peu comme s'il prétendait nous sauver de ses méfaits, car c'est lui qui nous a plongés dans cette situation. Il a pratiqué des réductions aveugles des dépenses: «Détruisons tout, ensuite, nous allons sauver le pays.» En somme, si nous en sommes là, c'est à lui que nous le devons. Bien honnêtement, je ne fais pas beaucoup confiance à cet ancien ministre des Finances, s'il devient le chef du parti au pouvoir, pour pratiquer une politique différente. Il a augmenté les taxes sur l'essence. A-t-il consacré davantage d'argent à l'infrastructure?

N'examinons pas simplement ce qui s'est passé dans la dernière année ou ces derniers mois, car le gouvernement, à l'approche des élections, s'est montré un peu plus généreux. Analysons ce qui existait auparavant et toute la période pendant laquelle le gouvernement aurait pu accroître son financement pour régler le problème. Nous ne sommes même pas encore revenu au niveau antérieur. Ce qu'il nous faut en tant que pays, et ce que la Fédération canadienne des municipalités réclame, je crois, est un régime de financement stable et garanti dans le cadre du programme des infrastructures et une bonne collaboration avec les provinces et les municipalités afin que le financement des projets d'infrastructure se fasse sur une base régulière. D'après les plus récentes estimations, il faudrait environ 2,5 milliards de dollars sur une période de 10 ans pour pouvoir nettement améliorer les infrastructures dans toutes les régions du pays.

● (1325)

Les gens des municipalités et des provinces me disent que les programmes d'infrastructures, lorsqu'ils sont en vigueur, fonctionnent très bien. Il semble que les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral travaillent bien ensemble à l'amélioration des infrastructures, mais le financement doit en être assuré. De plus, il faut mettre certaines ressources à la disposition des municipalités qui ne reçoivent pas leur part immédiatement. Les municipalités veulent bien payer, mais elles ne reçoivent pas leur part à temps. Il faut songer à un système ou à des prêts à faible taux d'intérêt ou sans intérêt pour permettre aux municipalités de payer leurs dépenses. Elles ne veulent pas la charité. Aucune d'entre elles n'a dit qu'elle ne voulait pas payer. Je n'ai jamais entendu quiconque, parmi les représentants des municipalités que j'ai rencontrés, faire une telle affirmation.

Elles veulent toutefois avoir accès à des fonds en versant peu d'intérêts, voire pas du tout, parce que leur assiette fiscale est limitée. Je parle d'un certain nombre de petites municipalités et de villes dans l'ensemble du pays. Elles veulent avoir cette possibilité afin d'améliorer leur infrastructure. Elles ne veulent pas que leurs systèmes d'adduction d'eau et d'égouts causent des problèmes de santé. Cela s'est produit à Walkerton où le système d'adduction d'eau et l'approvisionnement en eau ont causé des problèmes. Les situations de ce genre existent dans l'ensemble du pays, bien que sans doute pas au même degré. Elles se retrouvent également dans les localités des premières nations qui, elles aussi, doivent avoir accès à des fonds pour améliorer leur infrastructure.

Je sais que les députés alliancistes aimeraient donner l'impression que leur motion a pour objet d'améliorer les choses pour les gens dans l'ensemble du pays, mais quand je l'ai examinée ce matin—et je suis sûre que nous nous réunissons tous avec notre groupe parlementaire pour discuter les motions et voir si nous pouvons les appuyer ou non—j'ai trouvé que la première phrase n'était pas trop mal, mais on s'aperçoit ensuite qu'il s'agit de réduire la taxe et de refiler aux provinces la responsabilité de mettre en place un régime fiscal. Excusez-moi, mais venant de la Saskatchewan et du

Manitoba, j'ai pu constater les énormes efforts qu'y consentissent les deux derniers gouvernements pour améliorer la situation après que leurs prédécesseurs conservateurs avaient littéralement dépouillé leur province de tout, comme l'a fait l'ex-ministre des Finances ici à Ottawa.

Nous avons maintenant des gouvernements qui essaient d'améliorer la situation et de réinvestir, mais je peux dire aux députés que ce n'est pas comme ça que le voient les gens de la Colombie-Britannique et de l'Ontario en ce moment. L'argent ne va pas là où il devrait, et c'est un gros souci.

Récemment, j'ai pris connaissance des préoccupations d'habitants de la Colombie-Britannique qu'on pousse à accepter la privatisation de leurs routes. C'est un programme important de développement de l'infrastructure et la Colombie-Britannique veut imposer un péage pour que, tout comme au Nouveau-Brunswick, elle puisse donner à une entreprise privée tant d'argent pour assurer l'entretien et la réfection des routes. Ce sont littéralement des millions de dollars que cela rapportera au fil des ans, tout ça parce qu'il faut aujourd'hui investir un peu d'argent pour refaire la route. On a suggéré que les particuliers n'auraient pas d'objection à verser un peu d'argent au péage pour que leur route soit goudronnée immédiatement. C'est ce que quelqu'un a dit, mais sous aucune circonstance on ne devrait permettre à un groupe en particulier de bénéficier d'une infrastructure qui devrait être là pour l'usage de l'ensemble de la population.

Cela me ramène à ce que je disais, soit que les provinces et les municipalités doivent avoir accès à du financement à bas taux d'intérêt, voire sans intérêt, afin de défrayer les coûts de tels travaux. C'est là que le gouvernement fédéral intervient: il doit rendre aux provinces et aux municipalités les dollars des recettes fiscales qu'elles versent. Honnêtement, d'un bout à l'autre du pays, c'est surtout le gouvernement libéral qui ne respecte pas le marché conclu. Depuis dix ans, il ne remet pas les dollars qu'il sait devoir remettre dans l'infrastructure alors que nous constatons un gaspillage continu des deniers publics. Il y a maintenant des contribuables qui pensent qu'ils devraient cesser de verser des impôts puisque le gouvernement les utilise à mauvais escient ou ne respecte pas ses engagements.

Cela fait le jeu des députés de l'Alliance. Honnêtement, j'ai très souvent l'impression qu'ils sont contre les services publics et qu'aucun service qui ne permet pas à une entreprise ou à un particulier de s'enrichir ne saurait être offert à toute la nation. Les néo-démocrates ne sont pas de cet avis, et je crois bien que la plupart des Canadiens ne le sont pas non plus et qu'ils n'accepteront pas une telle attitude.

● (1330)

Je suis originaire de l'Ouest du Canada. Je suis née au Manitoba et j'ai grandi en Saskatchewan. Nous savons que les plus petites provinces doivent se serrer les coudes. Nous contribuons à l'assiette fiscale de la nation, mais nous avons aussi besoin de l'appui de la nation. Nous voyons les choses peut-être un peu différemment que les gens qui habitent les grands centres et qui bénéficient grandement des deniers publics. Ils oublient que les dollars des recettes fiscales perçues sur les ressources proviennent des petites régions du pays, de ces petites collectivités.

Mon temps est épuisé, et j'ai encore mille choses à dire. J'espère que j'aurai une autre occasion de le faire.

Les crédits

● (1335)

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je remercie pour ses observations la porte-parole néo-démocrate en matière de transports et députée de Churchill, qui exprime toujours en toute bonne foi son opinion, mais qui vient encore une fois de prouver que les députés néo-démocrates sont passés maîtres dans l'art de simplifier à outrance une politique publique complexe.

J'ai une question à poser à la députée, étant donné que plus de 98 p. 100 de toutes les routes du Canada sont conçues, construites et entretenues par les municipalités et les gouvernements provinciaux et que, dans son allocution, elle a dit que les gouvernements socialistes de la Saskatchewan, d'où elle est originaire, et du Manitoba réussissent tellement bien à reconstruire ces provinces après des années de gouvernement conservateur. Si les ailes provinciales de son parti s'en sortent aussi bien que cela et comme 98 p. 100 de toutes les routes du Canada sont conçues, construites et entretenues par les provinces, pourquoi conteste-t-elle une motion qui vise à adopter en loi un régime de financement stable pour l'ordre de gouvernement qui continuera, selon elle, à reconstruire aussi bien sa province?

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, c'est peut-être parce que cela semble tellement simple que c'est difficile à comprendre, mais permettez-moi d'expliquer au député de l'Alliance que je suis disposée à accepter que nous fassions les choses à l'échelle provinciale. Nous avons des taxes provinciales sur l'essence, mais sincèrement, au Manitoba, je sais que la presque totalité des recettes provenant de la taxe sur l'essence est réinvestie dans le réseau routier. Je sais qu'il n'en est pas de même dans les autres provinces de notre pays, et c'est pour cette raison que nous avons aussi un gouvernement national: pour veiller à ce que ces recettes soient investies dans les infrastructures.

Les Canadiens reconnaissent, j'en conviens, que les gouvernements provinciaux ont des droits et que nous avons un gouvernement national qui les représente également. Mais il faut que ce gouvernement national redonne des fonds aux provinces et aux municipalités. Sincèrement, l'approche adoptée a contribué à la régionalisation et au rejet par les régions du gouvernement national. Ce n'est pas acceptable. Je pense que les deux ont leur raison d'être. Je crois que les Canadiens respectent cela. Ce que nous devons faire, c'est leur donner des raisons de respecter la réinjection des fonds là où c'est nécessaire.

Je peux faire confiance aux gouvernements de la Saskatchewan et du Manitoba, mais je sais fort bien qu'ils s'emploient à réparer le gâchis dont ils ont hérité d'un autre gouvernement qui avait l'idée de privatiser et de promouvoir un système différent. Je ne suis pas en faveur de cela.

Je sais qu'au Manitoba, où il a été élu à l'échelle provinciale, le Nouveau Parti démocratique s'est engagé à investir 25 p. 100 de son budget routier dans les routes du Nord, reconnaissant ainsi que la partie septentrionale de la province verse d'importantes sommes au titre des taxes sur les ressources et en impôt sur le revenu. Le NPD a reconnu cela. On ne saurait en dire autant des autres gouvernements. Ce n'est pas tout le monde qui examine la situation dans son ensemble. Certains partis et certains gouvernements examinent la situation dans une région particulière et ils se fichent bien du reste du pays. Nous ne croyons pas à cette façon de faire. Nous croyons qu'il faut travailler tous ensemble et s'entraider à l'échelle de notre pays.

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je suis un peu déçu des

observations de la députée. Elle a parlé du Manitoba. Or, rappelons-nous que le gouvernement néo-démocrate de cette province a refusé à la ville de Gimli de prélever une taxe de 5 cents sur les ventes de boissons alcoolisées pour financer son service de police. Et la députée laisse entendre qu'elle est d'accord avec les taxes et impôts spécialement affectés.

Je pense qu'elle et moi sommes du même avis sur la question du mécanisme. Puisqu'il a été question de l'ancien ministre des Finances, je précise encore une fois qu'il n'est pas d'accord avec la motion proposée. Il a suggéré que les provinces trouvent un moyen de permettre aux administrations municipales de récolter leur part des recettes.

La députée reconnaîtra sans doute, et j'aimerais l'entendre à ce sujet, qu'il n'est nulle part indiqué dans la motion que les provinces acceptent que les fonds aillent vraiment aux villes. Je ne vois rien de tel dans la motion.

On devra donc faire un acte de foi. Il faut sans doute avoir été exposé longtemps au soleil pour croire une seule chose de ce que racontent les députés de ce parti, car c'est ce même parti qui, pendant 10 ans, s'est fait un point d'honneur de critiquer l'infrastructure et d'exprimer son opposition au programme national d'infrastructure. J'ai siégé à des comités avec ces gens. Au moins, le NPD est un peu plus honnête. Il dit appuyer certains éléments de ce programme. La députée sait que je connais certains membres de conseils, notamment dans sa circonscription, qui ont manifesté haut et fort leur appui au programme.

● (1340)

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, je dois dire à mon collègue que j'ai raté les premières observations concernant Gimli, de sorte que je ne peux intervenir sur ce point.

Si le député avait été à l'écoute, il m'aurait entendu dire qu'ils appuient le programme d'infrastructures. Les problèmes sont liés au fait que le gouvernement n'a pas assuré un financement stable. L'absence de financement stable a empêché les municipalités de planifier à l'avance et d'avoir la certitude que de l'argent serait disponible.

Les municipalités appuient le programme d'infrastructure auquel contribuent les gouvernements fédéral et provinciaux. Les municipalités veulent payer leur part. J'ai souligné qu'aucune de ces municipalités n'a dit qu'elle voulait obtenir quelque chose pour rien. Les municipalités sont disposées à payer, mais elles ont besoin d'aide parce qu'elles ne disposent pas de l'assiette fiscale voulue.

Il faut un gouvernement disposé à réinjecter l'argent nécessaire dans le programme d'infrastructure. Le gouvernement fédéral ne l'a pas fait. Il faut aussi un financement stable. Les municipalités n'ont pas besoin de savoir qu'elles recevront un tel montant cette année et qu'une décision sera prise à l'occasion du prochain budget. Elles ont besoin d'un financement stable. Comment un pays peut-il fonctionner et planifier une amélioration de ses infrastructures sur une période de quelques années? Il lui faut un financement stable et à long terme.

Je pense aux magnifiques plans ayant été remis aux députés et portant sur la rénovation des immeubles de l'enceinte parlementaire. On nous a remis une brochure portant sur une longue période. Si je ne m'abuse, les plans s'échelonnent sur une période de 20 ans et plus.

Les crédits

N'est-il pas raisonnable que les provinces et les municipalités exigent la même chose du gouvernement fédéral? Les provinces et les municipalités ont besoin de savoir qu'elles pourront compter sur un financement stabilisé et à long terme. Oublions l'enceinte parlementaire et, pour faire changement, préoccupons-nous de tout le pays.

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, les vœux de la députée ont été exaucés. Nous avons un programme national d'infrastructures s'échelonnant sur 10 ans. Voilà pour la planification à long terme; ses prières ont déjà été exaucées.

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, avec tout le respect que je vous dois, si on peut échelonner sur 20 ans les rénovations de l'enceinte parlementaire, nous pouvons faire beaucoup mieux pour le pays.

Le plan du député prévoit probablement environ 50 000 \$ par municipalité. Cela ne suffit pas. C'est le problème qui se pose. Il s'agit du manque d'engagement et de financement stable.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, qu'est-ce que la municipalité du député, ou une autre, peut bien acheter avec 50 000 \$? C'est le montant que prévoit accorder le plan du gouvernement.

La députée de Churchill dit que le plan prévoit un financement moindre sur une période de 10 ans, parce qu'on sabre dans d'autres programmes.

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, il n'y a pas de doute que la construction d'une route coûte cher. Il faut prévoir environ 1 million de dollars par kilomètre dans certains cas, et entre 1 à 2 millions de dollars pour un pont et un système d'aqueduc, selon la taille de l'infrastructure.

Je vous signale le cas d'une municipalité de ma circonscription qui avait seulement besoin d'un appui pour un prêt, qu'elle était disposée à rembourser. Elle avait besoin d'un peu moins de 500 000 \$, mais elle ne pouvait obtenir cette somme dans le cadre des structures établies.

Si le gouvernement est capable de mettre sur pied des systèmes de prêts pour les entreprises et les investisseurs étrangers, ne peut-il pas faire de même pour les municipalités? Ne pourrait-on pas consentir à celles-ci des prêts sans intérêt ou à intérêt réduit, afin qu'elles puissent elles-mêmes réparer leurs propres infrastructures?

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, je vous informe que partage mon temps de parole avec mon collègue de Surrey-Centre.

Je désire également faire un commentaire au sujet de l'échange auquel je viens d'assister. Je signale au député de Oak Ridges que, dans un débat, le volume de la voix ne l'emporte pas sur l'intelligence. Il devrait probablement se rappeler qu'il y a des microphones dans cette enceinte et qu'il n'a pas besoin de crier si fort pour se faire entendre.

En premier lieu, je remercie mon collègue de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam. Depuis qu'il a été élu pour la première fois en 2000, il s'est avéré un élément d'une valeur inestimable pour l'opposition officielle, grâce à son travail inlassable à titre de porte-parole de l'Alliance canadienne en matière de transports. Aujourd'hui, nous débattons une motion, parrainée par l'Alliance canadienne et présentée par mon collègue, qui prône la réduction des taxes d'accise fédérales sur l'essence afin de fournir aux provinces et aux villes canadiennes un financement stable pour les projets d'infrastructure comme les autoroutes et les routes.

Les contribuables canadiens constituent un groupe extrêmement résistant. Partout où on met le pied, il semble qu'il faille payer un impôt, des droits d'utilisation ou des frais supplémentaires qui sont prestement versés dans les coffres de notre bien-aimé gouvernement libéral fédéral. Pourtant, plus nous payons, plus ce gouvernement avide veut percevoir de l'argent chez les contribuables canadiens. Chaque fois que le gouvernement impose de nouvelles taxes, il prend la peine d'en indiquer les motifs, par exemple, éliminer le déficit ou empêcher les entreprises d'exercer de l'influence sur les partis politiques.

Tout le monde connaît le dicton d'après lequel il n'y a que deux certitudes dans la vie: la mort et les impôts. Sous l'actuel régime libéral, on prend soin d'imposer les Canadiens à mort. Les taxes d'accise fédérales sur l'essence ne sont qu'un seul des nombreux exemples de ponction fiscale auprès des Canadiens. Au cours du dernier exercice, les automobilistes ont payé la somme faramineuse de 4,7 milliards de dollars en taxes sur l'essence, à laquelle s'ajoutent 2 milliards de dollars au titre de la TPS. Il semble que ce ne soit qu'au Canada qu'une taxe est perçue sur une autre taxe.

Depuis deux ans, les Canadiens doivent payer des prix astronomiques à la pompe. Les augmentations touchent plus particulièrement les personnes qui comptent sur du carburant à prix abordable pour se rendre au travail ou transporter leurs produits au marché. Même si l'augmentation des prix du carburant est surtout attribuable à l'augmentation de la demande de pétrole sur les marchés internationaux, les taxes représentent environ 42 p. 100 du prix de vente au détail de l'essence au Canada.

Le gouvernement fédéral impose une taxe de 10¢ le litre plus la TPS et le reste va aux provinces. La grande différence entre les deux ordres de gouvernement est que les provinces réinvestissent les recettes provenant des taxes sur l'essence dans des projets de voirie et d'infrastructure où le gouvernement fédéral brille par son absence. Chaque année, le gouvernement fédéral offre aux dix provinces et aux territoires de se partager 118 millions de dollars pour la construction de routes, somme qui représente environ 1,7 p. 100 des recettes de la taxe sur l'essence. Il consacre donc à l'infrastructure moins de 2 p. 100 des taxes perçues à la pompe.

Si l'on examine le montant que le gouvernement fédéral verse aux provinces pour des projets d'infrastructure dans le cadre du nouveau programme d'infrastructure Canada au travail, on constate qu'il n'y contribue que 10¢ pour chaque dollar de taxes perçues à la pompe. Dernièrement, le gouvernement libéral semble se contenter d'utiliser ces taxes comme une vache à lait en s'en appropriant une partie pour atteindre ses objectifs politiques. Les rares fois où le cabinet libéral décide de participer financièrement à un projet routier, un ministre fédéral semble être toujours prêt à couper le ruban. Par pure coïncidence la cérémonie se déroule normalement dans une circonscription libérale.

Il n'y a pas plus de cinq mois, l'actuel ministre des Pêches a rejeté un projet routier en Nouvelle-Écosse parce que la proposition n'incluait pas de route pour sa circonscription. Cette ingérence politique flagrante s'est traduite par le transfert vers les régions situées à l'est de l'Ontario de 99 p. 100 de tous les fonds fédéraux prévus pour la réfection des routes. Une telle manipulation des services gouvernementaux est déplorable.

Les crédits

● (1345)

Les villes de tout le Canada cèdent sous le lourd fardeau financier que représentent l'entretien des routes, la distribution de l'eau potable et les transports. Nos municipalités offrent en première ligne les services qui touchent le plus directement la vie des Canadiens. Elles ont besoin de nouveaux moyens de générer des recettes pour offrir ces services. La solution sensée consisterait à permettre aux municipalités de recueillir la part fédérale de la taxe sur l'essence, étant donné qu'elles sont responsables en fin de compte de la majeure partie de l'infrastructure nationale.

Cependant, alors que le Parti libéral est au beau milieu d'un changement de direction, et que le député de LaSalle—Émard devrait, semble-t-il, prendre les rênes du pouvoir, les Canadiens entendent de grandes promesses de la part de l'ancien ministre des Finances.

Le mois dernier, il était à Winnipeg pour s'adresser aux représentants de la Fédération canadienne des municipalités. Dans son discours, il a garanti aux municipalités canadiennes que, sous sa direction, tout allait changer. Il a proposé aux dirigeants municipaux de réduire la taxe d'accise fédérale pour que les recettes soient perçues par les provinces qui remettraient ensuite cet argent aux municipalités canadiennes.

Naturellement, son plan est assorti de plusieurs conditions, mais dans l'ensemble, cela ressemble à la motion que nous débattons aujourd'hui. La seule différence entre notre motion et sa proposition, c'est que son bilan est loin d'être reluisant, c'est le moins qu'on puisse dire, lorsqu'il s'agit de tenir des promesses. La plupart des Canadiens connaissent maintenant la promesse faite dans le livre rouge en 1993 d'éliminer la TPS, chose que le député de LaSalle—Émard ne s'est jamais décidé à faire au cours de ses neuf années en tant que ministre des Finances du Canada.

Son bilan en ce qui concerne les taxes sur l'essence contredit quelque peu le discours qu'il a prononcé à Winnipeg le mois dernier. Dans son budget de 1995, l'ancien ministre des Finances a accru la taxe fédérale d'accise sur l'essence de 1,5¢. À l'époque, il avait justifié la hausse en disant vouloir éliminer le déficit. Cependant, bien après la disparition du déficit, il a refusé de réduire la taxe. Pourquoi? Parce que son augmentation accroissait chaque année de 705 millions de dollars les recettes générales.

Quelle que soit la conjoncture, les membres du Parti libéral excellent lorsqu'il s'agit de faire preuve de solidarité au sein du caucus, qu'ils aient raison ou tort. Cependant, les observations du député de LaSalle—Émard au sujet de la taxe fédérale sur l'essence semblent avoir agacé le nouveau ministre des Finances. Encore la semaine dernière, dans le *National Post*, le ministre des Finances critiquait publiquement son prédécesseur. Il a dit alors:

Je crois qu'«il» fait de l'opportunisme politique... Les provinces ne vont pas être d'accord. Et si elles le sont, les municipalités auront beaucoup de mal à mettre en oeuvre cette mesure; en outre, il a imposé des conditions sur la période et la durée. Il sait qu'il s'agit d'une mauvaise politique gouvernementale. Je crois qu'il ne s'attend pas à devoir la mettre en oeuvre.

C'est l'actuel ministre des Finances qui s'exprime ainsi en disant de son prédécesseur «Je crois qu'il ne s'attend pas à devoir la mettre en oeuvre». Ses propos illustrent bien le mode de fonctionnement du gouvernement libéral. Il fait d'énormes promesses aux Canadiens, mais ne les tient jamais.

Il est clair que le futur chef du Parti libéral a un problème de crédibilité, car même son successeur n'a pas confiance en lui. En passant, je suis d'accord avec l'actuel ministre des Finances. Je ne

crois ni cette promesse du député de LaSalle—Émard, ni la plupart des autres promesses qu'il fait dans toutes les régions du pays.

Les municipalités canadiennes sont déjà à la limite. Elles ne peuvent plus assumer le coût d'entretien de leurs routes et de leurs infrastructures. Montréal a besoin de six à dix milliards de dollars au cours des vingt prochaines années. Calgary a besoin de 1,1 milliard immédiatement. Toronto et Vancouver ont aussi besoin de milliards, sans qu'on sache exactement combien. Au Canada, les villes sont responsables d'environ 73 p. 100 des 900 000 kilomètres de routes et pourtant elles ne perçoivent aucune des taxes sur l'essence qu'acquittent les automobilistes.

La proposition que nous avons soumise à la Chambre et qui est débattue aujourd'hui réduirait les taxes fédérales sur l'essence, sous réserve d'une entente avec les provinces. Grâce à la marge fiscale ainsi créée, les provinces pourraient appliquer une taxe spéciale afin de financer les projets d'infrastructure dans nos villes et provinces.

Le problème de financement existe depuis fort longtemps. Pourtant, nous n'avons jamais fait un effort concerté en vue de le résoudre.

● (1350)

Quand j'étais porte-parole de l'Alliance canadienne en matière de transports, immédiatement après les dernières élections, dans ma réponse au discours du Trône, j'ai mentionné qu'il fallait augmenter le financement des routes et des infrastructures. Cependant, deux ans plus tard, j'interviens de nouveau à la Chambre sur le même point. Lorsque vient le temps de financer adéquatement les infrastructures au Canada, comme d'habitude, le gouvernement cherche les occasions de se faire valoir, mais pas les moyens de faire le travail.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux que l'Alliance canadienne participe au débat sur l'infrastructure urbaine des municipalités. Il est très utile de parler de plus en plus de cette question à la Chambre.

Mes questions portent sur certains problèmes que nous avons, selon moi. Même s'il peut y avoir des ententes avec toutes les provinces, il faut que ces ententes interviennent au moment opportun. Que ferait l'Alliance à cet égard? Il se peut aussi que des provinces signent une entente, et d'autres pas. Que faire en pareils cas?

Nous voyons pour la province de l'Ontario de nouvelles subventions pour l'infrastructure qui pourraient être tirées des nouvelles possibilités proposées dans la motion. Toutefois, la motion ne traite pas de la source de recettes qui serait ensuite récupérée. Nous l'avons vu dans le cas du programme national de garderies, par exemple. En outre, je voudrais savoir ce que ferait l'Alliance relativement aux fluctuations des recettes, compte tenu que le prix de l'essence fluctue d'une année à l'autre.

Je voudrais entendre le point de vue de l'Alliance là-dessus, ainsi que sur certaines de nos préoccupations relatives à la motion. Je voudrais entendre le député là-dessus.

● (1355)

M. Jay Hill: Monsieur le Président, je remercie mon collègue du Nouveau Parti démocratique de ses observations et de ses questions. Il a posé une multitude de questions et je ne suis pas certain de les avoir toutes bien saisies.

Commençons par la dernière, qui porte sur la fluctuation des recettes. Les gouvernements de tous les niveaux doivent constamment s'y adapter et je présume que, même si cela pose des problèmes pour la stabilité du financement, tous les gouvernements doivent s'y adapter. Les rentrées peuvent varier d'une année à l'autre.

Mon collègue conviendra que l'essentiel, ici, c'est que le gouvernement fédéral reconnaisse pour la première fois que, lorsqu'on prélève une taxe sur l'essence ou les carburants, parfois le carburant diesel pour les camions et les locomotives, il faut s'engager à consacrer les recettes à l'infrastructure. Cela ne se fait pas.

Toutes les questions du député sont très valables. Si la motion était adoptée il serait possible de régler ces détails. Ce ne serait pas de l'inédit, car il existe déjà un certain nombre d'accords entre le gouvernement fédéral et les provinces, et même, souvent, des accords tripartites avec des municipalités.

Ces difficultés ne sont pas insurmontables. Les municipalités et les provinces devraient s'engager à utiliser cet espace fiscal pour financer l'infrastructure, et elles devraient rendre compte de ces dépenses, de sorte que nous n'ayons pas une situation semblable à celle qui existe au niveau fédéral, où moins de 2 p. 100 des recettes sont consacrées à l'infrastructure. Même en tenant compte du programme canadien d'infrastructure, dont le gouvernement ne cesse de se vanter, cela ne représente toujours qu'environ 10 p. 100 des recettes.

Ce dont il s'agit ici, d'abord et avant tout, c'est d'amener le gouvernement fédéral à rendre des comptes et à reconnaître qu'il a la responsabilité, lorsqu'il recueille des milliards de dollars en taxes sur l'essence, de les consacrer à la réfection de notre infrastructure qui s'effondre d'un bout à l'autre du pays.

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je pourrais poser bien des questions au député, mais je ne vais lui en poser qu'une.

Si des taxes spéciales sont utilisées pour financer des programmes précis, il y a toujours un risque que des programmes soient trop financés et d'autres pas suffisamment. Le député a dit que le gouvernement devrait répondre aux situations de crise. Quelle souplesse aurions-nous si nous suivions les conseils du député et que nous utilisions des taxes spéciales pour nous mettre essentiellement dans un carcan financier?

M. Jay Hill: Monsieur le Président, la question serait presque hilarante si le sujet n'était pas aussi sérieux.

Nous parlons d'un gouvernement qui a prélevé quelque 8 milliards de dollars de trop auprès des Canadiens. C'est le montant de l'excédent. Il est absolument ridicule de dire qu'utiliser une partie des taxes sur l'essence ou, comme le dit la motion, qu'utiliser cette marge fiscale pour aider les provinces et les municipalités, placerait le gouvernement dans un carcan. Le gouvernement a systématiquement prélevé trop d'impôts auprès des Canadiens depuis qu'il a équilibré le budget et éliminé le déficit. Il continue de le faire aujourd'hui, sans autre priorité que de distribuer de l'argent à ses amis. On l'a pris sur le fait à maintes reprises.

Article 31 du Règlement

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LA BOURSE D'EXCELLENCE DU MILLÉNAIRE

M. R. John Efford (Bonavista—Trinity—Conception, Lib.): Monsieur le Président, la Fondation canadienne des bourses d'études du millénaire a rendu publics les noms des récipiendaires de ses bourses d'excellence pour l'année 2003-2004. Je suis heureux de féliciter les étudiants de la circonscription de Bonavista—Trinity—Conception, que je représente, de leur rendement scolaire, de leur implication communautaire ainsi que du leadership et de l'esprit d'innovation dont ils ont fait preuve.

Jillian Croke, un étudiant de la St. Gabriel's All Grade School à St. Brendan, recevra une bourse d'excellence nationale de 5 000 \$ qui pourra être renouvelée à trois reprises pour un total possible de 20 000 \$.

Jonathan White, un étudiant de la Lester Pearson Memorial High School à Wesleyville, recevra une bourse locale de 4 000 \$ non renouvelable.

MacKenzie Young, un étudiant du Heritage Collegiate de Lethbridge, recevra également une bourse locale de 4 000 \$ non renouvelable.

Je suis très fier que le gouvernement fédéral ait pu appuyer un groupe de jeunes aussi dynamiques puisque l'avenir de notre pays repose sur nos jeunes.

* * *

• (1400)

LA CHILDREN

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le 1^{er} juin a eu lieu la dix-huitième course annuelle Children de la HSBC, qui a pour objet de recueillir de l'argent pour les enfants souffrant du cancer à l'hôpital pour enfants de la Colombie-Britannique et ailleurs dans la province.

La Children est une course familiale divertissante dans laquelle des personnes, à titre individuel, ainsi que des représentants de sociétés et d'écoles, parcourent un circuit de un ou de cinq kilomètres en courant, en marchant, ou encore en chaise roulante.

Cette année, 2 882 participants, dont 31 équipes représentant des écoles et 19 représentant des sociétés, ont recueilli plus de 100 000 \$ pour lutter contre le cancer chez les jeunes. J'aimerais féliciter tous les participants et toutes les équipes pour leur contribution à la lutte contre le cancer chez les jeunes.

Tous les membres de ma famille participent à cette course annuelle pour aider à recueillir des fonds pour la clinique d'oncologie de l'hôpital pour enfants de la Colombie-Britannique. Nous aimerions remercier tous les gens qui nous ont commandités, dont bon nombre de députés. Nous aimerions également remercier les médecins, les infirmières et le personnel de la Clinique d'oncologie et du 3B qui aident tellement de familles à traverser des périodes difficiles.

* * *

[Français]

LE FESTIVAL DE L'HOMME FORT D'ADSTOCK

M. Gérard Binet (Frontenac—Mégantic, Lib.): Monsieur le Président, du 10 au 13 juillet prochain se tiendra, sous la présidence d'honneur de Hugo Girard, la première édition du Festival de l'homme fort d'Adstock.

Article 31 du Règlement

Hugo Girard, un policier de Gatineau, détenteur de records mondiaux, est devenu l'homme le plus fort du monde en remportant, entre autres, la Super série des hommes forts 2002 de la Fédération internationale des hommes forts. Depuis 1998, il a su étonner les foules au Canada, aux États-Unis, aussi bien qu'en Europe, par ses tours de force et ses défis incommensurables.

Douze hommes forts provenant du Canada et des États-Unis seront donc en compétition lors du Festival de l'homme fort d'Adstock et les gagnants participeront ensuite aux compétitions provinciales.

Le monde, de tout temps, a toujours apprécié les hommes forts, depuis Samson en passant par Cyr jusqu'à Schwarzenegger. Je vous invite cordialement à venir à Adstock pour admirer ces démonstrations de force physique qui font partie de notre tradition populaire québécoise.

Félicitations et bon succès aux organisateurs bénévoles de la très belle municipalité d'Adstock.

* * *

[Traduction]

L'IMMIGRATION

Mme Sophia Leung (Vancouver Kingsway, Lib.): Monsieur le Président, le 31 mai, j'ai eu l'honneur d'inaugurer le nouveau centre de la Multicultural Helping House Society dans ma circonscription, Vancouver Kingsway.

Le nouveau centre offrira des services d'aide aux nouveaux immigrants: recherche de logis et d'emploi, apprentissage des compétences de base en informatique et secourisme d'urgence. J'en suis fière, car ce centre dispensera des services essentiels à nombre de nouveaux immigrants et à leur famille.

Je félicite Tom Avendano et Eleanor Guerrero-Campbell, respectivement président et vice-présidente, ainsi que les nombreux bénévoles, pour la contribution qu'ils ont apportée à ce projet spécial.

* * *

LE MOIS DE LA SENSIBILISATION AUX ACCIDENTS CÉRÉBRO-VASCULAIRES

Mme Rose-Marie Ur (Lambton—Kent—Middlesex, Lib.): Monsieur le Président, je saisis l'occasion de dire aux députés et à tous les Canadiens que le mois de juin est le Mois de la sensibilisation aux accidents cérébro-vasculaires. J'interviens non seulement à titre de députée mais aussi d'épouse d'un survivant à un accident cérébro-vasculaire.

Les accidents cérébro-vasculaires sont la quatrième cause de décès au Canada. Chaque année, les accidents cérébro-vasculaires tuent 16 000 personnes et on compte entre 40 000 et 50 000 accidents cérébro-vasculaires, au Canada. À l'heure actuelle, quelque 300 000 Canadiens vivent avec les conséquences d'un ACV. Après l'âge de 55 ans, le risque d'un ACV double tous les dix ans.

On associe l'ACV chez les adultes à des facteurs de risque tels que le tabagisme, l'hypertension artérielle ou l'histoire familiale. Chez les enfants, l'ACV est habituellement causé par une autre maladie sous-jacente.

Les signes avertisseurs des accidents cérébro-vasculaires sont le fait de l'interruption inopinée de la fonction cérébrale. Ces signes sont notamment une faiblesse soudaine, un engourdissement ou des picotements dans le visage, un bras ou une jambe, la perte temporaire de l'usage de la parole ou une difficulté à comprendre le sens des mots, une perte partielle soudaine de la vision dans un

oeil ou une vision double, un mal de tête aigu et inhabituel soudain ou une perte d'équilibre soudaine.

Certes, la recherche sur les accidents cérébro-vasculaires a marqué des progrès importants, mais elle doit être poursuivie afin que l'on puisse comprendre les causes des accidents cérébro-vasculaires et trouver des moyens de les prévenir. À moins que l'on ne trouve de meilleurs moyens de prévention, le nombre d'accidents cérébro-vasculaires devrait augmenter au cours des 20 prochaines années.

* * *

• (1405)

LE PRIX D'EXCELLENCE DU MILLÉNAIRE

M. Gurbax Malhi (Bramalea—Gore—Malton—Springdale, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'apprendre à la Chambre que trois jeunes de ma circonscription sont au nombre des 404 lauréats du Prix d'excellence du millénaire qui sera remis par la Fondation canadienne des bourses d'études du millénaire aux élèves exceptionnels de l'Ontario qui entreprendront leurs études au collège ou à l'université en 2003.

Ces élèves, choisis pour leurs résultats scolaires, leur engagement à l'égard de la communauté, leur leadership et leur sens de l'innovation exceptionnels, représentent l'avenir du pays.

J'aimerais souligner les extraordinaires performances de Crystal Chan, Jenny Yap et Teresa Racco, des écoles secondaires Mayfield et St. Marguerite Youville, à Brampton. Je leur transmets mes plus sincères félicitations et mes meilleurs vœux de succès à mesure qu'ils avanceront dans la vie et qu'ils laisseront leur marque dans notre merveilleux pays.

* * *

[Français]

DANIEL VENDETTE ET BRUNO LANGLOIS

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, je tiens à féliciter Daniel Vendette et Bruno Langlois, deux débardeurs du port de Montréal qui, le 23 mai dernier, n'ont pas hésité à braver les eaux glaciales du Saint-Laurent pour sauver une mère et son enfant.

Mme Josée Vigneau, âgée de 27 ans et enceinte de cinq mois, a fait un faux pas entraînant avec elle Maude, sa fille de deux ans, dans le fleuve, soit dans le dangereux espace situé entre le quai et un navire qui y était amarré.

Vingt secondes plus tard, Daniel Vendette, qui travaillait tout près, n'a pas hésité à plonger dans les eaux noires pour les secourir, aidé par son collègue, Bruno Langlois, qui le guidait du haut du quai. Il était temps: l'enfant se trouvait déjà à plus d'un mètre sous l'eau.

Discrets sur leur exploit, nos deux héros se sont montrés peu bavards lorsqu'ils ont été interrogés par *Le Journal de Montréal*. Au risque de heurter leur humilité, je tiens aujourd'hui à les féliciter publiquement.

À M. Vendette et M. Langlois, je dis bravo! Je le dis également à tous les débardeurs qui apportent tant d'animation dans la circonscription de Mercier.

[Traduction]

LE PRIX D'EXCELLENCE DU MILLÉNAIRE

M. Werner Schmidt (Kelowna, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'aimerais rendre hommage à des jeunes élèves de la circonscription de Kelowna, qui ont remporté cette année le Prix d'excellence du millénaire.

Dans le cadre d'un concours national, chacun d'entre eux a été récompensé pour ses excellents résultats scolaires, son leadership, son engagement communautaire et l'intérêt qu'il a démontré pour l'innovation.

Je félicite Andrea Pisesky, Teryn R. Buna, Glen Y. Chua, Ryan T. Dyk, Lindsay N. Maier et Jenna O'Donnell pour leurs performances. Puissent ces bourses les aider à réaliser leurs rêves.

* * *

LES CANADIENS ITALIENS

M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.): Monsieur le Président, le dimanche 1^{er} juin 2003, plus de 3 000 personnes ont participé aux festivités qui ont marqué la Fête nationale de l'Italie, la «Festa della Republica» et le premier anniversaire de l'ouverture du Centre culturel et communautaire Leonard de Vinci, dans ma circonscription, Saint-Léonard—Saint-Michel.

Le consul général d'Italie, les COMITÉS de Montréal, le Centre Léonard de Vinci et la Fondation canadienne italienne ont présidé aux festivités. Parmi les autres dignitaires présents figuraient également le Président du Sénat, des sénateurs, des députés, des députés de l'Assemblée nationale du Québec, le maire de Montréal, de nombreux conseillers municipaux et des représentants communautaires de l'île.

Le choix de ma circonscription, Saint-Léonard—Saint-Michel, qui regroupe la plus forte concentration de Canadiens italophones, était tout indiqué. Divers groupes culturels, traditions et croyances y sont toujours précieusement protégés.

Je suis fier de représenter une circonscription qui sert de modèle à toutes les autres circonscriptions du pays. Les gens qui y vivent, quelles que soient leurs origines, peuvent s'y côtoyer dans l'amitié. Ma circonscription est véritablement représentative de la diversité canadienne.

* * *

LA SANTÉ

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, Alliance canadienne): Monsieur le Président, un groupe de femmes courageuses, les femmes aux parapluies rouges, visitent aujourd'hui la colline du Parlement. Venues de diverses régions, ces femmes qui ont surmonté cette maladie débilante qu'est la dépression bipolaire sont venues nous faire part de leur expérience.

Ces femmes ont vécu une véritable tragédie, jusqu'à ce qu'elles découvrent un simple supplément vitaminique et minéral qui les a aidées à revivre et les a rendues à leurs familles. Au cours de la dernière année, Santé Canada a imposé des restrictions progressives à l'utilisation de ce supplément. Cette simple formule vitaminique et minérale est arrêtée à la frontière, et les personnes qui appellent Santé Canada se font répondre que le produit a été interdit.

Des études cliniques ont été publiées dans des revues spécialisées fiables comme le *Journal of Clinical Psychiatry* et le *Journal of Child and Adolescent Psychopharmacology*. Chose incroyable, la recherche effectuée à l'Université de Calgary et financée par l'Alberta

Article 31 du Règlement

Science and Research Authority a été interrompue par Santé Canada, bien qu'il n'existe aucune preuve que ce produit puisse être dommageable pour qui que ce soit. Ces personnes qui sont ici représentent des milliers de leurs congénères de toutes les régions du pays qui estiment que l'embargo décrété par Santé Canada menace leur santé et leur sécurité.

La ministre va-t-elle veiller à assurer le libre accès à ce produit et s'assurer que le libre choix des Canadiens en matière de soins de santé personnels soit respecté?

* * *

● (1410)

LE CONGÉ NATIONAL HIVERNAL

M. Pat O'Brien (London—Fanshawe, Lib.): Monsieur le Président, l'hiver interminable et glacial qui commence à peine à s'estomper de nos mémoires nous rappelle de façon saisissante que les Canadiens méritent un congé national pendant l'hiver.

Les longues semaines entre le jour de l'An et Pâques constituent la plus longue période que les Canadiens doivent vivre sans un long week-end. Il y a plusieurs raisons valables de créer un nouveau congé national. La dernière suggestion vient d'un groupe qui s'appelle le Parti Guinness du Canada et qui, tout en s'amusant, s'emploie encore à promouvoir sérieusement l'idée de faire de la Saint-Patrick un congé national, ce qu'approuvent certains députés d'en face. Quelque 90 000 Canadiens ont récemment enregistré en ligne leur appui à cette idée.

Qu'il s'agisse du jour du drapeau, du Jour du patrimoine, de la Saint-Patrick ou d'un autre jour, le moment est venu de sérieusement envisager d'accorder aux Canadiens un long week-end pendant l'hiver. À cet égard, je présenterai l'automne prochain un projet de loi d'initiative parlementaire afin de créer un congé national hivernal.

* * *

LE NOUVEAU-BRUNSWICK

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, le 27 août 1952, le gouvernement fédéral a autorisé l'expropriation de 720 kilomètres carrés d'une zone située dans la partie sud-ouest du Nouveau-Brunswick, zone maintenant occupée par la BFC Gagetown. Quelque 3 000 habitants, dont 720 familles de 20 localités rurales, ont été obligés de quitter leur maison.

Le 3 décembre 1952, le colonel A.J. Brooks, député de la circonscription de Royal, a pris la parole à la Chambre et a déclaré ceci:

...la nouvelle a porté un dur coup aux gens [du comté de Western Queen] lorsqu'ils ont lu dans les journaux qu'on allait les chasser de leurs foyers [fermes, communautés, églises, écoles, cercles d'amis, sociétés et cimetières] et convertir la région en une zone militaire [...] Ces gens sont admirables, leurs ancêtres ont vécu dans cette partie du pays depuis quatre ou cinq générations.

Certains de ces ancêtres sont mes ancêtres irlandais. Cinquante ans plus tard, d'anciens habitants et leurs descendants se réuniront pour réfléchir à leur patrimoine et célébrer ce qui fut un jour leur fière communauté.

J'invite tous les députés à se joindre aux milliers d'expropriés et à leurs descendants de partout en Amérique du Nord pour souligner le 50^e anniversaire de cet événement tragique.

Article 31 du Règlement

[Français]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Monsieur le Président, à une question que je lui posais, hier, au sujet de l'école de la première nation Longue Pointe à Winneway, au Témiscamingue, le ministre des Affaires indiennes m'a répondu cavalièrement qu'il ne connaissait pas le dossier.

Or, cela fait deux ans que ses fonctionnaires répètent continuellement au chef Mathias et aux membres du conseil de bande que le ministre connaît bien le dossier, qu'il l'analyse et qu'il est très sensible aux besoins des enfants de Winneway. Des dizaines de pages de correspondance ont été adressées au cabinet du ministre au cours des dernières années. Tout cela pour rien, puisque, de toute évidence, le ministre des Affaires indiennes n'est qu'un ministre de façade tout à fait insensible au désarroi et aux besoins des peuples autochtones.

Au nom de mes collègues du Bloc québécois et de notre futur collègue Sylvain Sauvageau, j'exige que le ministre prenne ses responsabilités et octroie immédiatement un budget suffisant à l'école Amo Ososwan, à Winneway, au Témiscamingue.

* * *

L'UNESCO

M. Yvon Charbonneau (Anjou—Rivière-des-Prairies, Lib.): Monsieur le Président, au nom du Groupe de parlementaires amis de l'UNESCO, je voudrais souligner la tenue à Ottawa, demain et après-demain, d'une conférence internationale de parlementaires dont l'objectif est le renforcement des relations entre l'UNESCO et les Parlements du monde.

En plus de sa mission de base, qui est la promotion de l'éducation, de la science et de la culture, l'UNESCO s'est vu confier plusieurs grands mandats: promotion de la culture de la paix, dialogue des cultures et des civilisations, protection de la diversité culturelle. Bref, l'UNESCO s'est donné le mandat d'humaniser la mondialisation, ce qui constitue un point de repère et de référence indispensable.

Les champs de travail des parlementaires et de l'UNESCO se recoupent de façon substantielle.

La conférence d'Ottawa a reçu l'appui de l'UNESCO et du ministère des Affaires étrangères. Elle posera les fondements d'un réseau international de parlementaires pour l'UNESCO qui, en lien avec l'Union interparlementaire, permettra aux parlementaires de mieux connaître l'UNESCO et de mieux contribuer à ses orientations et à ses programmes.

* * *

[Traduction]

LE CHABAD

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, le NDP est heureux de se joindre aux autres partis à la Chambre pour reconnaître et célébrer le travail du Chabad Lubavitch. Ce mouvement international administre un réseau d'institutions de services sociaux et d'enseignement, des écoles, des centres de jeunes, des organismes de services sociaux, des camps d'été, des soupes populaires, des cliniques médicales et des centres non confessionnels de traitement des toxicomanies. On compte 72 centres Chabad au Canada.

Nous rendons aussi hommage au leadership du Lubavitcher Rebbe, le rabbin Menachem Mendel Schneersohn, qui est décédé en 1994. Il a assumé la direction du Chabad en 1950 et a donné au

mouvement la vocation internationale que nous reconnaissons aujourd'hui et qui profite à tant de gens.

* * *

LES BOURSES D'EXCELLENCE DU MILLÉNAIRE

M. John Maloney (Erie—Lincoln, Lib.): Monsieur le Président, je suis très fier de reconnaître plusieurs jeunes gens exceptionnels de la circonscription d'Erie-Lincoln.

Des bourses du millénaire ont été accordées à quatre élèves de l'école secondaire locale qui se sont démarqués dans leurs études et qui montrent beaucoup de potentiel.

J'invite tous les députés à se joindre à moi pour féliciter Elissa Smith et Emily Wilson, toutes les deux de l'école secondaire de Port Colborne, ainsi que Rebecca Bogar et Adam Sherk, tous deux de l'école secondaire de Ridgeway Crystal Beach, pour leur dossier scolaire exceptionnel et leur excellence.

Ashley Browne, de l'école secondaire de Ridgeway Crystal Beach, mérite également une reconnaissance spéciale puisqu'elle a été choisie pour faire partie d'une mission commerciale du programme Équipe Canada Junior. Ashley sera la première jeune personne de la région de Niagara à faire partie d'une délégation d'Équipe Canada Junior. Elle a l'intention de faire la promotion de l'industrie vinicole en croissance de sa région durant son voyage.

Je félicite ces jeunes, leurs familles, amis et écoles. Je leur souhaite bonne chance. Nous sommes fiers d'eux.

* * *

● (1415)

L'AGRICULTURE

M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, Alliance canadienne): Dans l'ouest du Canada, monsieur le Président, la crise de la vache folle est en train de se transformer en crise du cowboy fou. Il semble que les libéraux n'ont aucun scrupule à assister sans broncher à la paralysie d'un secteur dynamique.

Cela ne serait pas arrivé si le ministre de l'Agriculture avait vraiment manifesté son appui à l'industrie du boeuf.

Au lieu de cela, le ministre profite de cette crise pour promouvoir son propre programme. Il fait du chantage aux provinces pour qu'elles adoptent sa troisième initiative manquée, soit le fameux cadre stratégique pour l'agriculture. Tout le monde dans l'Ouest sait que ce cadre ne sera jamais utile pour gérer une crise. Jamais.

Les gens de ma région se méfient toujours des manoeuvres des libéraux, car nous avons déjà géré nous-mêmes des crises. La flambée d'encéphalopathie chez nos cervidés est contrôlée depuis plus de deux ans déjà et pourtant, la frontière est toujours fermée aux exportations de nos éleveurs de cervidés.

Où sont le ministre du Commerce international et le ministre de l'Agriculture lorsque nous avons vraiment besoin d'eux?

Il est grand temps que le gouvernement libéral se décide soit à faire preuve d'autorité, soit à laisser les provinces défendre elles-mêmes l'industrie du boeuf.

*Questions orales***QUESTIONS ORALES***[Traduction]***LA SANTÉ**

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il est maintenant clair que le SRAS a ravagé l'économie de Toronto. Le système ontarien de soins de santé a dépensé littéralement des millions de dollars pour lutter contre le SRAS, et pourtant le premier ministre continue de dire que ce n'est pas une catastrophe. Il est même revenu sur l'engagement qu'il avait pris de fournir des fonds dans le cadre du programme d'aide en cas de catastrophe.

La question que je veux poser au premier ministre est la suivante : si cela n'est pas une urgence, qu'est-ce qui en serait une?

L'hon. David Collette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je suis désolé, mais j'étais en consultation avec le président du Comité des transports sur une affaire urgente.

Il y a peut-être de la légèreté dans le comportement des députés d'en face, mais il n'y a aucune légèreté dans la façon dont le gouvernement traite le dossier du SRAS. C'est une question très sérieuse. Les ministres en ont été saisis. Le ministre de l'Industrie travaille à l'élaboration d'un plan d'aide du point de vue économique. La ministre du Développement des ressources humaines s'occupe des questions liées à l'impact sur les travailleurs. Le gouvernement est donc certainement saisi de la question.

* * *

L'AGRICULTURE

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, nous pouvons voir à quel point ils sont saisis, car ils ne peuvent même pas écouter la question.

Le gouvernement évite depuis des semaines de régler la question de l'interdiction touchant les importations de boeuf canadien en disant qu'il doit attendre que les analyses scientifiques soient terminées. Eh bien, ces analyses sont maintenant terminées, et pourtant la ministre de la Santé et le ministre des Travaux publics ont tous deux dit que la frontière demeurerait fermée «pour d'autres raisons».

Si la frontière demeure fermée, est-ce en fait parce que le premier ministre refuse de téléphoner au président Bush ou est-ce parce qu'il sait que ce dernier ne prendra pas son appel?

L'hon. David Collette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, la réponse à la question du député est non.

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, nous ne savons toujours pas à quelle question la réponse est non. Je soupçonne que c'est à la dernière, c'est-à-dire que le président ne prendra pas l'appel.

Le ministre des Transports impute l'incapacité du gouvernement à régler les questions importantes, comme le SARS, la maladie de la vache folle et le bois d'oeuvre, au fait que ce gouvernement est actuellement en transition. La présidente du Conseil du Trésor a dit que c'était devenu plus difficile de gouverner et que la situation risquait seulement d'empirer.

Même les membres du Cabinet du premier ministre semblent maintenant comprendre ce que le premier ministre ne comprend pas, soit qu'il fait partie intégrante du problème et non de la solution. Les Canadiens méritent bien mieux que cela.

Le premier ministre cédera-t-il enfin sa place ou est-ce que les Canadiens sont condamnés à passer un autre été à regarder son parti essayer de se débarrasser de lui?

L'hon. David Collette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, peut-être le député s'est-il tenu tellement loin derrière les rideaux là-bas qu'il n'a pas vu ce que le gouvernement a fait au cours des six derniers mois, avec un budget exceptionnel et un programme législatif actif, piloté par le premier ministre, qui culminera avec l'adoption du projet de loi C-42. Nous appuyons à 100 p. 100 le premier ministre et le programme législatif de ce parti et de ce gouvernement.

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Monsieur le Président, hier, le ministre de l'Agriculture a nié avoir recours au chantage pour forcer les provinces à signer le Cadre stratégique pour l'agriculture. Aujourd'hui, il a confirmé que, si les provinces ne signent pas l'entente, aucune indemnisation ne sera offerte au secteur de l'élevage bovin. À mon avis, c'est du chantage et c'est odieux.

Pourquoi le ministre de l'Agriculture refuse-t-il d'offrir un programme d'indemnisation à l'extérieur du Cadre stratégique pour l'agriculture?

• (1420)

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, le député qui vient de me poser cette question s'était fait très cinglant à l'égard de l'ancien programme d'aide en cas de catastrophe. Il réclamait quelque chose de meilleur. C'est ce que nous avons élaboré, à la demande non seulement de l'opposition, mais de bien des représentants de ce secteur. Le programme existe.

Comme le député le faisait observer, l'ancien programme n'était pas bon et nous voulions en offrir un meilleur. Selon l'examen par un tiers qui a été effectué, la solution de rechange que nous proposons est bien meilleure que ce qui existait auparavant. Je suis persuadé que, lorsque les représentants du secteur auront bien saisi la situation, ils s'empresseront de signer et de demander à leurs ministres respectifs de signer, comme certains ministres l'ont déjà fait et comme d'autres le feront demain.

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Monsieur le Président, dans tout le pays, les marchés aux enchères demeurent fermés. Les exploitants de parcs d'engraissement et les éleveurs-naisseur ne peuvent acheminer leurs bêtes vers les marchés d'exportation. Selon le scénario le plus probable, la frontière américaine serait progressivement réouverte aux jeunes bêtes. Cela signifie que le boeuf d'embouche plus âgé ne pourra être vendu que sur le marché intérieur.

Que fait le gouvernement pour collaborer avec le secteur de l'élevage bovin et l'aider à vendre sur le marché intérieur les bêtes rejetées qui ne peuvent donc pas être exportées?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, en tant qu'éleveur de bovins lui-même, le député n'est pas sans savoir que le marché intérieur est limité. La meilleure solution, mais non la seule, consisterait à réouvrir la frontière afin que nous puissions diriger non seulement les jeunes bêtes, mais également les animaux plus vieux vers les marchés où ils étaient auparavant abattus et transformés.

Entre-temps, nous comprenons très bien les pressions financières et autres que subit le secteur canadien de l'élevage bovin et nous collaborerons avec les provinces et l'industrie pour tenter de les atténuer.

Questions orales

[Français]

LES MARCHÉS PUBLICS

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, en réponse à une demande formulée en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, le ministère des Travaux publics a répondu, en septembre dernier, que l'entreprise de Nino Colavecchio a décroché pour 115 000 \$ de contrats de commandites entre 1997 et 2002. Or, en réalité, c'est 1,7 million de dollars que l'entreprise de Nino Colavecchio, l'ami d'Alfonso Gagliano, a obtenu en contrats de commandites pour la seule année financière 2001-2002.

Est-ce que le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, qui se vante d'être un modèle d'éthique, peut nous expliquer pourquoi, sous son règne, son propre ministère a violé la Loi sur l'accès à l'information?

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre responsable de la Commission canadienne du blé et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, la question porte sur une demande d'accès à l'information concernant les commandites de l'an dernier. La demande a été adressée au mauvais ministère, mais Travaux publics a tenté d'y répondre quand même.

La réponse du ministère à cette demande d'accès à l'information en particulier s'est révélée incomplète, mais l'information est du domaine public depuis environ un an, compte tenu de diverses autres demandes semblables. Rien n'a donc été caché.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, s'il n'a rien à cacher, est-ce que le ministre des Travaux publics, «Monsieur Intégrité», pourrait nous expliquer pourquoi hier, à la Chambre, il n'a pas informé la population que ce n'est pas 115 000 \$ en contrats de commandites qu'a reçus TNC Multicom, mais bien 3,3 millions de dollars de 2001 à 2003? Soit, il le savait, soit il ne l'a pas dit, Monsieur Intégrité.

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre responsable de la Commission canadienne du blé et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, le fait est qu'hier je n'étais pas au courant du problème des chiffres. Je répète à l'intention du député que, par suite d'autres demandes d'accès à l'information, tous les renseignements sont du domaine public depuis l'an dernier, pas depuis la semaine dernière ou hier. Si le député veut avoir une liste globale, je me ferai un plaisir de la déposer aujourd'hui même.

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, la Loi sur l'accès à l'information est là pour donner confiance aux gens et pour permettre d'accéder à des informations d'intérêt public, notamment dans les ministères et organismes gouvernementaux.

Comment le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, qui se prend pour «Monsieur Intégrité» en personne, peut-il nous expliquer que sous sa responsabilité directe de ministre, on a violé la Loi sur l'accès à l'information en privant un journaliste d'une grande partie des informations auxquelles il avait droit, pour la simple raison que cela embarrassait le gouvernement dans le dossier de l'ami de M. Gagliano, M. Colavecchio?

● (1425)

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre responsable de la Commission canadienne du blé et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, le député tire des conclusions erronées. Je ne revois pas les réponses aux demandes d'accès à l'information. Je n'en prends même pas connaissance avant qu'elles quittent mon ministère. J'ai offert de déposer la liste complète aujourd'hui même.

Je signale néanmoins que les dirigeants de mon ministère s'enquêtent présentement de ce qui s'est passé dans le cas de cette demande particulière. Ils discutent avec ce journaliste pour savoir comment ils peuvent répondre pleinement à sa demande.

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, comment le ministre, si susceptible quand il s'agit de sa propre intégrité, peut-il expliquer que sous son gouvernement, on ne puisse même plus avoir accès à l'information, son ministère violant même la loi pour empêcher l'opposition et le public de savoir ce qui s'est véritablement passé?

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre responsable de la Commission canadienne du blé et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, je ne suis au courant d'absolument rien qui justifie l'allégation du député. S'il possède des renseignements permettant d'établir, voire de soupçonner, la moindre ingérence dans le traitement des demandes d'accès à l'information, je serais heureux d'en prendre connaissance parce que jusqu'ici, aucune preuve en ce sens n'a été portée à mon attention.

* * *

LA CAMPAGNE À LA DIRECTION DU PARTI LIBÉRAL

M. André Bachand (Richmond—Arthabaska, PC): Monsieur le Président, le conseiller en éthique a dit, dans une lettre, que le vice-premier ministre «devrait arrêter de rencontrer personnellement» les représentants de sociétés comme Bell Canada, Bombardier et d'autres, parce qu'elles ont versé des contributions de 25 000 \$. Qu'en est-il des entreprises qui ont donné 20 000 \$, 15 000 \$ ou 10 000 \$?

Le ministre des Finances se place dans une situation difficile et il ne pourra plus remplir adéquatement ses fonctions. Son porte-parole dit que nous devrions lui faire confiance parce qu'il est un honnête homme. C'est aussi ce que nous pensons du cardinal Gagliano et voyez où cela nous a menés.

Quand le premier ministre va-t-il demander à son ministre des Finances de démissionner pour sauvegarder ce qui reste...

Le Président: Le ministre des Transports a la parole.

Questions orales

L'hon. David Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Finances a déclaré publiquement qu'il n'a aucun mal à respecter les conseils et les directives du conseiller en éthique. Comme tous les ministres en cause, les deux ministres et le député de LaSalle—Énard ont suivi toutes les lignes directrices et continueront de le faire. Je peux affirmer catégoriquement, au nom du premier ministre et de mes collègues de ce côté-ci, que nous avons une confiance entière et absolue en notre ministre des Finances et qu'il demeurera ministre des Finances.

[Français]

M. André Bachand (Richmond—Arthabaska, PC): Monsieur le Président, dans le beau comté de Témiscamingue, il y a un lac et une ville qui portent le nom de Macamic. En langue autochtone, ce mot veut dire «castor boiteux».

Le «Macamic» ministre des Finances ne comprend-il pas qu'avec la lettre du conseiller en éthique, il est vraiment un «castor boiteux» pour le Cabinet et le gouvernement?

Après le «cardinal» Gagliano répudié par Rome, n'est-il pas temps que le premier ministre répudie son «Macamic» ministre des Finances?

L'hon. David Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, j'ai déjà répondu à cette question. Le ministre des Finances a suivi toutes les obligations du conseiller en éthique.

* * *

[Traduction]

LA SANTÉ

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre de la Santé.

La ministre de la Santé sait que le gouvernement libéral de la Colombie-Britannique autorise une large privatisation des chirurgies d'un jour dans la province, confiant une bonne partie d'entre elles à des cliniques à but lucratif. Or, Roy Romanow a été très clair au sujet de la supériorité des services de santé sans but lucratif par rapport aux services de santé à but lucratif. Qu'entend faire la ministre de la Santé pour prévenir cette érosion du régime d'assurance-maladie?

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit à maintes reprises à la Chambre, la prestation des services de santé est une responsabilité provinciale. En fournissant des services de santé, les provinces doivent se conformer aux cinq principes de la Loi canadienne sur la santé.

Nous sommes bien au courant de la situation en Colombie-Britannique. Mes collaborateurs sont en communication avec leurs homologues de la Colombie-Britannique. Nous avons communiqué avec eux pour d'autres questions liées à la prestation de services de santé par le secteur privé. Nous nous efforçons de régler les problèmes par la négociation et la discussion. Si cela est impossible, nous pouvons prendre des mesures, aux termes de la Loi canadienne sur la santé, pour retenir les paiements de transfert.

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, c'est un autre coup porté au régime d'assurance-maladie, sous le regard impassible de la ministre de la Santé.

Je pose la question à la ministre de la Santé: souscrit-elle ou non à la conclusion du commissaire Romanow selon laquelle les services de santé à but non lucratif sont supérieurs aux services de santé à but lucratif? Si elle y souscrit, pourquoi ne réagit-elle pas?

• (1430)

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, je pense qu'il est juste de dire, et je l'ai souvent répété à la Chambre, qu'il n'y a aucune preuve attestant que les cliniques médicales à but lucratif offrent des services de santé qui sont meilleurs ou plus rentables.

La prestation des services de santé est la responsabilité de chacune des provinces ou de chacun des territoires. Notre obligation envers les Canadiens consiste à veiller à ce que cette prestation de services de santé soit conforme aux cinq principes de la Loi canadienne sur la santé. Si elle n'est pas conforme, nous prenons les mesures qui s'imposent.

* * *

LES CÉLÉBRATIONS DU MILLÉNAIRE VIKING

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, lorsque le secrétaire d'État responsable de l'APECA a envoyé sa lettre digne d'un programme de soutien au revenu pour une famille viking, dont j'ai copié ici, il a prétendu qu'il avait besoin d'argent parce qu'il serait entièrement responsable de bon nombre de réceptions ayant trait aux célébrations du Millénaire Viking.

Nous n'avons entendu parler d'aucune activité publique devant se produire sous la direction du ministre, bien que tous soient présentement à la recherche de ces jolis petits casques vikings surmontés de cornes et portant peut-être même des tresses jaunes.

Le gouvernement pourrait-il confirmer que le ministre responsable de l'APECA s'est bien vu confier l'entière responsabilité de la préparation des activités communautaires qui auront trait aux célébrations du Millénaire Viking?

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, ce que le député n'a pas dit, c'est que ces activités de collecte de fonds ont eu lieu alors que le député n'était pas encore ministre. La question est irrecevable. Elle n'a rien à voir avec les affaires du gouvernement. Elle porte sur une association de circonscription. Or, nos vis-à-vis ne veulent même pas que nous enregistrons les associations de circonscription puisqu'ils ont voté contre le projet de loi C-24.

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le député prétend représenter le gouvernement fédéral dans le cadre d'activités parrainées par le gouvernement fédéral. Je crois que c'est important.

La lettre de pression transmise par le ministre ne portait pas d'en-tête, mais elle contenait une facture. Cette facture s'élevait à 2 000 \$ et l'auteur de la lettre promettait à la victime qu'en utilisant cette facture, elle aiderait à faire cheminer l'argent dans le processus de comptabilité. Toutefois, il n'y avait aucun processus de comptabilité en cause, aucun reçu, aucun compte rendu de l'utilisation des fonds.

Le ministre pourrait-il confirmer si cette méthode de collecte de fonds était sanctionnée par le Parti libéral du Canada ou pourrait-il à tout le moins nous dire si le ministre a demandé que cet argent et cette partie de l'impôt sur le revenu...

Le Président: Je crois bien que cette question est irrecevable. Elle ne porte pas sur la responsabilité administrative du gouvernement, malgré le débat sur le projet de loi C-24 en cours actuellement. Nous allons passer à la question suivante.

Questions orales

[Français]

L'honorable député de Roberval a la parole.

* * *

LES MARCHÉS PUBLICS

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, hier, en pleine page couverture du journal *La Presse*, nous retrouvons le dossier sur l'ami de M. Gagliano et les contrats qu'il a obtenus parce qu'il est justement l'ami de M. Gagliano.

En préparation à la période des questions orales, alors qu'il est celui qui doit défendre Alfonso Gagliano, que le scandale qu'on retrouvait en première page faisait état des chiffres erronés provenant de son ministère, comment le ministre veut-il qu'on croit que personne ne l'avait informé que ce n'était pas 115 000 \$ de contrats, mais trois millions qui avaient été...

Le Président: L'honorable ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux a la parole.

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre responsable de la Commission canadienne du blé et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, c'est par la suite qu'on m'a signalé l'erreur mathématique.

J'ai dit au député que tous les renseignements avaient été rendus publics il y a un an, par suite de demandes d'accès à l'information. Ils étaient déjà du domaine public. Par conséquent, rien n'a jamais été caché.

Je regrette qu'au cours du processus au ministère, des renseignements incomplets aient été communiqués. J'ai demandé à mes fonctionnaires de faire enquête et de donner des explications au journaliste en question.

[Français]

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, le ministre des Travaux publics peut bien faire des efforts surhumains pour défendre Alfonso Gagliano. Toutefois, quand son cabinet s'aperçoit qu'on ne parle pas de trois millions de dollars de contrats, mais de 115 000 \$, le ministre veut nous faire croire qu'il n'a pas pris connaissance de ce qu'il appelle une erreur mathématique?

Je lui demande ceci. Est-ce qu'il ne trouve pas curieux que chaque fois qu'il y a une erreur mathématique ou autre, l'oubli est en faveur du gouvernement et couvre ses gestes?

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre responsable de la Commission canadienne du blé et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Pas du tout, monsieur le Président. Le problème, au départ, c'est que la première question a malheureusement été adressée au mauvais ministère.

Nous avons fait des recherches et découvert l'erreur. Nous sommes en train de rectifier les choses avec le journaliste.

J'ajoute que nous n'avons jamais dissimulé aucun renseignement puisque, par suite d'autres demandes d'accès à l'information, tous les renseignements étaient déjà du domaine public et ce, depuis un an.

• (1435)

M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le ministre des Travaux publics se défile derrière son jargon juridique et prétend qu'il ne peut commenter une enquête.

Le ministre prétend vouloir éviter l'ingérence politique, mais, à moins que son prédécesseur danois ne fasse l'objet d'une enquête, nous devons présumer que c'est son ingérence politique qui empêche cette enquête.

La GRC a-t-elle jamais interrogé Alfonso Gagliano ou devons-nous le faire extradier du Danemark?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre responsable de la Commission canadienne du blé et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, la réponse brève, c'est que je ne sais pas et que je ne suis pas censé savoir. Cela regarde la GRC.

M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le ministre ignore bien des choses.

Le premier ministre a expédié à l'étranger son collecteur de fonds pour le Québec avant que la GRC ne puisse mettre la main sur lui. Les accusations de favoritisme à la Société immobilière du Canada, le blanchiment d'argent au moyen des subventions du programme de commandite et les opérations d'initié sur les contrats d'impression, tout cela réclame une enquête judiciaire publique dont M. Gagliano serait le témoin vedette.

Qui empêche M. Gagliano de rentrer du Danemark pour témoigner?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre responsable de la Commission canadienne du blé et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, je peux parler de ce qui est de mon ressort et de ce qui a été entrepris à mon instigation. Cela comprend toutes les enquêtes relatives aux programmes de commandite et de publicité, lorsqu'il y a lieu.

J'ai dit que nous examinons ces dossiers au moyen d'enquêtes confiées à des experts, aux termes de la Loi sur la gestion des finances publiques. La vérificatrice générale fait une étude qui s'étend à l'ensemble du gouvernement. Toute question d'ordre juridique qui nous a été signalée, à mes collaborateurs ou à moi, a été automatiquement renvoyée à la GRC.

* * *

[Français]

LES NOMINATIONS GOUVERNEMENTALES

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, au début de la semaine, le site Internet officiel de la reine du Danemark annonçait pour le 17 juin un dîner de départ pour Alfonso Gagliano. Il est clair que la reine du Danemark n'a pas pu inventer le départ de l'ambassadeur. Il a donc fallu que quelqu'un du Canada la prévienne.

Est-ce que le ministre des Affaires étrangères peut nous dire quand et par qui la reine du Danemark a été informée du départ d'Alfonso Gagliano?

Questions orales

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, je ne peux pas parler au nom de la reine du Danemark. Avec toute l'autorité qui m'est confiée par ce gouvernement, je ne peux pas le faire. Toutefois, je peux assurer toute la Chambre que M. Gagliano est notre ambassadeur au Danemark et qu'il le restera.

Mme Francine Lalonde (Mercier, BQ): Monsieur le Président, le ministre des Affaires étrangères peut tenter de ridiculiser la reine du Danemark. Mais un membre du personnel de l'ambassade du Danemark nous a dit que l'agenda de la reine n'est pas une blague. Donc, quand un événement figure à l'agenda, c'est sérieux.

On veut savoir qui a prévenu les autorités danoises du départ d'Alfonso Gagliano. Et si le gouvernement refuse de répondre, doit-on comprendre qu'il est prêt à salir la réputation du Canada au lieu de salir celle d'Alfonso Gagliano?

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, je n'ai certainement pas eu l'intention de ridiculiser la reine du Danemark, mais j'espère que la députée de l'opposition n'a pas l'intention non plus de faire de la reine du Danemark un objet de partisanerie politique en cette Chambre.

* * *

[Traduction]

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la décision de remettre des uniformes vert forêt, au lieu de tenues de camouflage adaptées aux conditions désertiques, aux soldats canadiens qui sont allés en Afghanistan a été prise, selon le gouvernement, pour qu'ils soient plus visibles. Les soldats ont ensuite reçu des vestes pare-balles non munies des plaques balistiques nécessaires. Sans ces plaques, les vestes peuvent arrêter les tirs d'un pistolet, mais pas d'une AK-47. Cela contredit totalement les propos que le ministre a tenus au sujet de la sécurité des soldats.

Pourquoi le ministre insiste-t-il pour mettre en péril la vie de nos soldats en prenant des décisions aussi ineptes?

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, c'est un grand honneur pour moi que de répondre aujourd'hui au nom du ministre de la Défense nationale, qui est en Europe et qui travaille auprès de l'OTAN, justement pour veiller à la sécurité de nos forces et à celle de notre pays. Il s'assure que nos forces ont le meilleur équipement possible. Il l'a dit à la Chambre, et il continuera de s'en assurer.

Des voix: Oh, oh!

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Monsieur le Président, des soldats meurent en Afghanistan. Se cacher derrière les règles d'engagement n'empêchera pas que les soldats qui doivent se rendre en Afghanistan craignent que cette mission ne ressemble à celle de la Somalie parce que, au moment critique, le ministre refuse de défendre les soldats.

Le ministre de la Défense nationale va-t-il promettre qu'aucun soldat canadien ne mourra parce que le gouvernement est trop mesquin pour fournir le matériel dont les soldats ont besoin? Qu'il fasse cette promesse.

● (1440)

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, au nom du ministre, je rejette entièrement les allégations contenues dans cette question.

Comme nous le savons tous, la députée a hâte de dépenser l'argent du gouvernement dans sa circonscription, alors qu'il pourrait être mieux utilisé pour protéger nos soldats. Lorsque nous tentons de faire face à ces questions, nous devrions tous reconnaître que le ministre de la Défense nationale s'est engagé à avoir une armée et un système de défense bien équipés, et il demeure engagé, tout comme le gouvernement, à atteindre cet objectif.

Des voix: Oh, Oh!

Le Président: Il est de plus en plus difficile d'entendre les questions et les réponses. Un peu plus de silence ne fera de mal à personne. Le député de Peterborough, qui a maintenant la parole, est loin de la présidence et je dois l'entendre.

* * *

LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'ai assisté aux olympiades régionales et canadiennes de la formation professionnelle et technique. Ce sont des événements merveilleux et passionnants. Je crois savoir qu'une équipe ira représenter le Canada aux Olympiades internationales, en Suisse.

La ministre du Développement des ressources humaines peut-elle expliquer quel rôle joue le gouvernement fédéral dans cet événement et quelle est l'importance des métiers spécialisés?

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement fédéral est fier de parrainer les Olympiades canadiennes de la formation professionnelle et technique, et 35 jeunes gens et jeunes filles participeront aux Olympiades internationales, ce mois-ci, en Suisse. Cet investissement fait partie de notre programme en matière de compétences et d'apprentissage, qui encourage les jeunes Canadiens à faire carrière dans les métiers spécialisés.

[Français]

Je sais que tous les députés voudront se joindre à moi afin de féliciter ces jeunes Canadiens et Canadiennes.

[Traduction]

Nous souhaitons bonne chance à tous ces jeunes, dont nous sommes très fiers.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, Alfonso Gagliano nous a dit il y a deux ans que les aéronefs de remplacement du Sea King seraient livrés en 2005. Il y a deux semaines, le ministre de la Défense a déclaré à la Chambre que le gouvernement veut remplacer les Sea Kings «le plus rapidement possible». Toutefois, tous les documents concernant la livraison des nouveaux hélicoptères interdisent clairement cette livraison avant 2008.

Le premier ministre peut-il dire à la Chambre pourquoi nous devons attendre les nouveaux hélicoptères jusqu'en 2008, soit 17 ans après l'annulation du marché d'acquisition des EH-101?

Questions orales

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre responsable de la Commission canadienne du blé et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, en ce qui concerne le processus d'acquisition des hélicoptères, le ministre de la Défense nationale et mon ministère ont tous deux vigoureusement collaboré afin d'accélérer ce processus et de veiller à ce que nous obtenions l'hélicoptère voulu répondant aux besoins militaires. Nous agissons de façon à bénéficier du meilleur prix possible et à obtenir l'aéronef dans les meilleurs délais.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, au moment où l'on met par écrit le calendrier de livraison du nouvel hélicoptère, la livraison des appareils de remplacement est interdite tant que ne se sera pas écoulée une période d'au moins 48 mois après l'adjudication du marché. Pourtant, les responsables de l'industrie insistent sur le fait qu'ils pourraient livrer l'appareil dans les 35 mois suivant l'adjudication du marché.

Pourquoi le gouvernement est-il disposé à attendre une autre année complète avant la livraison? Pourquoi le ministre reporte-t-il d'une autre année l'arrivée de l'appareil de remplacement du Sea King, alors qu'il a dit qu'il se le procurerait le plus rapidement possible?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre responsable de la Commission canadienne du blé et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, on tiendra sûrement compte des observations de la députée. En réalité, les documents auxquels elle se reporte—Elsie, je vous prie d'écouter.

Le Président: C'est monsieur le Président, et le Président écoutait.

Une voix: Ne l'appellez pas Elsie.

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur le Président, si la députée veut bien écouter, je crois que les documents dont elle parle sont des documents provisoires. Aucune demande de proposition n'a encore été rendue publique. Tout cela reste donc à déterminer.

* * *

• (1445)

L'AIDE GOUVERNEMENTALE

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, nous voudrions simplement que le gouvernement soit à l'écoute. Depuis des mois, le gouvernement refuse de s'attaquer aux crises très réelles que vivent, d'un océan à l'autre, les agriculteurs et les travailleurs des secteurs du tourisme et des soins de santé, à cause du SRAS et de la maladie de la vache folle.

Même si les députés du parti ministériel et leurs amis de l'Alliance semblent très pressés de quitter le Parlement, rien n'indique qu'ils ont le même empressement à aider les Canadiens ébranlés par ces crises.

Le premier ministre proposera-t-il un véritable plan, y compris des secours d'urgence, supprimera-t-il la période d'attente de deux semaines au titre de l'assurance-emploi et élaborera-t-il un programme conjoint de soutien du revenu avant d'ajourner précipitamment les travaux de la Chambre?

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, les affirmations de la députée sont tout simplement inexactes. En fait, nous avons travaillé directement avec les employeurs et les employés dans le cadre du système d'assurance-emploi, que ce soit en offrant un soutien du revenu, en élaborant des ententes de travail partagé, plus d'une centaine de ces ententes ayant été conclues d'un océan à l'autre, ou en

traitant directement avec les provinces qui reçoivent des fonds dans le cadre de leurs ententes sur le développement du marché du travail ou aux termes de la partie II de la Loi sur l'assurance-emploi.

Nous veillons à ce que ceux qui ont de tels défis à relever puissent bénéficier des programmes en place dans notre pays.

* * *

LE FINANCEMENT DES PARTIS POLITIQUES

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, alors qu'il était simple député, le ministre responsable de l'APECA, avant qu'il n'entre au Cabinet, aurait sollicité des dons pour financer des manifestations, des réceptions et certaines fournitures.

Le gouvernement va-t-il demander au conseiller en éthique d'examiner les activités du ministre responsable de l'APECA pour s'assurer que les sollicitations de ce genre ne se produisent pas pendant qu'il est membre du Cabinet?

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, c'est du déjà-vu. Le ministre n'était pas encore membre du Cabinet. La question du député porte sur les règles régissant le financement des partis politiques, règles qui n'existaient pas encore et qui n'existent toujours pas, mais qui entreront en vigueur quand le projet de loi C-24, contre lequel le député et ses amis ont voté, aura force de loi.

* * *

L'INFRASTRUCTURE

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, récemment le ministre des Transports a rappelé à la Chambre et à tous les Canadiens que la ministre du Patrimoine canadien était entièrement responsable de l'entretien et de l'amélioration des routes qui traversent les parcs nationaux.

Depuis des années, l'Alliance canadienne réclame qu'un tronçon dangereux de la route qui traverse le parc national de Banff soit élargi pour éviter d'autres accidents mortels. Depuis quatre ans et demi, 19 personnes ont perdu la vie sur ce tronçon.

Quand pouvons-nous espérer des fonds pour dédoubler ce tronçon et pour que plus personne ne meure?

L'hon. David Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, le député comprend évidemment la complexité du gouvernement. Je suis en pourparlers avec la ministre du Patrimoine canadien et le ministre de l'Industrie, et nous espérons que cette question pourra bientôt être réglée.

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le gouvernement a le pouvoir de rectifier le problème. L'Alberta a dédoublé la transcanadienne à partir de sa frontière avec la Saskatchewan jusqu'à l'entrée du parc national de Banff. La province veut la dédoubler à l'intérieur du parc, mais ne peut pas le faire car cela relève à 100 p. 100 de la compétence du fédéral.

Dix-neuf personnes ont perdu la vie sur ce tronçon de route et le gouvernement ne fait rien pour l'améliorer. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il encore rien fait et pourquoi ne s'engage-t-il pas à l'améliorer pour que plus personne ne meure?

Questions orales

L'hon. David Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement, que ce soit dans le cadre du PSIR ou du programme d'infrastructure, a énormément fait pour améliorer le réseau routier dans l'ensemble du pays, y compris en Colombie-Britannique.

Il y a plusieurs priorités au Canada. Il en a décrit une, et j'ai dit que le gouvernement espérait apporter une solution au problème dans un avenir proche.

* * *

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

Mme Monique Guay (Laurentides, BQ): Monsieur le Président, hier, de passage au Saguenay—Lac-Saint-Jean, le député de LaSalle—Énard a pris l'engagement devant les leaders syndicaux de la région de parler à la ministre du Développement des ressources humaines afin d'éliminer les deux semaines d'attente à l'assurance-emploi pour les travailleurs victimes de la crise du bois d'oeuvre.

Comme le Bloc québécois revendique depuis le début de la crise du bois d'oeuvre l'élimination des semaines d'attente comme l'une des corrections qui doivent être apportées à l'assurance-emploi, est-ce que la ministre du Développement des ressources humaines va prendre au sérieux l'appel de son futur chef, ou considérer qu'il s'agit encore de l'une de ces déclarations opportunistes visant à gagner des appuis?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, la période d'attente de deux semaines correspond à la franchise dans un programme d'assurance. Elle a une raison d'être.

Cela dit, nous avons toujours modifié le régime d'assurance-emploi pour l'adapter au marché du travail moderne. Je peux vous présenter un à un les nombreux changements que nous avons apportés pour améliorer le régime. Nous voulons avant tout que le programme soit accessible pour les Canadiens qui en ont besoin lorsqu'ils se trouvent malgré eux sans emploi.

•(1450)

[Français]

Mme Monique Guay (Laurentides, BQ): Monsieur le Président, le député de LaSalle—Énard a également souligné que les victimes de la crise du bois d'oeuvre devraient être considérées comme les travailleurs victimes de la crise du SRAS à Toronto, par exemple.

La ministre du Développement des ressources humaines va-t-elle enfin admettre que les travailleurs victimes de la crise du bois d'oeuvre doivent être traités avec autant d'égards que ceux victimes de la crise des pêches, ou ceux victimes du SRAS, et enfin apporter des mesures concrètes, comme le lui demande le Bloc québécois et comme le lui suggère le député de LaSalle—Énard?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, je répète que le gouvernement du Canada traite les Canadiens équitablement, peu importe où ils habitent. Au regard de la Loi sur l'assurance-emploi et du marché du travail, les travailleurs de l'industrie du bois d'oeuvre sont effectivement traités exactement comme les autres Canadiens.

La députée parle d'éliminer la période d'attente de deux semaines. Encore une fois, cela s'applique uniquement lorsqu'il s'agit de protéger la santé publique. Les Canadiens voulaient que nous

prenions des mesures pour arrêter la propagation d'une maladie infectieuse, le SRAS. Une de ces mesures était d'annuler la période d'attente de deux semaines pour inciter les gens mis en quarantaine à rester chez eux.

* * *

AIR INDIA

M. Kevin Sorenson (Crowfoot, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les documents du tribunal révèlent qu'à l'annonce de l'explosion du vol 182 d'Air India, des agents du SCRS connaissaient le nom du principal suspect, grâce à l'écoute téléphonique. Ils ont pourtant détruit les enregistrements des conversations téléphoniques qu'avaient eues les suspects, et cela en dépit des directives très précises qu'ils avaient de conserver ces enregistrements pour une période d'un an, comme l'indique le rapport du SCRS.

Quelle autre preuve le solliciteur général attend-il avant de reconnaître que le SCRS n'a pas été absous de toute faute? Combien de temps encore le solliciteur général attendra-t-il avant d'ordonner la tenue d'une enquête publique?

L'hon. Wayne Easter (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, j'ai parlé à quelques reprises du rapport très fouillé que le SCRS a produit en 1991-1992. Cela dit, le député et son parti savent qu'il serait tout à fait inapproprié de ma part d'émettre des commentaires sur une affaire qui est devant les tribunaux.

M. Kevin Sorenson (Crowfoot, Alliance canadienne): Monsieur le Président, l'enquête de la GRC sur la catastrophe d'Air India n'a jamais été révisée. Les allégations d'incompétence à l'endroit de nos services de police et de nos services de renseignement sont de plus en plus nombreuses.

Quand le solliciteur général ordonnera-t-il une enquête publique complète en vue de confirmer ou d'infirmer ces allégations, de manière à ce que les Canadiens retrouvent confiance dans leurs agences de sécurité?

L'hon. Wayne Easter (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je rejette les commentaires du député selon lesquels la GRC ou le SCRS seraient incompétents. Ces agences sont reconnues mondialement comme étant deux des meilleures agences de renseignement et de police.

Par ailleurs, je ne ferai aucun commentaire qui pourrait concerner l'affaire dont le tribunal est saisi.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

M. Andy Savoy (Tobique—Mactaquac, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Environnement. Le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, a reçu la sanction royale hier le 11 juin 2003.

Le ministre de l'Environnement pourrait-il dire aux Canadiens si cette mesure législative remaniée offrira un processus plus transparent et plus prévisible à l'intention des participants aux évaluations environnementales?

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, je remercie d'abord les membres du Comité de l'environnement et du développement durable et tous les Canadiens qui sont venus témoigner. Ils ont fait un excellent travail pour l'élaboration du projet de loi.

Questions orales

Cette mesure législative nous permettra de prendre des décisions plus éclairées, en temps opportun, et aidera le Canada à poursuivre l'objectif qu'il s'est fixé en matière de développement durable. J'ajoute même que, en vertu de cette loi, le gouvernement investira plus de 10 millions de dollars supplémentaires par année, au cours des cinq prochaines années.

* * *

L'AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA

M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le vice-premier ministre a dit récemment que le Conseil privé songeait à regrouper les services de sécurité au sein d'un seul ministère. Il est à peu près temps. Les libéraux traitent la sécurité des Canadiens avec mépris depuis trop longtemps.

S'il y a un service qui a été grandement négligé par les libéraux, c'est bien les douanes, dont le mandat est de protéger nos frontières. Le vice-premier ministre va-t-il maintenant enfin faire en sorte que nos douaniers ne soient plus des percepteurs d'impôt, mais bien des agents de première ligne chargés d'assurer la sécurité du Canada?

L'hon. Elinor Caplan (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, je trouve tout à fait scandaleux et inacceptable que notre vis-à-vis insulte les douaniers, qui font un travail remarquable à nos frontières en s'assurant de remplir complètement leur mandat de façon professionnelle et dévouée.

Je peux également dire au député que les changements dans l'appareil gouvernemental sont la prérogative du premier ministre et que je peux lui donner des conseils, à l'instar d'autres députés, de temps à autre. Cependant, je peux garantir au député que nos douaniers n'ont jamais été traités comme il vient de le faire.

• (1455)

M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je voudrais rappeler à la ministre que c'est elle qui a dit que nos douaniers représentaient 3 000 accidents éventuels. C'est la seule à avoir jamais insulté nos douaniers.

Ces derniers doivent appliquer plus de 70 lois, notamment le Code criminel, la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, la Loi sur les armes à feu et la Loi antiterroriste. La ministre refuse de reconnaître que toutes ces lois prévoient des possibilités de situation violente.

L'Alliance canadienne demande au gouvernement d'armer ces douaniers afin qu'ils puissent se défendre et protéger les Canadiens. La ministre va-t-elle enfin s'engager à armer nos douaniers?

L'hon. Elinor Caplan (ministre du Revenu national, Lib.): Tout d'abord, monsieur le Président, je n'ai jamais tenu les propos que le député m'attribue et ainsi, je crois que sa crédibilité est plus que douteuse.

Ensuite, M. Zaccardelli, un expert privé de l'extérieur, a analysé les risques professionnels pour les membres de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Tout le monde a déterminé que les douaniers ne devraient pas être armés, car ce n'est pas une exigence pour accomplir leur travail. Ils font un travail remarquable. Ce sont des professionnels dévoués et notre vis-à-vis devrait le dire carrément.

[Français]

LA JUSTICE

M. Richard Marceau (Charlesbourg—Jacques-Cartier, BQ): Monsieur le Président, les Cours d'appel de la Colombie-Britannique et de l'Ontario, de même que la Cour supérieure du Québec ont toutes statué que l'interdiction du mariage entre conjoints de même sexe était inacceptable et discriminatoire dans une société libre et démocratique.

À la lumière du nouveau jugement de la Cour d'appel de l'Ontario en faveur du droit des gais et des lesbiennes à l'égalité, est-ce que le ministre de la Justice s'engage à ne pas en appeler de cette décision de la Cour d'appel de l'Ontario?

L'hon. Martin Cauchon (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, le député réfère à un enjeu important pour la société. On sait très bien, comme il vient de le mentionner, que différentes décisions ont été rendues au cours des derniers mois. Également, on se rappelle que nous avons confié un mandat au Comité permanent de la justice et des droits de la personne pour procéder à certaines auditions un peu partout au Canada.

D'ailleurs, j'aimerais en profiter pour remercier les membres du Comité de la justice et des droits de la personne qui ont fait un excellent travail. On me dit actuellement qu'ils ont délibéré et on attend d'ici peu le rapport. Lorsque le gouvernement aura terminé d'analyser l'ensemble de la situation et des jugements, on fera connaître notre position à la population.

* * *

[Traduction]

LES PÊCHES

M. Jim Pankiw (Saskatoon—Humboldt, Ind.): Monsieur le Président, depuis des années, les libéraux savent que la réglementation de la pêche réservée aux autochtones est discriminatoire et illégale. Deux comités parlementaires ont recommandé que cette réglementation raciste...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre s'il vous plaît. Le député de Saskatoon—Humboldt a la parole.

M. Jim Pankiw: Monsieur le Président, deux comités parlementaires ont recommandé que la réglementation raciste soit supprimée, et un tribunal de la Colombie-Britannique rendra bientôt un jugement sur cette question.

En présentant le projet de loi C-43, le gouvernement coupe l'herbe sous le pied au Parlement et aux tribunaux et menace le gagne-pain des pêcheurs non autochtones. Pourquoi le ministre des Pêches propose-t-il un régime de pêche de nature raciale réservé aux Indiens?

L'hon. Robert Thibault (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, la plupart des Canadiens et, sans doute, tous les députés siégeant de ce côté-ci, veulent que nous offrions aux autochtones, les premiers habitants de notre pays, des avenues de développement économique équitables, et nous allons le faire.

*Recours au Règlement***L'AGRICULTURE**

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, le ministre de l'Agriculture sait que les éleveurs de bovins ont clairement indiqué, la semaine dernière, que des prêts sans intérêt ne suffiront tout simplement pas. Or, la presse canadienne vient de diffuser une information voulant que le gouvernement fédéral soit sur le point de présenter un programme de prêts sans intérêt à l'intention des éleveurs, exploitants de parcs d'engraissement et usines d'équarrissage touchés par la maladie de la vache folle.

Le ministre de l'Agriculture pourrait-il confirmer cette information et dire à la Chambre quelles autres mesures le ministère fédéral de l'Agriculture entend prendre pour aider l'industrie du boeuf?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, comme je le disais hier à la Chambre, nous envisageons diverses possibilités. Nous ne ménageons aucun effort pour obtenir la réouverture de la frontière, qui est notre priorité, mais nous sommes également conscients qu'il faudra trouver un ensemble de solutions dans le cadre des programmes existants, et peut-être aussi avoir recours à un programme de prêts pour aider l'industrie à surmonter les problèmes de liquidités qu'elle éprouve actuellement. En fait, nous examinons un ensemble de mesures, et non pas une seule.

M. Scott Reid (Lanark—Carleton, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la panique causée par l'EBS a poussé les Américains à interdire l'entrée sur leur territoire de tous les ruminants, pas seulement le boeuf mais également les moutons et les agneaux. Ce n'est pas une mince affaire. En 2002 seulement, 148 000 moutons ont été exportés aux États-Unis, mais depuis la fermeture du marché, les prix sont en chute libre.

Pas une seule fois au cours de sa conférence de presse du 4 juin, ni pendant le débat d'urgence aux Communes, le ministre de l'Agriculture n'a prononcé le mot mouton. C'est comme si cette industrie n'existait pas pour lui. C'est pourquoi je lui pose la question suivante. Quand peut-on espérer voir les moutons et agneaux inclus dans le plan de reprise sporadique des échanges commerciaux?

• (1500)

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, le député sait pertinemment que les moutons sont des ruminants. L'EBS a été diagnostiquée chez une vache, et cet animal est un ruminant. En vertu de notre réglementation, si nous changions nos méthodes d'alimentation afin de garder nos frontières ouvertes au boeuf, nous serions obligés de prendre toutes les mesures que prendrait n'importe quel pays à l'endroit de quelque ruminant que ce soit, et c'est certainement le cas, selon nous.

* * *

[Français]

LES NOMINATIONS GOUVERNEMENTALES

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le ministre des Affaires étrangères a refusé de nous dire qui a induit en erreur la reine du Danemark au sujet du départ de l'ambassadeur Alfonso Gagliano du Danemark.

Alors, je lui demande d'avoir du respect pour son ministère et tous les fonctionnaires de carrière qui y travaillent et qui déplorent que la diplomatie canadienne verse dans le burlesque.

Je lui demande d'être à la hauteur de sa fonction et de nous dire aujourd'hui qui a dit à la reine du Danemark que l'ambassadeur Gagliano quittait son poste. Il doit répondre ici en cette Chambre.

L'hon. Bill Graham (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit à la Chambre, M. Gagliano est notre ambassadeur au Danemark et il reste notre ambassadeur au Danemark.

* * *

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je voudrais souligner aux députés la présence à notre tribune de Son Excellence Dileita Mohamed Dileita, premier ministre de la République de Djibouti.

Des voix: Bravo!

* * *

[Traduction]

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, Alliance canadienne): Monsieur le Président, comme c'est jeudi, nous aimerions connaître le programme pour le reste de la journée et pour demain, bien sûr, et savoir quelles surprises le gouvernement nous réserve pour la semaine prochaine. Va-t-on adopter un programme global d'aide à l'intention des producteurs aux prises avec la crise de la maladie de la vache folle avant d'ajourner pour l'été?

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'habitude de faire état du programme législatif de la Chambre, et je vais le faire maintenant.

Cet après-midi, nous poursuivrons le débat sur les crédits et les votes auront lieu à 20 heures ce soir, conformément à ce qui a été convenu plus tôt.

Les travaux dont le gouvernement saisira la Chambre demain, conformément à une autre entente dont je ferai part à la Chambre un peu plus tard cet après-midi, sont le projet de loi C-42, Loi sur l'environnement de l'Antarctique, le projet de loi C-44 concernant l'indemnisation de certains militaires, puis le projet de C-35 sur la rémunération des juges militaires. S'il reste du temps, nous étudierons alors le projet de loi C-34.

Le programme de la semaine prochaine comprend l'étude des projets de loi C-7, Loi sur la gouvernance des premières nations, C-17, Loi sur la sécurité publique, et C-13, Loi concernant la procréation assistée, ainsi que d'autres projets de loi que les comités nous ont renvoyés, dont celui sur le registre des délinquants sexuels.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT**LA PÉRIODE DES QUESTIONS ORALES**

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, en réponse à une question posée par le député de Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, le leader du gouvernement à la Chambre a fait erreur en soulignant que les députés néo-démocrates avaient voté contre le projet de loi C-24 sur le financement des partis politiques. En fait, le leader du gouvernement à la Chambre doit savoir que tous les députés néo-démocrates présents à la Chambre hier soir ont voté en faveur du projet de loi, alors que dix députés libéraux se sont abstenus de voter. Je tenais à le préciser et j'invite le leader du gouvernement à la Chambre à apporter les corrections qui s'imposent.

Décision de la présidence

• (1505)

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le député a tout à fait raison. À cause des changements de fauteuil, j'ai commis une erreur d'identification, considérant par erreur le député comme un conservateur. Je m'en excuse.

[Français]

M. Yvan Loubier: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Hier, à une question que j'ai posée au ministre des Affaires indiennes concernant l'école Amo Ososwan, à Winneway, au Témiscamingue, le ministre a prétendu qu'il ne connaissait pas le dossier.

Par conséquent, je demande le consentement unanime pour déposer l'abondante correspondance entre le ministre, le ministère et le chef Mathias de Winneway concernant l'école, dont la dernière lettre est signée de la main même du ministre, il y a quelques jours. Cela constitue autant de preuves que le ministre a trompé la Chambre et la population.

Le Président: Y a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour permettre à l'honorable député de déposer ces documents?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

[Traduction]

L'ALLOCATION POUR FRAIS DE CHAUFFAGE—DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le Président: Je vais maintenant rendre ma décision sur le rappel au Règlement fait par le député de St. Albert le 5 juin 2003 au sujet du financement pluriannuel des allocations pour frais de chauffage. Je tiens à remercier le député d'avoir soulevé la question et la ministre du Revenu national des renseignements qu'elle a fournis le 11 juin 2003 pour aider la présidence à statuer.

Lorsqu'il a exposé le sujet de son rappel au Règlement, le député de St. Albert a signalé qu'en janvier 2001, le gouvernement avait versé au-delà de 1,4 milliard de dollars en allocations pour frais de chauffage. Comme l'affaire est plutôt complexe, il est utile que je fasse pour la Chambre une chronologie assez détaillée des événements qui ont amené le député à invoquer le Règlement.

Le gouvernement a annoncé pour la première fois son intention de verser des allocations pour frais de chauffage dans son exposé budgétaire du 18 octobre 2000. Suite aux élections générales qui ont eu en novembre 2000, le gouvernement a financé les premières allocations au moyen de mandats spéciaux de la gouverneure générale. Ces mandats ont pour unique fonction de permettre au gouvernement de financer sans attendre des activités urgentes pendant la période de vacance du pouvoir qui sépare les législatures et au cours de laquelle il ne peut demander au Parlement d'approuver des crédits. Les mandats spéciaux de la gouverneure générale lui fournissent alors un moyen provisoire de surmonter cette difficulté.

[Français]

Les députés peuvent trouver une description détaillée de l'usage fait de ces mandats aux pages 747 et 748 de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*.

[Traduction]

Dès que la législature nouvellement élue commence à siéger, les mandats spéciaux qui ont été délivrés au gouvernement doivent être soumis à l'approbation du Parlement. Dans le cas qui nous occupe, ils ont été déposés à la Chambre le 12 février 2001. Il serait inutile que j'expose chaque détail de la procédure qui régit l'usage des mandats spéciaux de la gouverneure générale, mais je tiens à signaler

deux choses. Premièrement, les fonds que le gouvernement obtient en vertu de ces mandats doivent par la suite être approuvés par la Chambre dans le cadre du processus budgétaire habituel. Ceux qui lui ont été accordés en vertu des mandats spéciaux du 13 décembre 2000 et des 9 et 23 janvier 2001 étaient visés dans la loi de crédits adoptée à la Chambre le 20 mars 2001.

Deuxièmement—et le député de St. Albert a insisté sur ce point dans son exposé—, les fonds ainsi obtenus ne peuvent être employés qu'au cours de l'exercice pour lequel ils sont accordés. Le fait qu'ils soient obtenus par mandat spécial ne les soustrait pas à l'application du principe fondamental de notre procédure financière selon lequel les crédits sont affectés pour une année seulement et ne peuvent pas être dépensés au-delà de la fin de l'exercice pour lequel ils ont été approuvés.

Or, bien que les fonds approuvés l'aient été pour l'exercice se terminant le 31 mars 2001, le député de St. Albert a signalé que 42,2 millions de dollars avaient été affectés aux allocations pour frais de chauffage en 2001-2002 et 13 millions de dollars de plus, en 2002-2003.

De plus, à sa séance du 12 mai 2003, le Comité permanent des comptes publics a appris du témoin qui représentait le Conseil du Trésor que d'autres versements seraient effectués au cours de l'exercice 2003-2004. Le député de St. Albert a rappelé que le programme d'allocations pour frais de chauffage n'existe en vertu d'aucune loi et que la Chambre n'a pas été priée d'y affecter de crédits depuis l'adoption de ceux qui ont été engagés aux fins de ce programme pour l'exercice 2000-2001.

[Français]

Comme le pouvoir de dépenser conféré par une loi de crédits ne vaut que pour une seule année, ce type de loi ne convient pas pour approuver des dépenses censées se répéter plus longtemps ou indéfiniment. Les programmes permanents doivent être établis dans des mesures législatives spécifiques. Une fois que le Parlement les a ainsi approuvés, on peut lui demander d'y affecter de nouveaux crédits chaque année.

• (1510)

[Traduction]

Je tiens toutefois à signaler qu'il existe une exception à cette règle dans le cas de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. En effet, le paragraphe 60(1) de la Loi sur l'Agence des douanes et du revenu du Canada prévoit ce qui suit:

Sous réserve du paragraphe (4), la partie non utilisée à la fin d'un exercice des crédits affectés par le Parlement à l'usage de l'Agence, après le rapprochement visé à l'article 37 de la Loi sur la gestion des finances publiques, est annulée à la fin de l'exercice suivant.

Ainsi, dans le seul cas de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, sans préjudice des réserves énoncées dans la loi, les crédits sont affectés pour deux ans plutôt que pour un seul, comme c'est habituellement le cas. Le député de St. Albert a signalé que 42,2 millions de dollars avaient été versés en allocations pour frais de chauffage au cours de l'exercice 2001-2002. Étant donné la disposition de report que je viens de citer, il ne semble y avoir aucune raison de douter que l'Agence avait le pouvoir de financer ces versements au moyen de crédits affectés pour l'exercice 2000-2001.

Cependant, le député a aussi souligné que le Comité permanent des comptes publics avait appris d'un témoin que 13 millions de dollars de plus avaient été versés en allocations au cours de 2002-2003. De toute évidence, rien n'autorisait l'agence à reporter certains des crédits accordés dans les mandats spéciaux, et toute partie inutilisée de ces crédits a été annulée le 31 mars 2002. Le même témoin a aussi informé le comité que d'autres versements seraient faits au titre des allocations au cours du présent exercice.

Dans la déclaration qu'elle a faite à la Chambre à ce sujet, la ministre du Revenu national a indiqué que tous les versements faits aux fins des allocations pour frais de chauffage l'avaient été à titre gracieux. Selon les Comptes publics du Canada de 2002, Volume II, Partie II, page 10.14, le paiement à titre gracieux est un «paiement discrétionnaire consenti à titre de don dans l'intérêt public sans aucune obligation légale, qu'un avantage ou un service ait été reçu ou non».

Comme le député l'a dit, les versements de ce genre ne requièrent pas d'approbation expresse du Parlement. En d'autres termes, ils ne sont pas effectués dans le cadre d'un programme créé dans une loi et ils ne sont pas expressément demandés au Parlement à une fin précise. Cela dit, il est bien entendu que même les fonds versés dans le cadre de paiements à titre gracieux doivent avoir été dûment approuvés par le Parlement. En l'occurrence, la ministre a dit à la Chambre que les allocations pour frais de chauffage avaient été financées au moyen de crédits approuvés au titre du Crédit 1 de l'Agence des douanes et du revenu du Canada—Dépenses de fonctionnement.

[Français]

La présidence conclut qu'en 2001-2002 et en 2002-2003, les allocations ont été financées au moyen des fonds du Crédit 1, dont l'affectation avait été dûment autorisée. Aucune autre autorisation n'est requise pour des paiements de ce type. Il semble raisonnable de conclure que les autres allocations payées depuis le début de l'exercice 2003-2004 ou prévues pour les exercices suivants seront aussi versées de la même façon. J'estime donc que le rappel au Règlement de l'honorable député de St. Albert n'est pas fondé.

[Traduction]

Cependant, la présidence reste perplexe devant cette affaire qui illustre un problème persistant dont j'ai déjà parlé, soit la suffisance de l'information fournie au Parlement concernant le Budget des dépenses. Les comités ont toujours compté sur des renseignements exhaustifs et exacts au sujet des dépenses publiques prévues. Et c'est encore plus vrai vu la taille et la complexité du gouvernement moderne.

Les rapports sur les plans et les priorités et les rapports sur le rendement qui sont déposés chaque année devaient fournir ces renseignements. Mais les difficultés persistent et, de l'avis de certains, elles ne font qu'empirer. Dans cette affaire, par exemple, pour déterminer la provenance des fonds utilisés pour financer les allocations pour frais de chauffage, les députés ont dû se fier aux documents présentés au Parlement. Si ces documents ne sont pas exacts, les députés qui demandent des éclaircissements n'ont pas de recours si ce n'est, comme l'a fait le député de St. Albert, de soulever un rappel au Règlement à la Chambre.

La déclaration de la ministre a clarifié la situation, mais je crois que tous les députés conviendront avec la présidence qu'il serait préférable que les députés aient la possibilité d'obtenir cette information sans que la Chambre doive y consacrer de son temps.

Les comités de la Chambre chargés de superviser le processus budgétaire voudront peut-être examiner de plus près la nature des

Affaires courantes

données fournies aux députés dans les documents budgétaires. Après tout, c'est surtout aux députés qu'il incombe de veiller à obtenir toute l'information dont ils ont besoin.

LA PÉRIODE DES QUESTIONS ORALES

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Monsieur le Président, pendant la période des questions orales, j'ai fait une observation qui était peut-être non parlementaire et je tiens à m'en excuser.

• (1515)

Le Président: Je remercie la députée.

M. Gerry Ritz: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Plus tôt aujourd'hui, nous avons convenu à l'unanimité de passer à l'ordre du jour. Nous avons ainsi escamoté la présentation de pétitions.

Je demande le consentement unanime pour qu'on revienne aux affaires courantes, plus précisément à la présentation de pétitions.

Le Président: Est-on d'accord pour qu'on revienne à la présentation de pétitions?

Des voix: D'accord.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

PÉTITIONS

LE COLLÈGE DE LA PROTECTION CIVILE DU CANADA

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai plusieurs pétitions à présenter. La première demande que le Collège de la protection civile du Canada, un établissement essentiel pour apprendre aux Canadiens à réagir en situation d'urgence, reprenne ses activités.

LE REGISTRE DES ARMES À FEU

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Monsieur le Président, dans la pétition suivante, les pétitionnaires prient le Parlement, le ministère de la Justice et le gouvernement du Canada de décréter immédiatement une amnistie pour toutes les armes non enregistrées ou, mieux encore, de supprimer tout simplement le registre des armes à feu.

LES FORCES CANADIENNES

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Monsieur le Président, dans la pétition suivante, les pétitionnaires prient le Parlement, le ministère de la Défense nationale et le gouvernement du Canada d'exercer leur droit contractuel d'annuler le projet de la chaîne d'approvisionnement, afin d'assurer l'emploi à long terme des employés des Forces canadiennes.

Affaires courantes

LE CODE CRIMINEL

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Dans la pétition suivante, monsieur le Président, les pétitionnaires exhortent le Parlement à ne pas inclure l'orientation sexuelle comme motif de propagande haineuse dans le Code criminel du Canada.

LE MARIAGE

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Enfin, dans la dernière pétition, monsieur le Président, les pétitionnaires demandent instamment au Parlement de reconnaître l'institution du mariage dans le droit fédéral comme étant l'union permanente d'un homme et d'une femme à l'exclusion de toute autre forme d'union. C'est la majorité silencieuse de l'Ontario qui s'exprime ici.

[Français]

M. Bernard Bigras: Monsieur le Président, il me fait plaisir, au nom de la députée de Québec, de déposer cette pétition concernant la protection des enfants touchés par la guerre. Les pétitionnaires demandent au Parlement qu'il y ait plus d'efforts afin de protéger les enfants touchés par la guerre. Selon les statistiques de l'UNICEF, deux millions d'enfants ont perdu la vie et six millions ont été gravement blessés dans le cadre de conflits armés dans la dernière décennie.

De plus, on demande que le Canada ne se rallie pas aux intentions belliqueuses des puissances qui veulent imposer leur domination sur le monde et qu'il fasse de l'aide à l'enfant touché par la guerre l'une de ses priorités.

Environ 8 000 signataires ont signé une pétition non conforme aux règles de cette Chambre. Je demande donc le consentement unanime de la Chambre pour pouvoir déposer ces pétitions.

Le Président: Est-ce que le député de Rosemont—Petite-Patrie a le consentement unanime de la Chambre pour déposer ces pétitions?

Une voix: D'accord.

Des voix: Non.

[Traduction]

LA SANTÉ

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai ici une énorme pétition signée par quelque 27 000 Canadiens. Le sujet est grave. Il s'agit des produits de santé naturels.

Les Canadiens disent non à la réglementation des éléments nutritifs comme si c'était des médicaments. Ils s'inquiètent de ce que les produits de santé naturels soient réglementés comme une sous-classe de médicaments. Par ailleurs, ils demandent l'abrogation de l'article 3 de la Loi sur les aliments et drogues, qui est dépassée, ainsi que de l'annexe A.

Mon projet de loi C-420 reprend ces recommandations dont la mise en oeuvre est extrêmement nécessaire. Neuf femmes qui étaient ici aujourd'hui pour protester contre le retrait du produit de santé naturel qui les aide à maîtriser leur maladie bipolaire, du fait que Santé Canada retient ce produit à la frontière, illustre la nécessité d'adopter mon projet de loi. J'espère que le gouvernement tiendra compte de la volonté des Canadiens dans ce dossier.

[Français]

LA MARIJUANA

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir de déposer une pétition au nom de malades qui souhaitent obtenir la marijuana à des fins thérapeutiques, surtout au nom de M. Johnny Dupuis et de Mme Nicole Massicotte, de Duhamel. Ces derniers ont fait un travail extraordinaire pour faire signer cette pétition à plus de 600 personnes, à travers le Québec et l'Ontario, par exemple à Toronto, Montréal, Gatineau, Burlington, Milton, Oakland ou Hamilton.

Le but est de dire que de nombreuses personnes malades ne peuvent avoir d'exemptions afin d'utiliser la marijuana à des fins thérapeutiques pour soulager leur douleur ou ne peuvent plus renouveler leurs exemptions.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au Parlement d'adopter une loi afin que seul le médecin du patient ait l'autorisation de prescrire l'usage de la marijuana à des fins thérapeutiques et que l'argent nécessaire à la recherche clinique soit rendu disponible.

En leur nom, il me fait plaisir de déposer cette pétition en cette Chambre.

[Traduction]

LE CODE CRIMINEL

M. Jim Gouk (Kootenay—Boundary—Okanagan, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition dans laquelle les pétitionnaires disent être préoccupés par le fait que l'ajout de l'orientation sexuelle comme catégorie explicitement protégée, en vertu des articles 318 et 319 du Code criminel, risque d'empêcher certaines personnes d'exercer leur liberté religieuse, telle que prévue dans la Charte canadienne des droits et libertés.

Ils exhortent le Parlement à protéger le droit des Canadiens d'exprimer leurs croyances religieuses sans crainte de persécution.

● (1520)

LE MARIAGE

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai ici une pétition signée par plusieurs centaines d'électeurs de la circonscription de Cypress Hills—Grasslands, qui veulent attirer l'attention de la Chambre sur ce qui suit: le mariage est la meilleure assise sur laquelle fonder une famille et élever des enfants; la définition du mariage comme étant l'union d'un homme et d'une femme est contestée; la Chambre a adopté une motion en juin 1999 demandant que le mariage continue à être défini comme l'union d'un homme et d'une femme à l'exclusion de toute autre forme d'union.

Les pétitionnaires demandent donc au Parlement d'adopter une mesure législative reconnaissant l'institution du mariage dans le droit fédéral comme étant l'union à vie d'un homme et d'une femme à l'exclusion de toute autre forme d'union.

Cette pétition est signée par des habitants de localités aussi diverses que Morton Lake, Caronport, Chaplin, Swift Current, Leader, Richmound, Herbert, Mendham, Shamrock, Hodgeville, Assiniboia, Rockglen, Limerick et Maple Creek.

LA RECHERCHE SUR LES CELLULES SOUCHES

M. Norman Doyle (St. John's-Est, PC): Monsieur le Président, j'ai une pétition signée par des habitants de diverses régions du Canada qui disent que les cellules souches non embryonnaires, également appelées cellules souches adultes, ont permis à la recherche de marquer des progrès importants, ne sont pas rejetées par le système immunitaire et ne soulèvent pas de problèmes éthiques.

Les pétitionnaires demandent au Parlement d'axer son soutien législatif sur la recherche sur les cellules souches adultes en vue de découvrir les traitements et les thérapies nécessaires aux Canadiens atteints de maladies.

LE PROJET DE LOI C-250

M. Reed Elley (Nanaimo—Cowichan, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole à la Chambre aujourd'hui pour présenter une pétition au nom des Canadiens qui sont préoccupés par le projet de loi C-250. Ils demandent au Parlement de bien examiner ce projet de loi et d'en empêcher l'adoption pour veiller à ce qu'on ne fasse pas entrave aux libertés religieuses au Canada.

[Français]

LA PROTECTION DES ENFANTS

M. Bernard Bigras (Rosemont—Petite-Patrie, BQ): Monsieur le Président, après consultation avec les greffiers, j'aimerais déposer des pétitions totalisant 8 000 signatures relatives à la protection des enfants touchés par la guerre. Je demande le consentement unanime de la Chambre pour déposer ces pétitions.

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, nous avons examiné très brièvement les pétitions en question. En fait, elles semblent conformes aux critères que nous adopterons probablement dans quelques jours, suite à un rapport déposé aujourd'hui. Compte tenu que ces pétitions seraient en règle tout prochainement, nous serions prêts à donner notre consentement unanime pour qu'elles puissent être déposées.

Le Président: Le député a-t-il maintenant le consentement unanime de la Chambre afin de déposer ces pétitions?

Des voix: D'accord.

* * *

[Traduction]

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, des consultations ont eu lieu entre les partis et je crois que vous obtiendrez le consentement unanime de la Chambre à l'égard de la motion qui suit. Je propose:

Que, immédiatement après avoir passé aux Ordres émanant du gouvernement le vendredi 13 juin 2003, la Chambre procède à l'étude, à l'étape de la deuxième lecture, du projet de loi C-42 et, après qu'un porte-parole de chaque parti ait parlé pour au plus cinq minutes, le projet de loi soit réputé lu une deuxième fois, réputé renvoyé à un comité plénier, réputé avoir fait l'objet d'un rapport sans amendement, réputé adopté à l'étape du rapport et réputé lu une troisième fois et adopté, et que, par la suite, la Chambre procède à l'étude, à toutes les étapes, du projet de loi C-44 tel que prévu dans cet Ordre pour le projet de loi C-42.

Le Président: La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

Les crédits

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1525)

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

La Chambre reprend l'étude de la motion.

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Monsieur le Président, au nom des électeurs de Surrey-Centre, je suis ravi de participer au débat sur la motion de l'Alliance canadienne relativement aux taxes sur l'essence et aux besoins de travaux d'infrastructure.

Au cours des dernières années, j'ai vu les effets qu'ont les taxes fédérales élevées sur mes électeurs. À l'instar des prix du pétrole, les taxes fédérales sur l'essence sont montées en flèche.

En moyenne, les taxes représentent 42 p. 100 du prix à la consommation. Par surcroît, pour ne pas dire pour mettre de l'huile sur le feu, le gouvernement perçoit la TPS sur les taxes sur l'essence. En fait, il taxe des taxes. Or, les taxes ne sont ni des produits ni des services. Comment le gouvernement peut-il percevoir la TPS sur des taxes? C'est une honte.

En 2001, et de nouveau l'année dernière, j'ai présenté une motion à la Chambre pressant le gouvernement de cesser à tout le moins d'appliquer la TPS aux taxes fédérales et provinciales sur l'essence. Malheureusement, les libéraux n'ont montré aucun intérêt dans cette idée. Le gouvernement continue de percevoir environ 2¢, selon la province, sur chaque litre d'essence vendu au Canada.

Tous les jours, en Colombie-Britannique, des automobilistes affrontent les bouchons de circulation pour se rendre au travail, aller à la garderie, faire des courses ou aller à l'école, entre autres. Avec l'augmentation continue de la population de la vallée du bas Fraser, le besoin de routes et de ponts devient plus évident.

L'an dernier, le ministre des Transports de la Colombie-Britannique a évalué qu'il faudrait investir 10 milliards de dollars dans l'infrastructure de transport de la province d'ici l'an 2012. Cela dépasse grandement les moyens financiers de la province. En février, le premier ministre Campbell a lancé un programme de 600 millions de dollars pour apporter au réseau routier des améliorations attendues depuis longtemps. Ce programme sera financé en partie par une nouvelle taxe de 3,5¢ le litre d'essence. Le problème, c'est que l'essence coûte déjà assez cher. Le prix de l'essence est déjà trop élevé. Les fonds nécessaires à l'amélioration de l'infrastructure de transport doivent venir d'ailleurs.

Voilà pourquoi la Colombie-Britannique fait un appel d'offre pour louer, pour un montant forfaitaire d'environ 500 millions de dollars, la route de Coquihalla à une société privée pour une période de 55 ans. Dans un premier temps, l'entreprise pourra augmenter le droit de passage, qui passera de 10 \$ à 13 \$ par voiture, puis elle pourra, au fil des ans, augmenter de nouveau le tarif.

La ville de Surrey doit immédiatement procéder à la réfection de son réseau routier, repaver certaines rues et installer de nouveaux feux de circulation. Toutefois, cela coûtera très cher. La ville, qui consacre généralement 15 millions de dollars par année à la réfection de ses routes et de ses rues, a presque doublé son budget de voirie cette année. Les travaux se poursuivront sur la route Fraser afin d'en faire une route à quatre voies, avec trottoir, terre-plein central et feux de circulation supplémentaires. À Surrey, la 88^e et la 80^e avenues seront repavées.

Les crédits

Les provinces et les municipalités ont un besoin criant de fonds pour procéder à la rénovation de leur infrastructure de transport, surtout dans les secteurs urbains, qui ne cessent de prendre de l'expansion. Le réseau de transport est plus achalandé que ce qui avait été prévu au moment de sa conception et c'est la population qui en paie le prix.

Pensons seulement au temps qui se perd sur les routes. C'est presque criminel de la part du gouvernement fédéral de continuer de percevoir des millions de dollars grâce aux taxes sur l'essence tout en n'en remettant qu'une infime proportion aux provinces.

• (1530)

Chaque année, les libéraux récoltent 4,7 milliards de dollars avec les taxes sur le carburant. La TPS sur l'essence leur rapporte en outre 2,25 milliards de dollars. Les taxes fédérales sur le carburant, y compris la TPS, ont coûté l'an dernier 221 \$ au Canadien moyen. En 2001-2002, les libéraux ont transféré la maigre somme de 118 millions de dollars aux provinces pour la construction et la réfection des routes, soit 1,7 p.100 des recettes brutes qu'ils avaient tirées des provinces.

De son côté, le gouvernement américain consacre 84 p. 100 des recettes tirées de l'essence à l'infrastructure routière. Même les provinces canadiennes trouvent le moyen de faire mieux en consacrant 91 p. 100 des recettes qu'elles tirent des taxes sur l'essence à des ouvrages d'infrastructure liés aux transports. Du peu d'argent que les libéraux consacrent à l'infrastructure des transports, 99 p. 100 va aux provinces situées à l'est de l'Ontario. Le gouvernement ne sait-il pas qu'il y a des routes ailleurs qu'au Québec et en Ontario?

En novembre dernier, après 18 mois d'étude, l'équipe spéciale du groupe parlementaire du premier ministre sur les questions urbaines a rejeté l'idée d'un partage des recettes provenant des taxes sur l'essence, parce que trop compliquée. Tout en reconnaissant que les villes avaient besoin de plus de liquidités pour les infrastructures, l'équipe spéciale a prétendu que le gouvernement fédéral avait plus besoin d'argent que les provinces. Peut-on imaginer cela? Serait-ce que le gouvernement avait encore besoin de milliards de dollars pour l'enregistrement des armes à feu? Ou peut-être pour accorder des contrats de commandite à des amis du Parti libéral? Je ne comprends pas.

L'ancien ministre des Finances, le député de LaSalle—Émard, prétend que, s'il devient premier ministre, il partagera avec les municipalités le montant recueilli au titre de la taxe fédérale sur l'essence. Me traitera de cynique qui voudra, mais pourquoi n'en a-t-il pas fait profiter les villes à court d'argent pendant les neuf années où il a été ministre des Finances? Où était-il durant tout ce temps?

Je rappelle qu'il s'agit du ministre des Finances qui, en 1995, a haussé la taxe sur l'essence, la portant de 8,5¢ à 10¢, pour lutter contre le déficit. Il a, comme par hasard, oublié d'annuler la mesure une fois que le déficit a été jugulé grâce aux efforts de l'opposition officielle, entre autres. En 2001-2002, cette taxe de 1,5¢ le litre destinée à lutter contre le déficit a coûté 705 millions de dollars aux Canadiens qui travaillent dur pour gagner leur argent.

Les députés de l'Alliance canadienne estiment que les taxes imposées à des fins précises, comme la lutte contre le déficit, devraient servir exclusivement aux fins annoncées et être abolies quand elles ne sont plus nécessaires, comme ce devrait être le cas ici. L'ancien ministre des Finances n'est manifestement pas de cet avis.

Même si le prix de l'essence a baissé depuis quelques mois, il reste beaucoup trop élevé. Le prix de détail se situait entre 75 et 79,9¢ le litre cette semaine, à Vancouver. Par les temps qui courent, les

Canadiens paient pas mal plus cher que l'an dernier pour faire le plein. Le prix du pétrole a grimpé à 32,36 \$ US le baril, le prix à la clôture le plus élevé enregistré depuis la mi-mars à la Bourse de New York, soit une augmentation de 63¢.

Que va faire le gouvernement? Rien. Si on faisait le tour des stations service, on verrait que le prix affiché à 8 heures du matin est de 55¢ le litre, mais qu'à 10 heures, il a augmenté, même si aucune citerne n'est venue les réapprovisionner entre-temps. Il y a collusion entre les pétrolières, et le gouvernement les laisse faire.

En terminant, le gouvernement doit intervenir. Il doit abolir la taxe destinée à lutter contre le déficit et réduire les taxes sur l'essence. Le gouvernement n'a pas le droit de faire payer la TPS sur d'autres taxes.

• (1535)

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, les prix de l'essence relèvent de la compétence des provinces, et non du gouvernement fédéral. Ce dernier s'occupe de la question de concurrence, par l'entremise du Bureau de la concurrence. Si le député n'est pas satisfait des prix, il devrait s'adresser au gouvernement de la Colombie-Britannique. Nous savons, en fait, qu'il s'agit d'une responsabilité provinciale et que si l'administration provinciale le veut, elle peut geler les prix.

La question des taxes soulève souvent d'autres problèmes. C'est ce que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a appris il y a quelques années quand il a décidé de réduire de 2 p. 100 la taxe provinciale sur l'essence. Cette baisse a immédiatement été engouffrée par les pétrolières qui ont haussé les prix.

Le problème fondamental que présente l'argument du député d'en face vient du fait que son parti veut qu'une partie de cette taxe soit spécialement affectée. Nous savons que les administrations municipales sont des personnes morales créées par les provinces. Par conséquent, tout programme de partage des recettes entre le gouvernement du Canada et les municipalités est assujéti au contrôle provincial.

C'est quelque chose, du moins de ce côté-ci de la Chambre, que nous dénonçons. En fait, le Québec possède une loi qui interdit aux administrations municipales du Québec d'établir des rapports fiscaux directs avec le gouvernement du Canada. Encore une fois, elles doivent avoir l'approbation de la province.

De toute évidence, nous avons également des préoccupations. Nous avons vu d'autres cas d'ententes tripartites, mais ce n'est pas le cas ici. Aux termes de cette motion, le député nous demande de remettre de l'argent aux provinces en espérant qu'elles l'affectent spécialement et directement à des fins municipales, en particulier à l'infrastructure.

Je voudrais savoir comment le député concilie ce problème structurel. Il ressort clairement qu'il serait difficile d'offrir quelque chose qui pose un problème constitutionnel.

M. Gurmant Grewal: Monsieur le Président, je vais dire au député ce qui ne va pas.

Chaque fois que le député de LaSalle—Émard aborde quelque thème que ce soit, il promet de faire tout pour tous, mais il ne connaît pas son propre bilan. Pendant les neuf années où il a été ministre des Finances, il a fait passer la taxe sur l'essence de 8,5 à 10¢ et il a dit que c'était une taxe destinée à combler le déficit. Maintenant qu'il n'y a plus de déficit, pourquoi existe-t-il encore une taxe servant à le combler? Pourquoi n'a-t-il pas fait disparaître cette taxe en même temps qu'il a réussi à éliminer le déficit? C'est là que réside le problème.

Les crédits

Une autre des difficultés, c'est que le gouvernement est avide de taxes. Il prélève des taxes sur les taxes. Il impose la TPS, la plus honnie des taxes de l'histoire canadienne, sur les taxes. Ces taxes, qu'elles soient d'ordre provincial ou fédéral, ne frappent ni des biens ni des services. C'est ce que devrait faire la TPS, mais elle est appliquée sur des taxes. Les députés peuvent-ils penser à un autre pays où le gouvernement impose des taxes sur les taxes?

Le faible gouvernement libéral touche 4,7 milliards de dollars en taxes sur l'essence et, en plus, il recueille 2,25 milliards de dollars sous forme de TPS. Quelle partie de tout cet argent consacre-t-il au développement des infrastructures? C'est ce à quoi est destinée la taxe sur l'essence. Elle doit être consacrée aux routes, aux ponts et au développement de l'infrastructure. Les députés savent-ils combien dépense le gouvernement? Tout juste 1,7 p. 100 de cet argent. Où va le reste de l'argent provenant des taxes sur l'essence et de la TPS? Il passe dans le grand trou noir. Le gouvernement libéral gère mal l'argent des contribuables.

Si le député veut vraiment savoir où se situe le problème, il saura qu'il est lié à la mauvaise gestion, à la voracité et à l'arrogance du gouvernement.

Le secrétaire parlementaire a dit que c'est un problème provincial. Chaque fois qu'il fait face à une difficulté, le gouvernement fédéral refile la responsabilité du dossier aux provinces. Même dans le cas de la maladie de la vache folle, du SRAS et d'autres situations semblables, il refile le problème aux provinces.

Dans ce cas-ci, compte tenu des renseignements et des données que j'ai fournis, j'invite le député à analyser les faits et à faire quelque chose au lieu de se dégager simplement de la responsabilité. Le gouvernement enlève énormément d'argent aux provinces, mais il ne leur rend que 1,7 p. 100 de ce qu'il recueille. C'est là que se situe le problème.

• (1540)

M. John Bryden (Ancaster—Dundas—Flamborough—Aldershot, Lib.): Monsieur le Président, chose étrange, ce débat, cette motion, me ramène à la raison pour laquelle je me suis d'abord lancé en politique. C'est justement une motion de principe de ce genre, que le gouvernement de l'époque, le gouvernement précédent, le gouvernement Mulroney, essayait de faire adopter sous la forme de l'accord de Charlottetown, qui m'a amené à mettre de côté ce qui était à l'époque une carrière très intéressante d'auteur et à décider tout à coup de me porter candidat à l'investiture au niveau local et par la suite, à devenir député.

J'ai été très chanceux, monsieur le Président. Je réagissais négativement à l'accord de Charlottetown. Je me suis présenté et je me suis porté candidat à l'investiture parce que je voulais devenir membre de la classe politique et député libéral pour veiller à ce que les libéraux n'appuient jamais plus une mesure comme l'accord de Charlottetown.

Le lien avec la motion, monsieur le Président, c'est que l'accord de Charlottetown transférerait toutes sortes de pouvoirs fédéraux aux provinces et ce faisant, prévoyait également la conclusion d'accords avec les provinces dans des domaines de compétence où il y aurait un transfert de points d'impôt et des subventions en espèces aux provinces.

Si vous vous en rappelez, monsieur le Président, dans l'accord de Charlottetown, on proposait de transférer des compétences exclusives aux provinces dans les secteurs des mines, de l'exploitation forestière et du logement ainsi que dans plusieurs autres domaines comme le tourisme, les loisirs, les affaires municipales et urbaines. Si cette proposition me contrariait—et j'ai été l'un des très nombreux

Canadiens qui ont voté contre l'accord de Charlottetown—, c'est que j'avais le sentiment que si elle était adoptée, elle aurait porté un coup fatal à la capacité du gouvernement central, le gouvernement ici à Ottawa, de maintenir un rôle suffisamment important dans la vie politique canadienne pour préserver l'unité canadienne. Je croyais alors et je crois encore que l'accord de Charlottetown aurait délégué tellement de pouvoirs aux provinces que 11 ans plus tard, nous n'aurions plus de pays.

Le problème avec cette motion, c'est qu'elle fait exactement la même chose que l'accord de Charlottetown proposait de faire relativement aux divers secteurs que j'ai mentionnés. Il s'agit de prendre des recettes fiscales fédérales sous la forme de la TPS et des taxes d'accise sur l'essence et de transférer ces recettes, ce pouvoir de perception d'impôt, si on peut dire, aux provinces. Ainsi, au lieu que le gouvernement fédéral perçoive 4,8 milliards de dollars de taxes d'accise plus, sauf erreur, 1,1 milliard de dollars sous forme de TPS, on laisserait la place aux provinces pour qu'elles puissent percevoir ces mêmes impôts et consacrer cet argent, avec les municipalités, à l'infrastructure municipale.

Ce n'est plus seulement s'engager sur une pente glissante, monsieur le Président, c'est céder la capacité du Canada de fonctionner. Depuis dix ans, nous avons vu trop souvent des gouvernements qui se situent très à droite de l'échiquier politique, des provinces clés et des provinces riches comme l'Alberta et l'Ontario, voulant à tout prix respecter leur engagement de réduire les impôts, profiter des transferts du gouvernement Mulroney, surtout des transferts au titre de la santé, des sommes considérables. Au lieu d'investir dans les soins de santé, elles ont compté sur le financement fédéral, se sont plaintes qu'il n'était pas suffisant et ont utilisé l'argent pour réduire les impôts au lieu de le consacrer aux soins de santé comme elles auraient dû le faire, tout cela pour réduire les impôts sur le revenu des particuliers. C'est précisément ce qui s'est passé en Ontario. Cela se produit tout le temps, monsieur le Président.

• (1545)

Lorsque le gouvernement fédéral ne contrôle pas les transferts et ne dicte pas aux provinces comment les dépenser, les provinces finissent normalement par dépenser l'argent à des fins autres que celles auxquelles il était destiné. Le gouvernement fédéral finit par ne plus pouvoir exercer son contrôle sur la façon dont l'argent des impôts est dépensé. Il cesse d'avoir son mot à dire dans les programmes nationaux. C'est souvent ce qui se passe dans le domaine des soins de santé où la qualité des soins s'est grandement détériorée à cause de tout ce que le gouvernement fédéral a transféré aux provinces pour leur permettre de recueillir leur propre argent en vue de financer les soins de santé.

Par ailleurs, en vertu de la Constitution, les dépenses engagées pour les routes et les infrastructures municipales sont strictement du ressort des provinces. L'accord de Charlottetown leur aurait permis plus de latitude pour utiliser davantage les impôts fédéraux. Le droit de percevoir ces impôts fédéraux leur aurait été transféré et elles auraient pu les dépenser à leur guise.

Les crédits

On ne peut pas diriger un pays de cette façon, surtout pas un pays aussi vaste que le Canada. Monsieur le Président, savez-vous ce qui se passerait si la motion était adoptée et que la taxe fédérale de 5,6 milliards de dollars était transférée aux provinces, qui pourraient l'utiliser comme bon leur semble pour les routes et les infrastructures municipales? Je peux vous dire ce qui se passerait. Je peux vous le dire parce que cela se produit déjà au Québec.

La route transcanadienne était un projet national qui prévoyait des dépenses d'ordre provincial car les provinces doivent consacrer certaines sommes aux routes. Mais pour doter le pays d'une seule route qui le traverserait d'un océan à l'autre, le gouvernement fédéral de l'époque a avancé les sommes nécessaires pour que les provinces puissent construire la transcanadienne.

Monsieur le Président, si vous prenez la route transcanadienne du Nouveau-Brunswick jusqu'à Montréal au Québec, vous constaterez que cette route est constamment en très mauvais état. Je soutiens, monsieur le Président, que cette route se dégrade à ce point parce que, vu qu'il s'agit d'un projet national, d'une route transcanadienne fédérale, la province de Québec croit que le gouvernement fédéral va lui fournir les fonds nécessaires pour entretenir cette route.

Nous entendons les députés alliancistes répéter les mêmes thèmes encore et encore au cours de la période des questions. Ils parlent d'une section de la transcanadienne en Colombie-Britannique—je crois que c'est du côté de la Colombie-Britannique—qui est étroite et dangereuse et un député d'en face a à plusieurs reprises exhorté le gouvernement fédéral à en financer la réfection. En fait, même si on l'appelle la transcanadienne, il s'agit en réalité d'une route provinciale et en théorie, ce sont les provinces qui sont responsables de l'entretien de cette route qui devraient payer pour sa réfection.

Je ne suis pas contre l'idée que le gouvernement fédéral investisse de l'argent dans un projet comme celui de la transcanadienne parce qu'il s'agit d'un projet d'envergure nationale. C'est un projet national important, parce que cette autoroute ne nous relie pas seulement au niveau culturel, mais également au niveau économique. Le problème, c'est que le gouvernement fédéral remet aux provinces les sommes qu'il devrait normalement dépenser dans les provinces, c'est-à-dire les 5 milliards de dollars qu'il a recueillis grâce à la taxe d'accise et à la TPS sur l'essence et que les provinces peuvent décider de ne pas investir dans un projet national comme celui de la transcanadienne, considérant qu'il est plus important de refaire les rues de Lethbridge ou d'ouvrir de nouveaux chemins de campagne.

Ce sont tous des projets importants, mais ils se feraient au détriment d'une responsabilité en matière de transport national que le gouvernement fédéral considère être dans l'intérêt de tous les Canadiens, parce que la transcanadienne franchit les frontières provinciales et que c'est l'une des choses, comme le chemin de fer, qui nous unit.

• (1550)

Je dois donc rejeter la motion, monsieur le Président, parce que je crois fermement, et j'avoue que je suis un libéral «trudeauiste» du fait que je crois que seul un gouvernement central fort peut maintenir l'unité du pays. Si ce gouvernement central fort n'a pas d'argent parce qu'il a cédé ses pouvoirs d'imposition aux provinces, il ne pourra pas maintenir l'unité du pays. À mon avis, cette motion touche au cœur même de notre existence en tant que pays.

Je suis à la Chambre depuis dix ans et j'ai entendu à de nombreuses reprises au cours de cette période les arguments de l'Alliance canadienne, auparavant le Parti réformiste, et ceux du Bloc québécois, qui n'ont cessé de nous répéter qu'on devrait accorder un plus grand pouvoir de dépenser aux provinces. C'est le thème de

prédilection de l'Alliance canadienne et du Bloc québécois et il ne favorise pas l'unité nationale. C'est plutôt le contraire, monsieur le Président, il vise plutôt à détruire le pays.

Nous ne pouvons appuyer une motion comme celle-ci, et je ferai remarquer que les Canadiens ne peuvent le faire non plus, car la formule a été mise à l'essai dans l'accord de Charlottetown, en octobre 1992. Le gouvernement précédent, celui de Mulroney, a fait l'impossible pour donner le maximum aux provinces. S'il était resté en poste pendant un autre mandat et si l'accord de Charlottetown avait été adopté, monsieur le Président, je crois que les provinces seraient devenues si puissantes que le gouvernement central, à Ottawa, aurait été réduit à l'insignifiance.

Nous ne pouvons leurrer les gens. Nous pouvons faire les plus beaux discours du monde et dire toutes sortes de choses sur les droits des provinces, mais, en fin de compte, les Canadiens de toutes les provinces savent qu'il est dans leur intérêt d'avoir un gouvernement central fort. On ne sait jamais si un gouvernement provincial n'adoptera pas des habitudes de dépense tellement folles qu'il détruira à l'économie de la province, qui devra appeler les autorités fédérales à la rescousse. Je parle de la Colombie-Britannique, monsieur le Président, où un gouvernement néo-démocrate a réussi en quelques années à briser l'économie de l'une des provinces les plus riches du Canada, alors que c'était une période de prospérité économique pour l'ensemble du pays.

Je ne fais pas reposer le blâme sur l'Alliance canadienne. Ce sont tous des hommes et femmes politiques fédéraux, mais je crois que les Canadiens ont envie et besoin d'un gouvernement fédéral doté de ressources financières suffisantes pour pouvoir secourir n'importe quelle province lorsqu'elle en a besoin. Je pense à la maladie de la vache folle. Je pense au SRAS, à la crise de l'agriculture, aux problèmes des Maritimes. Dans tous les cas, une région du pays a besoin d'une aide en argent. Il faut leur passer de l'argent. Le problème, monsieur le Président, c'est que, plus le gouvernement fédéral cédera sa capacité fiscale aux provinces, moins il sera en mesure de secourir les régions et les provinces dans le besoin.

Monsieur le Président, je suis absolument contre cette motion. Elle est inacceptable pour les Canadiens. Je reconnais qu'elle va dans le sens de la philosophie de l'Alliance canadienne, et c'est très bien, monsieur le Président, parce que nous avons des divergences de vues dans cet endroit. J'ai tout de même fini par constater que l'Alliance canadienne et le Bloc Québécois sont deux partis qui se préoccupent davantage de leurs responsabilités provinciales que de leurs responsabilités fédérales. Voilà pourquoi l'Alliance canadienne représente une région du pays, le Bloc Québécois une autre et voilà pourquoi nous n'avons que trois partis nationaux qui s'attachent pleinement aux intérêts du pays et qui ont à cœur toutes les régions du Canada.

Les crédits

Un de ces trois partis est le NPD. Ce parti, particulièrement, sait très bien que le gouvernement fédéral doit avoir de l'argent en caisse si nous voulons avoir des programmes sociaux standards aux quatre coins du pays.

• (1555)

Pour ce qui est des conservateurs, je désespère parfois d'eux parce que j'ai l'impression qu'ils commencent à favoriser les droits provinciaux. L'idéologie du Bloc Québécois et de l'Alliance canadienne fait un écho dérangeant dans certains des propos des conservateurs, mais je crois tout de même qu'il s'agit encore d'un parti national. Il reste que le véritable parti national est le nôtre. Le parti que je représente de ce côté-ci de la Chambre est majoritaire, si bien qu'il est évident que les Canadiens le voient comme le parti national du pays.

Enfin, s'il n'en tenait qu'à moi, si j'étais le premier ministre, ce qui est tout à fait improbable, pour ne pas dire exclu, et je vois que les députés de l'autre côté sont d'accord là-dessus, je serais tenté de récupérer les points d'impôt des provinces, que le gouvernement Mulroney leur avait cédés, et de rehausser la capacité de décision du gouvernement fédéral, particulièrement dans le domaine des soins de santé, parce que la cession de ces points d'impôt a donné lieu à une perte de contrôle tout simplement tragique.

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai écouté très attentivement l'allocation du député. Je suis sérieusement en désaccord sur un point. Les gouvernements provinciaux sont élus démocratiquement. Que le député en convienne ou non, la plupart des Canadiens considèrent principalement le gouvernement provincial comme celui qui offre les programmes et les services qui leur tiennent à coeur.

Il a également laissé entendre dans son discours que le gouvernement fédéral est un meilleur gestionnaire. Prenons des sphères de compétence exclusivement fédérale, comme les pêches. Nous avons pratiquement plus de gestionnaires que de pêcheurs dans le secteur des pêches, et ce secteur est pratiquement disparu. Jetons un coup d'oeil à la politique concernant les autochtones, à la défense nationale, à Air Canada et au système de transport aérien dans tout le pays. Regardons nos parcs nationaux. Les routes sont atroces. Il n'y a pratiquement pas d'eau potable dans nos réserves. Ce sont là des sphères de compétence exclusivement fédérale.

Pourquoi le député et son parti s'en prennent-ils toujours aux gouvernements provinciaux élus démocratiquement, avec lesquels la plupart des Canadiens se sentent bien plus à l'aise qu'avec cette dictature élue pour quatre ans en vertu du régime libéral?

M. John Bryden: Monsieur le Président, je ne dénigre pas du tout le processus démocratique, mais la réalité est que les municipalités veillent à leurs intérêts locaux, et les provinces veillent aux intérêts régionaux. Le problème, c'est qu'il faut que nous ayons quelqu'un avec de l'argent qui veillera aux intérêts nationaux et qui viendra à la rescousse des provinces ou des régions lorsqu'elles sont en difficulté.

Je donnerai comme exemple au député le fait que les routes sont dans un état lamentable en Saskatchewan. C'est une crise dans cette province, mais le gouvernement provincial n'a pas les moyens de les réparer. C'est tout simplement une situation désespérée.

Si nous faisons ce que dit la motion et que nous donnions l'argent aux provinces, c'est-à-dire que l'argent serait divisé entre les provinces, croit-il que l'Alberta viendrait à la rescousse de la Saskatchewan et de ses routes? Croit-il que l'Ontario dépenserait en Saskatchewan pour réparer les routes?

C'est la même chose en Nouvelle-Écosse. Il y a de graves problèmes de routes dans cette province et, depuis que je suis à la Chambre, je sais que des fonds fédéraux ont été dépensés pour améliorer le réseau routier dans le corridor entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. Il s'agissait de fonds fédéraux. Parce que ces provinces sont plus pauvres, elles n'avaient pas les moyens de le faire elles-mêmes.

Ce que cela veut dire en définitive, c'est que nous avons un gouvernement national qui ne veille pas seulement aux intérêts nationaux, et j'ai parlé de l'autoroute transcanadienne, mais qui peut aussi intervenir et veiller aux intérêts locaux lorsque les régions n'ont pas les moyens de le faire elles-mêmes.

Je suis désolé, mais l'expérience a prouvé que les gouvernements provinciaux et municipaux sont toujours un peu égoïstes sur le plan financier, et je ne dis pas cela pour les critiquer. Dans ma propre région, ma ville, Hamilton, cherche à obtenir de l'argent pour veiller à ses propres intérêts et elle ne regarde pas au-delà de ses limites. C'est ce qui arrive.

D'autres ont mentionné le fait que, avec cette motion, il y aurait probablement une guerre civile interne entre les villes des diverses provinces qui s'arracheraient cet argent au détriment des municipalités rurales. Comme je l'ai dit, s'il y avait une région pauvre du pays qui n'avait pas les moyens de s'occuper elle-même de ses infrastructures essentielles, elle serait tout à fait impuissante.

• (1600)

M. Jim Gouk (Kootenay—Boundary—Okanagan, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le député qui est intervenu a soutenu que le gouvernement fédéral ne devrait pas céder son pouvoir de taxation. Je voudrais rappeler au député ce que dit l'article 91 de la Constitution canadienne à ce sujet:

Il sera loisible à la Reine, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes, de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par la présente loi exclusivement assignés aux législatures des provinces...

L'article 92 précise:

Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir:

Au paragraphe 2, on dit:

La taxation directe dans les limites de la province, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux.

Les tribunaux ont établi que cela voulait dire que les provinces ont le droit exclusif d'imposer des taxes directes pour percevoir des recettes afin de financer leurs programmes.

Certains ont voulu contester cette décision des tribunaux, qui a toutefois été maintenue. Le gouvernement fédéral impose en fait une taxe sur l'utilisation de routes qui relèvent des provinces. Cela pourrait être illégal. Le gouvernement intervient dans les provinces, comme la Colombie-Britannique, pour percevoir une taxe sur l'utilisation des routes, secteur de compétence qui relève des provinces, et ne réinvestit qu'une infime proportion de ses recettes.

Les crédits

Donc, pourquoi insistons-nous pour que les provinces perçoivent la taxe? D'une part, parce que c'est leur droit et, d'autre part, parce que la question ne nous préoccuperait pas si le gouvernement fédéral réinvestissait une partie des recettes qu'il perçoit. De la somme de 5 milliards qu'il perçoit, il ne réinvestit que 300 millions de dollars pour l'ensemble du pays. C'est odieux. C'est criminel. Il faut mettre un terme à cette pratique, et c'est ce que nous tentons de faire.

M. John Bryden: Monsieur le Président, les taxes sur l'essence dont il est question ici sont les taxes fédérales, soit la taxe d'accise et la TPS. Si le député estime qu'une province devrait hausser la taxe qu'elle perçoit sur l'essence, eh bien soit, qu'elle le fasse, qu'elle double ou qu'elle triple cette taxe. Cela n'a pas d'importance.

Cependant, qu'on ne demande pas au gouvernement de renoncer à la taxe fédérale dont il a besoin pour administrer le pays et garantir son approvisionnement en essence. Ceux qui prétendent que la taxe sur l'essence devrait être réinvestie exclusivement dans les routes ignorent que les sommes recueillies par le fédéral au moyen de la taxe d'accise servent à financer les militaires, à assurer l'approvisionnement en pétrole en provenance du Proche-Orient et à ouvrir de nouveaux marchés à l'étranger.

Le gouvernement fédéral doit respecter toutes sortes d'obligations qui, indirectement, influent sur la provenance du pétrole, sur sa transformation en essence et sur sa distribution au pays. D'affirmer que la taxe fédérale sur l'essence devrait servir exclusivement à financer les infrastructures routières, ou les infrastructures tout simplement, correspondrait à dire que la taxe provinciale sur l'essence devrait être utilisée pour subventionner les militaires. Nous avons besoin d'hélicoptères et de ce genre de choses. Les gouvernements provinciaux ne devraient-ils pas contribuer à ces dépenses? C'est complètement ridicule.

Je n'irai pas plus loin. Avec tout le respect que j'ai pour mon collègue, je ne crois pas devoir insister davantage.

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, je suis surprise, étonnée et renversée par le discours du député d'en face. On se croirait dans les années 1930. Ce discours parle de la suprématie du fédéral contre la servitude des provinces? C'est même en deçà du discours de Trudeau.

Ce n'est pas de cela qu'on parle aujourd'hui. On parle d'une motion de l'Alliance qui demande de prendre le montant de 1,5¢ qui avait été prélevé en 1995 pour combler le déficit budgétaire. En 1998, l'ancien ministre des Finances avait dit que l'objectif était atteint. Cela n'a plus de raisons d'être.

On serait d'accord s'ils arrêtaient là. Toutefois, ils disent que c'est conditionnel à ce que les provinces puissent laisser envahir leurs champs de compétences et qu'il y ait de la taxation additionnelles.

Vous savez, seulement au Québec, avec la taxe d'accise, le gouvernement fédéral vient chercher 4,7 milliards de dollars. Qu'est-ce qu'il fait avec? Il ne fait rien. On ne sait pas où il met cet argent. C'est une taxe déguisée.

Dans le dossier des infrastructures, il y a eu des négociations dans le passé. Il y a eu deux ententes. Le Québec était prêt à renouveler l'entente, mais eux s'imaginent qu'ils ne doivent rien faire avec l'argent qu'ils viennent chercher dans les poches des contribuables.

Je demande au député du Parti libéral s'il va s'asseoir avec le monde et parler des vraies choses ou s'il va fabuler?

● (1605)

[Traduction]

M. John Bryden: Je répondrai tout simplement, monsieur le Président, que le gouvernement fédéral ne pourra jamais compter sur l'aide du gouvernement provincial du Québec pour réparer l'autoroute transcanadienne au Québec, en raison d'une petite enseigne portant une feuille d'érable en bordure de cette route qui traverse le Québec depuis le Nouveau-Brunswick. Si ce n'était du fait que le gouvernement fédéral se réserve le droit de financer les infrastructures dans les provinces et de prendre des décisions dans ce domaine, cette route ne serait jamais réparée.

Je souligne également à la députée qu'une des dispositions de l'accord de Charlottetown confiait aux provinces la responsabilité de la formation liée au marché du travail. Bien que cet accord n'ait jamais été adopté, le présent gouvernement a cédé au Québec la compétence exclusive en matière de formation liée au marché du travail. Qu'est-il arrivé? Après quelques années d'administration provinciale, cette activité était devenue un véritable gâchis. La députée doit reconnaître que sa province n'a pas réussi à assumer correctement cette responsabilité.

Le président suppléant (M. Bélair): Nous nous éloignons un peu du sujet. Le député de Nanaimo—Cowichan a la parole.

M. Reed Elley (Nanaimo—Cowichan, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je partagerai mon temps avec le député de Kootenay—Boundary—Okanagan.

En cette journée de l'opposition, je suis très heureux de participer au débat sur la motion présentée par l'opposition officielle. À mon avis, cette motion est pertinente pour tous ceux qui vivent au Canada, aussi bien sur l'une de nos côtes, que dans les Prairies ou ici, dans le Canada central.

Chaque Canadien en veut pour son argent quand vient le moment d'acheter un nouveau produit ou d'utiliser l'argent des contribuables. Même si la plupart des Canadiens seront surpris d'apprendre cela, les libéraux n'ont pas investi les recettes provenant des taxes fédérales sur l'essence dans le réseau routier de notre pays.

Je trouve paradoxal que l'ex-ministre des Finances et l'aspirant à la succession du premier ministre, le député de LaSalle—Émard, aurait pu, il y a longtemps, réformer l'utilisation faite des recettes provenant des taxes sur l'essence; malheureusement, il a tout simplement laissé tomber les Canadiens et il n'a pas apporté de changements à ce chapitre, alors qu'il aurait pu le faire.

De combien d'argent est-il question en l'occurrence? Quelles sont les véritables répercussions financières de la motion? Selon la Fédération des contribuables canadiens, en 2001-2002, les automobilistes canadiens ont payé 6,95 milliards de dollars en taxes sur l'essence et en TPS. Les taxes fédérales sur l'essence combinées à la TPS ont coûté au Canadien moyen 220,66 \$ l'an dernier. Ces taxes représentent entre 35 et 45 p. 100 du prix que le consommateur paie à la pompe. Aux États-Unis, par contre, les taxes sur l'essence représentent environ 25 p. 100 du prix à la pompe.

Sur toutes les recettes que le gouvernement fédéral tire des taxes sur l'essence, seulement 2,51 p. 100 sont réinvesties dans les routes, des routes dont dépendent les entreprises de ma circonscription et de toutes les autres circonscriptions de notre pays. Nous sommes tous tributaires des routes, toutes les entreprises, tous les touristes et tous les banlieusards et, malgré toute l'usure que subit le réseau routier, le gouvernement fédéral choisit de mettre grandement à contribution les consommateurs et de ne pas tenir compte de la détérioration de ce réseau.

À mon avis, une bonne partie des taxes sur l'essence qui sont perçues devraient servir à l'entretien de ce genre d'infrastructure. Alors qu'Ottawa ne dépense pour les infrastructures routières qu'une piètre partie des taxes sur l'essence qu'il perçoit, 91,6 p. 100 de toutes les taxes sur l'essence perçues par les provinces sont investis dans des projets liés aux infrastructures de transport. En comparaison, chez nos voisins du sud, 84 p. 100 des taxes fédérales américaines sur l'essence sont réservées expressément pour des améliorations aux infrastructures routières.

Je voudrais prendre quelques minutes pour vous faire part de ce que mes électeurs de Nanaimo—Cowichan m'ont clairement dit à ce sujet. Le sentiment de se faire rouler parce qu'ils paient trop cher en taxes sur l'essence et n'en ont pas pour leur argent du point de vue des infrastructures est devenu pratiquement insupportable pour eux.

Je m'explique. J'ai pris note, durant le mois d'avril, des écarts dans le prix de l'essence au Canada, et plus particulièrement sur l'île de Vancouver. Nombre de mes électeurs de Nanaimo—Cowichan m'avaient contacté et ils étaient aussi déconcertés que moi par l'ampleur de ces écarts, surtout que certaines des grandes pétrolières ont fait des bénéfiques records au premier trimestre de 2003 et que les gouvernements fédéral et provinciaux recueillaient une véritable manne en taxes. Il importe que tous les députés se souviennent qui fait les frais des bénéfiques des sociétés et de la manne du gouvernement. Tout cet argent sort en fin de compte des poches des mêmes personnes, c'est-à-dire les consommateurs, nos électeurs.

Le prix de l'essence varie beaucoup d'un bout à l'autre du pays. Même si les écarts sont grands dans une même province, en avril, quand je me suis intéressé de plus près à la question, les consommateurs ontariens paient aussi peu que 60,7¢ le litre, les Albertains, 61,2¢ le litre, et ceux du Lower Mainland de la Colombie-Britannique, 65,7¢ le litre. Ce sont des prix moyens. Je surprendrai peut-être les députés en leur disant que, durant la même période, mes électeurs, les habitants de l'île de Vancouver, payaient entre 77,9¢ le litre et 1\$ le litre.

Toutes de sortes de raisons ont été données à mes électeurs pour justifier ces écarts de prix, mais elles sonnent toutes faux. J'estime qu'il y a une très inquiétante différence de prix qui nous affecte tous chaque fois que nous faisons le plein d'essence.

● (1610)

Ce gouvernement se vante de son adhésion à Kyoto, mais plusieurs mois après la signature de l'accord, le ministre de l'Environnement n'a toujours pas soumis de plan d'ensemble aux Canadiens.

Pendant que le gouvernement empoche la presque totalité des taxes sur l'essence, qu'il utilise pour à peu près n'importe quoi sauf l'infrastructure, la plupart des habitants de l'île de Vancouver n'ont pas facilement accès à un service de transport en commun fiable et doivent, pour la plupart, utiliser leurs propres véhicules. Pourtant, ils sont parmi ceux qui paient le plus cher l'essence au Canada et, par voie de conséquence, ils supportent des taxes considérables. Ils sont

néanmoins obligés d'utiliser leurs propres véhicules sur un réseau routier qui se dégrade. Il y a là quelque chose qui ne va pas.

J'ai pris le temps d'écrire à tous les présidents-directeurs généraux des grandes sociétés pétrolières au Canada. Je leur ai demandé d'expliquer et de justifier la position de leur société au sujet des prix de l'essence que mes électeurs ne méritent pas, mais qu'ils doivent supporter. Je crois que les PDG doivent expliquer pourquoi les prix varient tellement d'une région à l'autre. J'avoue qu'après des mois d'attente, je n'ai encore reçu de réponse d'aucun PDG.

Par ailleurs, j'estime être en droit de poser la même question au gouvernement fédéral qui, à cause des taxes, a sa part de responsabilité dans le prix élevé de l'essence.

Cette question trouble beaucoup mes électeurs. Il est facile, pour le gouvernement, de parler de transparence et de responsabilité, mais nous attendons toujours qu'elles se concrétisent. J'aimerais beaucoup que le gouvernement fasse de temps en temps ce qu'il prêche.

Mes collègues de l'Alliance canadienne, comme les députés d'autres partis de l'opposition, ont signalé de nombreux faits lorsqu'ils ont pris la parole, aujourd'hui, au sujet de la motion d'opposition. En voici quelques autres.

Premier fait: Ottawa dépense une très faible partie des recettes partagées de la taxe sur l'essence dans le réseau routier canadien. Deuxième fait: au cours des dix dernières années, et en dépit de l'influence que l'aspirant premier ministre a exercée sur le budget fédéral, la taxe d'accise fédérale sur l'essence a augmenté de 33 p. 100. Troisième fait: les taxes sur l'essence au Canada sont deux fois plus élevées qu'aux États-Unis.

Ces faits, comme de nombreux autres, sont indiscutables. Il est indéniable qu'alors que les taxes fédérales sur l'essence permettent au gouvernement d'encaisser des recettes énormes, ce dernier n'en dépense qu'une faible partie dans l'amélioration et l'entretien du réseau routier. On estime qu'il faudrait injecter 17 milliards de dollars dans l'infrastructure routière canadienne.

La politique de l'Alliance canadienne prévoit ceci:

Nous allons assurer que les fonds tirés des taxes imposées à des fins précises sont utilisés à cette fin seulement, que ces taxes sont éliminées lorsqu'elles ne sont plus nécessaires, et que les fonds ainsi recueillis ne sont pas ajoutés aux recettes générales.

Cela ne vous semble-t-il pas plein de bon sens, monsieur le Président?

Conformément à cette politique, il existe une solution allianciste. Comme l'a déclaré récemment le chef de l'opposition officielle:

Nous proposons plutôt que le gouvernement fédéral renonce pour toujours à une partie des taxes fédérales sur l'essence—disons, de 3 à 5¢ le litre—et permette aux provinces de percevoir cette partie. Pour s'assurer que cet argent ne servira pas à d'autres fins, le transfert de ces recettes aux provinces et aux municipalités serait conditionnel à la signature d'une entente voulant que ces ressources servent aux infrastructures.

Les crédits

Certains de mes collègues, dont le député libéral qui vient de prendre la parole, ont fait savoir que cette politique sèmerait la discorde dans tout le pays, qu'elle ne favoriserait pas l'unité canadienne et que, d'une certaine façon, l'Alliance canadienne est un parti régional qui ne s'intéresse pas du tout à l'ensemble du Canada. Je me permets de dire au député qu'il se trompe complètement et qu'il a besoin d'une petite leçon d'histoire. Contrairement au Bloc québécois, qui est venu à la Chambre dans l'intention de détruire le Canada, le Parti réformiste, dont est sorti notre parti, avait pour slogan: «L'Ouest veut être de la partie», et il veut être de la partie pour améliorer notre pays. Nous croyons que le partage dans tout le Canada des recettes tirées des taxes sur l'essence, qui devraient servir à la réfection du réseau routier de tout le Canada, est une façon de favoriser l'unité canadienne et d'empêcher la destruction du Canada.

Les Canadiens paient leur essence trop cher, en partie à cause des taxes excessives que le gouvernement fédéral impose à tous les consommateurs. La solution est simple: il faut réduire les taxes sur l'essence et conclure avec les provinces une entente pour la création d'un fonds que pourront utiliser les provinces et les municipalités afin de moderniser les infrastructures et réparer le réseau routier canadien.

• (1615)

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais bien qu'il soit aussi facile que le prétend le député d'accorder une réduction d'impôt et d'espérer que les provinces emboîteront effectivement le pas. Encore une fois, le problème est que les municipalités...

Une voix: Une entente signée.

M. Bryon Wilfert: De toute évidence, le député connaît déjà la réponse.

Le problème vient du fait que les municipalités sont des personnes morales créées par les provinces. Je n'aime pas particulièrement le terme, mais c'est le terme qu'on utilise. Le fait est que tout programme de partage des recettes entre le gouvernement fédéral et les municipalités entraînerait un contrôle des provinces à l'égard des municipalités. Encore une fois, il n'y a rien qui garantit que l'argent ira où nous le voulons. Au Québec, par exemple, la loi empêche les municipalités d'entretenir des rapports directs avec le gouvernement fédéral.

Nous n'avons aucune assurance que les recettes transférées iraient effectivement aux municipalités, même dans des ententes. Je signale au député que nous avons signé des ententes en vertu desquelles nous transférons des fonds au titre des soins de santé. Le problème c'est que, dans les provinces, l'argent ne va pas nécessairement aux régions qui en ont besoin.

Ma propre collectivité constitue un bon exemple. C'est la collectivité donc la croissance est la plus rapide en Ontario et probablement l'une des plus rapides au Canada. Pourtant, elle ne reçoit pas l'argent dont elle a besoin parce que lors du transfert de fonds, ce sont les gouvernements provinciaux qui décident et ils semblent savoir davantage ce qui convient le mieux.

Je crois que ce que le député veut dire, ou ce qu'il a dit, c'est que l'Ouest du Canada veut participer. Oui, c'est pour cette raison que le gouvernement a affecté 65 millions de dollars à des améliorations sur la route transcanadienne en Saskatchewan et 202 millions de dollars à Vancouver, grâce au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. J'estime que c'est là le genre de programmes qui rejoignent les villes.

Dans le cadre programme d'infrastructure stratégique et du programme national d'infrastructure, nous savons que des programmes sont créés à l'échelon municipal et que les villes en bénéficient. Comment le député peut-il garantir que cet argent ira aux municipalités en vertu de la proposition allianciste?

M. Reed Elley: Monsieur le Président, de nouveau je vais renchérir sur ce qu'a dit le député d'Ancaster—Dundas—Flamorough—Aldershot et sur ce que vient de dire le dernier orateur au sujet de la nécessité d'avoir un gouvernement vraiment à l'écoute de tous les Canadiens.

Au cours des dix dernières années, le gouvernement a divisé le pays plus qu'il ne l'a uni.

La Chambre des communes serait-elle aussi divisée selon les régions si le gouvernement pouvait discuter et conclure des ententes tenant compte des intérêts régionaux, mais visant à préserver l'unité canadienne? Si le gouvernement tient vraiment à être perçu comme un gouvernement conciliant qui unit le pays d'une océan à l'autre, il doit travailler très fort en vue de trouver un terrain d'entente avec les provinces, les municipalités et les régions.

Il n'y a aucune raison pour laquelle cela ne pourrait pas se faire. Malheureusement, le gouvernement a créé un tel climat de méfiance partout au pays entre les provinces et lui-même que c'est devenu presque impossible.

Il nous faut un gouvernement qui saura réellement unir le pays et non un gouvernement qui continue à le diviser.

• (1620)

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, je m'insurge contre la dernière remarque du député. Le programme national d'infrastructure a été ratifié par le gouvernement fédéral et chacune des provinces. Je voudrais que le député explique pourquoi, malgré le climat de méfiance qu'il nous accuse d'avoir instauré, nous avons eu trois programmes nationaux d'infrastructure couronnés de succès depuis 1994, auxquels toutes les provinces ont souscrit?

Je ferai remarquer au député que la seule difficulté est que le programme peut naturellement varier jusqu'à un certain point dans une province, selon ce que peut vouloir une province, et pas nécessairement ce que veulent les villes de cette province. Je peux lui fournir des exemples. Au début des années 90, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique, sous des gouvernements néo-démocrates, les villes se sont vu imposer des autobus qu'elles n'avaient pas commandés. Je demande au député de nous dire si cela n'est pas un bon exemple de collaboration justifiant le recours à des ententes individuelles.

M. Reed Elley: Monsieur le Président, je reconnais que, dans le cadre du programme fédéral d'infrastructure, il n'a pas toujours été facile d'acheminer efficacement les fonds jusqu'aux provinces et jusqu'aux municipalités pour la réalisation des projets que les municipalités voulaient vraiment.

Je reconnais que tout cela a causé un énorme problème lorsque le NPD était au pouvoir en Colombie-Britannique. Je me rappelle très bien du cas que le secrétaire parlementaire a cité en exemple.

Les crédits

Je me suis assis pour discuter avec les membres des conseils de ma circonscription, et ce qui les inquiétait avant tout dans ce programme d'infrastructure dévolu du gouvernement fédéral à la province, puis aux administrations municipales, c'était qu'aucune entente n'avait été élaborée entre le gouvernement fédéral et la province pour rationaliser les besoins réels, afin que les municipalités obtiennent ce dont elles avaient besoin et non des autobus dont Vancouver avait besoin.

M. Jim Gouk (Kootenay—Boundary—Okanagan, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux de parler de la motion de crédits et peut-être de faire remarquer quelque chose aux députés libéraux d'en face. En novembre prochain, nous assisterons à un couronnement. Le Parti libéral va couronner un nouveau roi et, à moins d'un imprévu extraordinaire, ce sera l'ancien ministre des Finances, le député de LaSalle—Énard.

J'aimerais lire à la Chambre aujourd'hui un extrait du procès-verbal de la réunion, tenue le 4 décembre 1996, par le Comité des transports. La conversation se déroulait entre moi, à titre de membre du comité, et l'ancien ministre des Finances, député de LaSalle—Énard et futur premier ministre. Les libéraux d'en face feraient bien d'écouter attentivement pour comprendre la position qu'adoptait alors celui qui sera bientôt premier ministre. Nous parlions de l'idée des taxes spécialement affectées et de la taxe sur l'essence dont il est question encore aujourd'hui. Je me suis adressé à l'ancien ministre et j'ai déclaré:

Vous avez vous-même dit aujourd'hui que le gouvernement fédéral consacrait environ 300 millions de dollars par année à l'infrastructure routière, mais dans ma seule province, la Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral perçoit près du triple de ce montant en taxes sur les carburants. Les gouvernements provinciaux ont leur rôle à jouer aussi, mais notre fonction à nous est de nous interroger sur le rôle des pouvoirs fédéraux.

Je crois que ce que vous avez dit est juste. Nous ne pouvons pas dire du jour au lendemain: désolés, mais nous allons verser dans un fonds spécialement réservé à peu près 5 milliards de dollars. Pourtant, il faut commencer à le faire. Je crois que c'est la solution. Si l'économie tournait mieux, je serais en faveur d'une transition rapide. Vous avez toutefois raison de dire que l'économie est très fragile et que la transition devra se faire lentement. Je n'en pense pas moins que c'est la bonne solution, et qu'il faut commencer à mettre en oeuvre des mesures qui vont en ce sens.

Convendez-vous que nous devrions au moins examiner la possibilité d'amorcer la mise en oeuvre de cette idée, même si elle ne conserve au départ que un ou deux cents sur dix?

Le ministre des Finances et très bientôt premier ministre a répondu:

Je dois dire que, ayant été ministre des Finances pendant trois ans, j'ai sans doute beaucoup plus de mal à accepter l'idée de taxes spécialement affectées que lorsque je siégeais dans l'opposition. Il est probable que, lorsqu'on prend un poste comme celui-là, la façon de penser change.

J'ai répondu à mon tour:

Je me suis toujours demandé ce qui se passait.

L'ancien ministre des Finances a poursuivi ainsi:

Néanmoins, votre question demeure très valable, et vous la formulez très bien. Ce n'est pas vraiment une solution que nous envisagerions d'appliquer maintenant, simplement parce que le plus important—et je sais que vous êtes d'accord—est de régler notre problème financier fondamental et que nous ne devrions pas en ce moment réduire notre marge de manoeuvre.

Si je vous ai bien compris, ce que vous proposez, étant donné ce problème, c'est de commencer à appliquer ce genre de mesure de façon très modeste et d'en étendre progressivement l'application.

Ce que je dois vous répondre, [...] c'est que vous avez très bien posé la question. Un jour viendra où nous aurons la plus grande marge de manoeuvre, et nous pourrons peut-être alors envisager votre proposition. Mais, selon moi, nous devrions dégager des excédents raisonnablement importants avant que je puisse envisager cette idée. Permettez-moi d'être très clair avec vous, car vous avez posé la question dans l'esprit qui convient, et c'est dans le même esprit que je tiens à répondre.

Je lui ai alors rétorqué:

Nous nous sommes interrogés, entre autres choses, sur la relation de cause à effet. La question a été soulevée par les témoins et nous l'avons nous-mêmes examinée. Si nous dépensons un dollar maintenant, si difficile puisse-t-il être de trouver ce dollar, vu toutes les dépenses que nous avons à faire, nous pourrions réaliser des économies supérieures à ce dollar majoré des frais d'intérêt, car c'est toute la situation financière qui est transformée, si nous faisons des réparations mineures à des infrastructures qui exigeront plus tard des travaux très importants. C'est là un message qui est ressorti très clairement de beaucoup de témoignages.

Je sais que vous ne pouvez pas vous passer du moindre dollar. Je le comprends. Mais, de la même manière, si la perception d'un dollar entraîne des difficultés qui coûteront le triple, nous devrions peut-être réexaminer ces choses dans l'ensemble de ces contextes—la taxe spécialement affectée au réseau routier, et une réduction éventuelle des taxes sur le carburant pour le réseau ferroviaire.

● (1625)

Ce à quoi a répondu celui qui deviendra bientôt le premier ministre:

Dans ma première réponse à votre question, j'ai dit que nous serions peut-être en mesure—ce qui n'est pas le cas en ce moment—d'envisager votre proposition lorsque nous dégagerions d'importants excédents. Ce n'est pas que vous ayez tort de dire que, si on dépense un dollar maintenant, on pourrait fort bien réaliser par la suite des économies de cinq dollars. Vous n'avez pas du tout tort.

Ce que je voudrais toutefois vous dire, au fond, et je crois que ce sera très important, c'est qu'il y aura une deuxième étape dans le débat sur la situation financière au Canada. Nous dépasserons alors la question du déficit pour nous interroger sur le rapport entre la dette et le PIB, sur le pourcentage du PIB que la dette représente. À ce moment-là, l'argument que vous présentez deviendra très important.

Je suis désolé de prendre tant de temps, monsieur le président, mais les questions [du député] me paraissent excellentes. Le problème consiste à choisir le moment opportun.

Ces propos ont été tenus le 4 décembre 1996. Nous sommes en 2003. Le déficit a disparu. Le fonds de la taxe sur l'essence, instaurée pour aider à combattre le déficit, est toujours là. Nous n'avons pas dit à l'époque, et nous ne disons toujours pas que tout cet argent doit être cédé.

Comme je l'ai déjà dit tout à l'heure au député libéral, il est possible qu'il ne soit même pas légal que le gouvernement fédéral perçoive des taxes sur un élément qui est de compétence provinciale. En effet, l'article 92 de la Constitution dit:

La taxation directe dans les limites de la province, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux.

Les tribunaux ont interprété cette disposition plusieurs fois comme voulant dire que les provinces ont le droit exclusif de lever un impôt direct pour réunir des recettes destinées à des fins provinciales. Autrement dit, le gouvernement fédéral conserve le droit exclusif de s'opposer à l'imposition directe pour réunir des recettes destinées à des fins fédérales.

Si le gouvernement lève des impôts pour construire des routes à l'intérieur des parcs nationaux, question qui a été posée aujourd'hui pendant la période des questions à propos du parc national de Banff, il peut y avoir quelque justification pour la proportion de la route qui se trouve en territoire fédéral et dont le gouvernement est responsable, mais tout le reste relève de la compétence de la province et, à ce titre, les taxes imposées aux usagers de l'infrastructure provinciale ne doivent pas être versées au gouvernement fédéral.

Je vais m'arrêter là. De nombreux points de vue ont été exprimés aujourd'hui, mais le gouvernement est assoiffé d'argent. Il veut en obtenir de toutes les sources. Il n'a jamais vu d'impôt qui lui déplaît. Lorsqu'il en adopte un, même si c'est un impôt provisoire, il n'y renonce jamais. S'il renonçait simplement au montant dont il a dit par le passé qu'il devait servir à éponger un déficit qui n'existe plus, ce serait un excellent début.

Les crédits

• (1630)

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais faire un commentaire. En ce qui a trait à la soi-disant soif d'impôts du gouvernement dont parle le député, j'aimerais souligner que notre gouvernement est celui qui a réduit les impôts de 100 milliards de dollars sur une période de cinq ans. C'est le gouvernement qui a fait disparaître l'impôt sur le capital. C'est le gouvernement qui continue de rembourser la dette nationale, et nous sommes le seul pays du G-7 à le faire, et à avoir éliminé le déficit national de 42,5 milliards de dollars.

Pour ce qui est de savoir ce que nous faisons avec les recettes provenant des impôts, nous avons investi de grosses sommes dans les soins de santé. Au chapitre de l'infrastructure, je crois que même le député devrait être en mesure de reconnaître que lorsque nous avons mis sur pied le programme national d'infrastructure, qui s'étend maintenant sur dix ans, et que nous avons en fait adopté le programme d'infrastructure stratégique, il est clair que nous avons utilisé les recettes provenant des impôts en tenant compte des priorités des villes et des villages du Canada. Ce sont eux qui décident ce qui doit être fait. Ce n'est ni le gouvernement fédéral ni les provinces.

Ce qui me préoccupe, c'est que le député remettrait tout cela aux provinces, alors que la responsabilité appartient aux villes et aux villages.

D'un point de vue constitutionnel, le problème consiste à mettre un mécanisme sur pied. Aucun député de l'Alliance canadienne n'a été en mesure de m'expliquer comment ils s'y prendraient, compte tenu du fait que les municipalités sont des corporations créées par les provinces.

Aussi, en ce qui a trait aux programmes de partage des revenus, nous devrions presque leur demander de mettre au point quelque formule d'imposition au niveau local. Si le député veut vraiment aller le faire et donner davantage de pouvoirs aux villes, la meilleure façon d'y arriver serait que les provinces, qui sont en mesure de le faire, confèrent plus de pouvoir d'imposition aux municipalités. Je suis d'accord avec cela.

Je ne comprends pas pourquoi les membres d'un parti qui croit à la responsabilisation en matière d'imposition, c'est du moins ce qu'ils disent, préfèrent qu'un ordre de gouvernement remette l'argent qu'il a recueilli à une autre entité qui n'a pas de comptes à rendre à cet égard. J'aimerais entendre les commentaires du député à ce sujet.

M. Jim Gouk: Monsieur le Président, je suis heureux de répondre à certaines sottises que le député a débitées pendant la période de questions et d'observations.

Je ne peux pas croire que le Parti libéral fédéral puisse avoir le culot et l'arrogance de laisser entendre qu'il sait tout, qu'il possède toutes les bonnes réponses et que ma province, la Colombie-Britannique, ne peut pas prendre une décision financière raisonnable. Je n'accepte aucunement cela et je peux dire au député que les habitants de la Colombie-Britannique ne l'acceptent pas. Je suis sûr que les habitants des autres provinces seraient tout autant insultés de ces remarques irréalistes.

Le député a dit que le gouvernement avait jugulé la dette et le déficit. Il l'a fait effectivement. Il a procédé à 67 augmentations d'impôt.

Le gouvernement s'est vanté d'avoir réduit les cotisations à l'assurance-emploi de 11 cents, mais il ne dit pas qu'en même temps

il a augmenté les cotisations au RPC de 65 cents. Voilà comment les libéraux font leurs calculs. C'est absolument incroyable.

Le gouvernement dit que les provinces devraient accorder des points d'impôt aux municipalités et, pourtant, le député dit qu'il est absolument inacceptable que nous demandions que le gouvernement fédéral fasse exactement la même chose pour les provinces, à un moment où il les arnaque.

Le président suppléant (M. Bélair): Veuillez débattre les impôts dans le cadre de l'infrastructure.

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, mon collègue de la Colombie-Britannique, qui représente l'Alliance, un excellent député, a livré un discours formidable.

Le gouvernement a ce programme d'infrastructure pour les dix prochaines années. Je suis originaire de la Saskatchewan et il me semble que le gouvernement est invisible dans cette province avec ses programmes. En fait, il semble toujours enjamber la province.

Je m'inquiète quant à savoir si ce programme étalé sur dix ans dont parle le gouvernement prévoit une distribution équitable du financement entre toutes les provinces. Mon collègue est-il au courant de la façon dont ce programme sera administré? Ce programme sera-t-il équitable pour toutes les régions et les provinces du pays?

• (1635)

M. Jim Gouk: Monsieur le Président, je ne me lèverai tout de même pas pour dire qu'un programme adopté par le gouvernement libéral sera équitable, mais c'est peut-être l'intention au départ.

Je suis convaincu que lorsque le gouvernement a adopté le projet de loi C-68, le projet de loi sur l'enregistrement des armes à feu, il pensait que ce programme serait équitable. Il devait coûter 2 millions de dollars alors qu'il a déjà coûté 1 milliard de dollars.

Je frémis chaque fois que le gouvernement instaure un nouveau programme parce qu'il dépassera les coûts prévus et qu'il ne fonctionnera pas comme prévu. Il sera une assiette au beurre pour les amis du gouvernement s'il est susceptible de lui faire gagner quelques votes. En fait, c'est habituellement ce que fait le gouvernement avec les deniers publics. Il ne veut pas savoir où sont les besoins de travaux d'infrastructure, il veut savoir où les fonds publics peuvent lui permettre de se faire du capital politique.

Mme Karen Redman (Kitchener-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai le temps qui m'est alloué avec mon collègue d'Ottawa—Orléans. Je suis extrêmement heureuse d'ajouter personnellement quelques détails au sujet de la magnitude de l'aide que le gouvernement apporte aux municipalités pour financer leur infrastructure.

La feuille de route du gouvernement à cet égard est quelque chose dont nous pouvons tous être très fiers. Le gouvernement du Canada reconnaît depuis longtemps qu'investir dans l'infrastructure est essentiel à la qualité de vie des Canadiens. C'est essentiel à notre croissance économique et à la compétitivité de notre pays.

Les crédits

Tout ceci plaide en faveur des villes et des municipalités du Canada. L'une des premières décisions prises par le gouvernement quant il est arrivé au pouvoir en 1993 a été de mettre en place un programme d'infrastructure municipale de 2 milliards de dollars, le programme Travaux d'infrastructure Canada. C'était la plus importante de nos initiatives de dépenses nouvelles, et ce, en période de restrictions budgétaires très sévères.

En 1997, le gouvernement a élargi ce programme couronné de succès en y mettant 425 millions de dollars de plus. Ces ressources ont attiré la participation de partenaires, principalement les provinces et les municipalités, au programme Travaux d'infrastructure Canada. Ce programme a stimulé l'investissement de 8,3 milliards de dollars dans plus de 17 000 projets locaux d'infrastructure. Il a bénéficié à des localités dans tout le Canada. Ces dernières ont créé des emplois en période de croissance économique très lente.

Puis, dans le budget de 2000, le fédéral a renouvelé son engagement à investir dans l'infrastructure municipale. C'est à cette époque que nous avons mis 2,05 milliards de dollars dans le programme Infrastructures Canada. C'est conforme aux priorités des Canadiens. Le programme mettait l'accent sur les projets municipaux d'infrastructures vertes tels que l'adduction d'eau, le traitement des eaux usées, la gestion des déchets solides ainsi que l'amélioration de la qualité de notre environnement et l'assainissement de l'air et de l'eau, qui sont des objectifs nationaux.

On a annoncé des investissements fédéraux totalisant 1,1 milliard de dollars qui ont permis de financer 1 500 projets verts, là encore principalement des systèmes d'adduction d'eau et de traitement des eaux usées, et presque 900 projets pour améliorer les installations culturelles, touristiques, récréatives et urbaines. On a également investi dans le transport local et le logement social. Ces problèmes sont particulièrement prononcés dans ma localité.

Avec les ressources des partenaires provinciaux et municipaux, 2 400 projets d'une valeur de plus de 4,4 milliards de dollars ont été entrepris. Bien qu'il ne fasse aucun doute que le programme Infrastructures Canada ait un effet très positif sur l'infrastructure municipale, il devient de plus en plus apparent que ce programme n'est probablement pas le meilleur instrument pour répondre aux besoins d'infrastructure stratégique de très grande envergure. Cela comporte notamment les infrastructures situées dans les principaux centres urbains du Canada et de quoi répondre aux pressions commerciales croissantes aux postes de frontières clés.

Pour ces projets de grande envergure importants à l'échelle régionale et nationale, le gouvernement a créé, en 2001, le Fonds canadien pour l'infrastructure stratégique, assorti d'un financement initial de 2 milliards de dollars. En août dernier, le gouvernement a annoncé les paramètres clés concernant le fonctionnement de ce fonds. Depuis ce moment-là, le gouvernement a pris des engagements fermes à l'égard d'un certain nombre de projets dans des villes, notamment des projets concernant de nouvelles installations pour le traitement des eaux usées à Halifax et à St. John's et l'expansion du centre des congrès de Vancouver. Des fonds ont été octroyés pour soutenir le système de transport urbain à Toronto. Le fonds a permis d'investir dans des voies de contournement à Edmonton et à Calgary et dans l'expansion du canal de dérivation de Winnipeg. D'autres annonces seront faites dans les mois à venir.

Dans le dernier discours du Trône, le gouvernement du Canada s'est engagé à participer pendant 10 autres années à des travaux d'infrastructure publics. Le budget de 2003 a confirmé cet engagement et il a prévu un versement initial sous la forme d'un investissement de 3 milliards de dollars pour continuer de répondre

aux besoins d'infrastructure municipaux et stratégiques d'un océan à l'autre.

● (1640)

Dans l'allocation budgétaire qui vient d'être adoptée, les 2 milliards de dollars engagés seront versés dans le Fonds canadien pour l'infrastructure stratégique et ils serviront à répondre aux besoins d'infrastructure de grande envergure, y compris dans les principaux centres urbains du Canada. L'autre milliard de dollars qui a été engagé servira à répondre aux besoins de moins grande envergure des municipalités.

Je sais que ces investissements continueront de faire une différence dans les villes, les municipalités ainsi que les régions rurales et éloignées de partout au Canada. Nous avons établi un partenariat solide avec les provinces, les territoires, les municipalités et le secteur privé. Nous comprenons que les besoins et les priorités diffèrent partout au Canada. Nous comprenons que les municipalités ont besoin d'améliorer leurs infrastructures de base. Voilà pourquoi nous appuyons Yellowknife dans son projet visant à remplacer ses canalisations d'égout, Trois-Rivières dans son projet visant à réparer son réseau d'égouts, et Ritchot dans son projet visant à améliorer son usine de traitement de l'eau potable.

Les villes et les municipalités sont en constante évolution. Leurs besoins changent à mesure que leur population grandit. Voilà pourquoi nous aidons la ville d'Innisfail, en Alberta, à améliorer son réseau d'aqueduc cinq ans plus tôt que ce qui avait été prévu à l'origine. Les infrastructures de la ville pourront ainsi suivre sa croissance démographique. Voilà pourquoi nous aidons les habitants de Cornwall, à l'Île-du-Prince-Édouard, à améliorer leurs installations récréatives. Cela permet de tenir compte des besoins en évolution dans la région environnante. Cela améliore la qualité de vie et contribue à faire de ces endroits des endroits où il fait bon vivre et travailler.

Nous finançons également des projets comme GO Transit dans le Golden Horseshoe, la route 30 au Québec et le Centre des congrès de Vancouver, en Colombie-Britannique. Dans le cadre de ces projets, nous voyons une réaction fédérale aux besoins des villes pour soutenir des objectifs environnementaux dans le domaine du transport en commun ou dans le couloir commercial national—et cela s'applique directement à ma circonscription, même si nous sommes à plusieurs heures de route de la frontière—et pour appuyer le secteur touristique. Ce sont des éléments clés de l'économie canadienne.

Notre Fonds pour l'infrastructure frontalière, qui représente des crédits de 600 millions de dollars, est utilisé pour aider les villes et les municipalités à répondre à l'évolution de leur rôle dans l'économie canadienne. L'importance de nos relations commerciales avec les États-Unis a exigé de nouvelles réponses à la suite des événements du 11 septembre. Nous devons nous assurer que les principaux couloirs commerciaux fonctionnent de façon efficace. Lorsque ces couloirs passent par des villes frontalières, nous devons nous assurer que la sécurité des habitants de ces villes n'est pas mise en péril. C'est pourquoi nous soutenons les améliorations à l'infrastructure frontalière à Windsor et Niagara Falls.

Les crédits

L'engagement du gouvernement à l'égard de l'infrastructure est ferme et de longue date. Grâce à ses nombreux investissements dans l'infrastructure municipale et stratégique, le gouvernement a montré son fort engagement à l'égard des villes. C'est une position et un engagement que notre ministre responsable de l'Infrastructure a réitérés à la fin du mois dernier devant des centaines de maires et d'élus municipaux dans le cadre d'une rencontre qui a eu lieu à Winnipeg.

Depuis 1993, le gouvernement a fourni plus de 12 milliards de dollars en investissements dans l'infrastructure du pays pour répondre à des besoins locaux et régionaux et pour atteindre nos objectifs nationaux sur les plans socio-économique et environnemental.

Des partenariats avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, et avec le secteur privé dans le cadre de ces programmes, ont atteint plus de 30 milliards de dollars d'investissements dans l'infrastructure dans tout le pays. Ces partenariats sont essentiels, car nous devons investir non seulement en fonction de nos priorités nationales, mais toujours, également, en tenant compte des priorités locales, régionales et provinciales. Je parle de cela en tant qu'ancienne conseillère municipale et régionale.

C'est le type de partenariat que nous avons établi qui a permis des investissements dans des choses comme le University of Waterloo Research and Technology Park. Il a permis la réparation d'un pont à Wellesley, la restauration, à Cambridge, du Riverside Silk Mills et la construction d'un nouveau marché à Kitchener. Ce sont des priorités locales qui ont été identifiées au niveau local et nous avons aidé à assurer la réalisation de ces projets grâce à notre participation et à un partenariat de la part du gouvernement fédéral. Nous comprenons les besoins et nous avons un mécanisme qui répond aux besoins des municipalités et des provinces.

• (1645)

M. Charlie Penson (Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai écouté ce qu'avait à dire la députée de Kitchener-Centre à propos du programme de rénovation des infrastructures mis sur pied par le gouvernement libéral en 1994. Je sais que bien des libéraux, de toutes les régions du pays, sont très satisfaits de ce programme parce que ce sont eux qui en profitent le plus.

Ce que j'ai trouvé de très intéressant, c'est d'entendre la députée louer les mérites de ce programme d'infrastructures. Quand on parle d'infrastructures, la plupart des gens pensent aux routes, aux rues, aux aéroports, aux aqueducs, aux systèmes d'égout, mais bien des terrains pour jeux de boules semblent avoir été financés par le gouvernement libéral. En fait, le programme est loin d'être juste et équitable. Je me souviens que l'ex-député de Winnipeg, Lloyd Axworthy, qui était ministre à l'époque, semblait toujours obtenir environ trois fois plus de subventions pour sa circonscription que je n'en obtenais pour Peace River, la circonscription que je représente, même si les demandes d'aide financière étaient nombreuses.

Ne serait-il pas préférable de passer à un système qui éliminerait l'ingérence des élus dans les programmes de rénovation des infrastructures où le favoritisme règne? Ne serait-il pas préférable de créer un mécanisme qui permettrait aux municipalités de compter sur une source constante de financement, comme les recettes provenant d'une taxe sur l'essence que leur remettraient les provinces et auxquelles aurait renoncé le gouvernement fédéral? Ce genre de programme ne serait-il pas préférable au programme d'infrastructure qu'on a connu par le passé et qui était de nature partisane?

Mme Karen Redman: Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'avoir écouté mes remarques aussi attentivement.

Je vais retourner dans mon passé, moi aussi, et lui dire que j'étais commissaire d'écoles durant le premier programme d'infrastructure à Toronto, que j'ai donc pu voir sous plusieurs angles. Le député semble mettre en doute la capacité des municipalités et des provinces à définir leurs priorités locales. Je peux dire par expérience que ces entités sont très capables de définir leurs besoins et de les classer en ordre de priorité. Il y a deux budgets, lorsque nous avons investi dans le Fonds d'habilitation municipal vert qui a été distribué par l'entremise de la Fédération canadienne des municipalités, nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons prouvé que nous reconnaissons la valeur de l'apport des autres niveaux de gouvernement.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté avec grand intérêt le discours de la députée, et les faits ne concordent pas. Je ne blâme pas la députée; je crois qu'il s'agissait d'un discours préparé à l'avance.

Je veux poser une question précise au sujet du plan d'action concernant le passage frontalier de Windsor. Un programme a été établi par les gouvernements fédéral et provincial, y compris un comité qui a pris huit mois pour faire son travail au lieu de 60 jours comme c'était prévu. Les deux gouvernements ont délibérément tenu la municipalité à l'écart du processus, ce qui fait qu'il n'y avait pas de partenariat dans ce cas.

Leurs recommandations consistent à travailler avec deux promoteurs du secteur privé pour un passage frontalier. Ils n'appuient pas le passage frontalier proposé par la municipalité, soit le tunnel. Ils ont dit qu'ils travailleraient avec la ville pour l'aider à faire son propre plan pour le tunnel, mais qu'ils ne fourniraient pas d'argent pour cela. Par contre, ils vont prendre 300 millions de dollars de l'argent des contribuables pour fournir des fonds à des sociétés privées, pour la privatisation des routes et des services.

Ils n'ont pas mentionné non plus le service de traversier, une proposition très efficace pour sortir les camions transportant des matières dangereuses des rues de la ville, afin que la municipalité n'ait pas à les surveiller.

Ma question est très précise. Pourquoi la municipalité a-t-elle été écartée du processus? Pourquoi, contrairement aux promoteurs du secteur privé, ne recevra-t-elle pas d'argent pour ses programmes?

• (1650)

Mme Karen Redman: Monsieur le Président, je suppose qu'on doit admettre que toutes les fois qu'un palier de gouvernement conclut une entente de partenariat, les leviers de commande changent de mains. Je suis d'accord avec mon collègue d'en face que toutes les solutions devraient être envisagées. C'est une initiative très importante à laquelle tout le monde devrait participer pleinement.

Je ne connais évidemment pas tous les détails du programme dont il a fait mention. Je dirai cependant que dans tous les programmes d'infrastructures municipales auxquels j'ai été mêlée, et j'ai assisté à d'importantes réunions régionales auxquelles étaient conviés les maires de municipalités du sud-ouest de l'Ontario pour discuter de ces questions, les municipalités ont été longuement consultées.

[Français]

M. Eugène Bellemare (Ottawa—Orléans, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole sur la motion proposée par le député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam.

Les crédits

Même si je comprends ses préoccupations et le remercie d'avoir porté cette question à l'attention de la Chambre, je ne peux appuyer sa motion.

Ne réalise-t-il pas que le gouvernement doit aujourd'hui composer avec les nombreuses demandes, dont la sienne, qui pèsent sur les ressources limitées de l'État? Je le souhaite, car il importe que le gouvernement maintienne fermement son engagement d'assurer une saine gestion financière et l'équité du régime fiscal.

Le gouvernement entend maintenir une approche équilibrée pour gérer les multiples priorités et tensions auxquelles il est confronté, comme en témoignent les mesures annoncées dans le budget de 2003 et sur lesquelles je reviendrai dans un instant.

Depuis son arrivée au pouvoir en 1993, le gouvernement considère une saine gestion financière et l'équité du régime fiscal comme deux de ses priorités. Le maintien d'un juste équilibre entre ces deux priorités a été un défi pour le gouvernement. Il semble que les députés d'en face n'ont accordé aucune attention aux mesures fiscales adoptées par le gouvernement depuis 1993.

Le gouvernement sait très bien que le Canada a besoin dès aujourd'hui d'une économie plus productive, innovatrice et viable pour bénéficier demain d'une performance économique accrue. Notre régime fiscal joue un rôle clé dans la création d'une économie plus forte et plus productive.

Un régime fiscal efficace peut rendre plus attrayantes encore des incitations au travail, à l'épargne et à l'investissement. Il peut aussi appuyer l'entrepreneuriat, de même que l'émergence et l'expansion des petites entreprises. En outre, il faut absolument disposer d'un régime fiscal concurrentiel pour stimuler l'investissement au Canada, ce qui accélère la croissance économique et la création d'emplois.

C'est pourquoi le gouvernement a mis en place un plan quinquennal de réduction des impôts de 100 milliards de dollars—le plus vaste plan de l'histoire—, qui a renforcé les assises de la croissance économique et de la création d'emplois au pays, tout en aidant les Canadiens et les Canadiennes à revenu faible ou moyen.

Ai-je besoin de rappeler aux députés qu'en prévision du budget 2003, des Canadiens ont dit au ministre des Finances que nos choix budgétaires ne devraient pas simplement être un exercice de comptabilité, mais aussi le reflet de toutes nos valeurs.

Le budget que le ministre a présenté à la Chambre en février relève ce défi en respectant trois aspects de la société canadienne.

Premièrement, il bâtit la société à laquelle les Canadiens tiennent en faisant des investissements qui ciblent les besoins des citoyens, de leur famille et de leur collectivité.

Deuxièmement, il bâtit l'économie dont les Canadiens ont besoin en stimulant la productivité et l'innovation, tout en exerçant une gestion budgétaire prudente.

Troisièmement, il bâtit le système de reddition de comptes que les Canadiens méritent en utilisant les fonds publics à bon escient, en toute transparence et de façon responsable.

Facteur tout aussi important, le gouvernement est en mesure de relever ces défis d'effectuer d'importants nouveaux investissements, sans risquer de revenir à l'ère des déficits, du fait de notre engagement soutenu d'assurer une saine gestion financière.

Exactement comme je viens tout juste de l'expliquer, nous ne pouvons appuyer cette motion en raison des multiples demandes qui pèsent sur les ressources limitées de l'État et parce que nous nous sommes engagés à exercer une saine gestion budgétaire.

Notre engagement à l'égard d'une gestion budgétaire responsable est bien réel et rigoureux, et non simplement théorique, puisque nous avons déjà dégagé cinq excédents budgétaires consécutifs, amputé la dette fédérale de 47 milliards de dollars, instauré le plan de réduction des impôts de 100 milliards de dollars et profité de notre plus récent budget pour investir 34 milliards de dollars dans les soins de santé pour les Canadiens et les Canadiennes.

Dans le cadre du budget de 2000, le gouvernement a mis en place le plan quinquennal de réduction des impôts de 100 milliards de dollars. C'est le plus vaste exercice de compression des impôts de notre histoire. Le budget de 2003 prend appui sur le plan afin d'améliorer davantage le régime fiscal et de rendre plus attrayantes encore les incitations au travail, à l'épargne et à l'investissement.

• (1655)

Ce plan continue d'alléger de plus en plus le fardeau fiscal, à raison d'environ 24 milliards de dollars cette année et de 30 milliards de dollars en 2004.

Voyons cela d'un peu plus près. Par exemple, 75 p. 100 des mesures du plan de réduction des impôts ciblaient avant tout l'impôt sur le revenu des particuliers. En vertu du plan, l'économie d'impôt fédéral atteint 21 p. 100 en moyenne et 27 p. 100 pour les familles avec enfants.

Au nombre des principaux éléments du plan, citons: la pleine indexation du régime de l'impôt sur le revenu des particuliers depuis le 1^{er} janvier 2000; l'abaissement des taux de l'impôt sur le revenu des particuliers pour tous les contribuables; l'élimination de la surtaxe consacrée à la réduction du déficit; et la bonification substantielle de l'aide fiscale pour les étudiants de niveau postsecondaire.

Nous avons également doté le Canada d'un avantage au chapitre de la fiscalité des entreprises. Par voie législative, le gouvernement a réduit de 7 points le pourcentage du taux général de l'impôt des sociétés, qui est passé de 28 à 21 p. 100. Le taux a déjà été ramené à 23 p. 100 cette année et il sera de 21 p. 100 en 2004.

Les députés se souviendront que nous avons récemment débattu en cette Chambre du projet de loi C-28, la Loi d'exécution du budget de 2003. Ce projet de loi renferme plusieurs mesures d'amélioration du régime fiscal, dont bon nombre visent à aider les familles avec enfants.

La création de possibilités pour nos enfants est le plus important investissement que nous puissions faire. Par le biais de ce projet de loi, le budget de 2003 renforce, à plusieurs égards importants, notre engagement de longue date envers les enfants et les familles du Canada.

Premièrement, le soutien annuel destiné aux enfants des familles à revenu faible est accru par l'entremise de la Prestation fiscale canadienne pour enfants. Il atteindra 10 milliards de dollars d'ici 2007. Ainsi, les prestations annuelles s'élèveront à 3 243 \$ pour le premier enfant, à 3 016 \$ pour le deuxième et à 3 020 \$ pour chacun des autres enfants.

Deuxièmement, puisque le fait de prodiguer des soins à un enfant gravement handicapé impose un lourd fardeau aux familles, une nouvelle Prestation pour enfants handicapés, dont le montant sera indexé, permettra aux familles à revenu faible ou modeste ayant un enfant handicapé de profiter d'une aide supplémentaire de 1 600 \$ par année, à compter de juillet 2003.

Les crédits

Troisièmement, pour donner suite à une évaluation du crédit d'impôt pour personnes handicapées et aux observations d'un comité consultatif technique, une somme de 80 millions de dollars par année s'ajoutera à l'aide fiscale accordée aux personnes handicapées.

En outre, le budget étoffe et pousse plus loin les mesures fiscales adoptées dans les budgets précédents pour venir en aide aux besoins des personnes handicapées.

Un plus grand nombre d'enfants et de petits-enfants handicapés pourront bénéficier du transfert libre d'impôt du produit du régime enregistré d'épargne-retraite ou du fonds enregistré d'épargne-retraite d'un parent ou d'un grand-parent décédé. La liste des dépenses donnant droit aux crédits d'impôt pour frais médicaux sera étendue pour inclure notamment la somme supplémentaire qu'un particulier atteint de la maladie coeliaque doit déboursier pour les produits alimentaires sans gluten.

La main-d'oeuvre de haut calibre du Canada mérite aussi le soutien d'un régime fiscal concurrentiel, ce que le plan de réduction des impôts n'a pas négligé. Le budget de 2003 améliore davantage le régime fiscal au moyen de mesures pour stimuler l'épargne et l'investissement, aider les petites et moyennes entreprises et accroître la compétitivité du Canada.

Ainsi, afin d'inciter les Canadiens à épargner, le budget porte à 18 000 \$ sur quatre ans la limite des cotisations à un régime enregistré d'épargne-retraite et à un régime de pension agréé, et ce nouveau plafond sera indexé.

• (1700)

Je presse toutefois mes collègues de garder à l'esprit que toute nouvelle mesure fiscale doit être prise de concert avec notre engagement d'exercer une saine gestion financière. Nous devons nous demander à quels autres engagements nous devrions renoncer pour financer les propositions que nous étudions aujourd'hui. Comme le ministre l'a dit dans son discours sur le budget, nous ne retomberons pas dans l'ornière des déficits.

Il m'est impossible d'appuyer cette motion et j'invite d'autres députés à suivre mon exemple.

[Traduction]

M. Charlie Penson (Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Regina—Lumsden—Lake Centre.

Je suis heureux d'intervenir aujourd'hui, en tant que porte-parole en matière de finances de l'Alliance canadienne, sur cette motion de l'opposition proposée par notre parti.

Nous attachons beaucoup d'importance à cette question. Nous savons qu'il faut investir dans les infrastructures, les projets d'infrastructure, surtout dans les municipalités. La majorité des investissements sous ce rapport sont effectués dans les grandes villes. Nous sommes conscients de la détérioration des infrastructures, qu'il s'agisse des systèmes d'aqueduc et d'égout ou des routes.

Mon collègue de la Saskatchewan sait que le réseau routier dans sa province est en fort mauvais état, mais il est difficile pour une province rurale d'assurer l'entretien de ce genre d'infrastructure. On a donc besoin de fonds à cette fin.

On a très bien établi l'état de décrépitude des infrastructures partout au pays. Comme je l'ai dit plus tôt, j'entends par infrastructures les infrastructures primaires telles que les systèmes d'aqueduc et d'égout, les routes et les aéroports, ce genre de choses qui permettent aux municipalités de se développer. Je ne parle pas d'infrastructures de nature culturelle, comme des courts de bocce ou

des installations récréatives. On doit investir dans les infrastructures de base.

Comment les municipalités qui n'ont vraiment pas de source de revenu peuvent-elles s'y prendre? Après tout, elles sont la création des provinces, desquelles elles relèvent d'ailleurs, et celles-ci pourraient sûrement leur verser plus d'argent, mais leur fardeau est souvent déjà assez lourd. Il existe une source de revenu qui pourrait servir à cette fin; c'est pour cette raison que nous avons mentionné la taxe d'accise sur l'essence.

Au cours de l'année écoulée, cette taxe a permis de recueillir plus de 4,7 milliards de dollars. Certaines personnes pensent peut-être que, parce qu'il s'agit d'une taxe sur l'essence, tout l'argent recueilli est réinvesti dans le réseau routier du pays. Or, ce n'est pas le cas. Seulement 190 millions de dollars y sont affectés. Le reste est versé aux recettes générales et est essentiellement une vache à lait pour le gouvernement.

Les députés de l'Alliance canadienne sont d'avis qu'il faudrait trouver le moyen de permettre à nos municipalités de participer tout en respectant les domaines de compétence. Nous ne voulons pas que le gouvernement fédéral passe par-dessus la tête des provinces et verse des fonds directement aux municipalités.

La députée de Kitchener-Centre a fait l'éloge du programme d'infrastructures que le gouvernement libéral a mis en oeuvre en 1994, quand il a repris le pouvoir après une absence de 10 années. Ce genre de programme pose un problème, parce qu'il a un caractère essentiellement politique. Les libéraux ont profité de la situation. On a constaté que, partout au pays, les circonscriptions représentées par un député libéral reçoivent beaucoup plus d'argent que les autres, alors que les besoins sont énormes partout. Comme je l'ai signalé, le montant versé à ma circonscription de Peace River était environ le tiers de celui versé à celle de Winnipeg, qui était alors représentée par le ministre des Affaires étrangères, Lloyd Axworthy. C'était comme ça à peu près partout.

Il faut cesser de désigner les gagnants et les perdants en fonction du choix qu'ils ont fait aux élections. Il s'impose de développer un mécanisme qui permettra aux municipalités dont les infrastructures sont mal en point de disposer d'une source spéciale de revenu.

Il y a à l'heure actuelle une taxe d'accise de 10¢ le litre sur l'essence qui rapporte quelque 4,7 milliards de dollars. Le gouvernement fédéral devrait céder cette marge fiscale aux provinces. Les provinces pourront alors consacrer cet argent à moderniser les infrastructures des municipalités. Les provinces qui auront déjà répondu à ce besoin enregistreront un gain ou n'auront pas à prélever elles-mêmes cette taxe. Elles auront le choix. Avec un peu de courage, le gouvernement pourrait céder cette source de revenus aux provinces et éventuellement aux municipalités.

• (1705)

Qu'est-ce que je veux dire par là? Je veux dire que le gouvernement fédéral devrait être assez courageux pour abandonner 4,7 milliards de dollars de revenus. Je crois devoir expliquer d'où vient cette somme. Elle vient de revenus qui atteindront cette année quelque 180 milliards de dollars.

Les crédits

Nous avons vu dans le budget qui a été présenté le 18 février que le gouvernement libéral aime dépenser. Il se lance, en fait, dans une frénésie de dépenses comme on n'en a pas vu depuis l'époque Trudeau. En partie, parce que le premier ministre tient à s'acheter un héritage à laisser, un peu comme on peut s'acheter à fort prix un diplôme universitaire dans le sud des États-Unis. Soit dit en passant, il me semble que si quelqu'un ressent le besoin s'acheter un héritage à laisser après 40 ans de carrière, c'est qu'il n'a pas fait grand-chose pendant tout ce temps-là.

J'estime que le gouvernement peut amplement se permettre d'abandonner 4,7 milliards de dollars. Une partie de cet argent pourrait venir du ministère du Solliciteur général. Le programme d'enregistrement des armes à feu serait un bon endroit où aller le chercher. En outre, le ministre des Finances a demandé à tous les ministères de procéder à un examen des programmes afin de réduire les dépenses de 1 milliard de dollars. Nous croyons qu'il y a moyen de les réduire encore plus.

En fait, je regarderais du côté du ministère du solliciteur général. Le dépassement de coût du registre des armes à feu se chiffre presque à un milliard de dollars et approche probablement 2 milliards de dollars. C'est un bon endroit pour commencer.

Cela signifie que le gouvernement fédéral doit vivre avec 4,7 milliards de dollars de moins qu'à l'heure actuelle. Nous nous rendons compte que c'est un moment difficile pour des gens qui aiment réclamer des impôts et dépenser l'argent des autres, mais je ne crois pas que ce soit si difficile. J'estime qu'il serait approprié de procéder à un examen des programmes. Nous croyons qu'il est possible de trouver encore bien davantage d'argent simplement en supprimant le gaspillage et les dépenses inefficaces et en changeant les priorités en matière de dépenses gouvernementales. Permettez-moi de parler de quelques-unes de celles-ci.

Au chapitre du gaspillage, nous avons été témoins des scandales à DRHC et du milliard de dollars qui semble s'y être évaporé. Nous savons que le scandale des contrats de commandite continue de mijoter. En fait, il revient sur le tapis presque quotidiennement à la Chambre des communes.

Une voix: Et le musée du premier ministre.

M. Charlie Penson: Oui, le premier ministre a un nouveau musée dans sa circonscription et la liste est encore bien longue.

Mais il y a d'autres secteurs qui posent problème. Il y a ce que nous considérons comme des priorités mal choisies. Les subventions aux entreprises sont l'une d'entre elles. Le Nouveau Parti démocratique avait l'habitude de parler d'entreprises parasites et il voulait se débarrasser de cette forme de parasitisme. Or, à mon avis, il existe toujours et se porte fort bien. Franchement, l'Alliance canadienne a elle aussi un problème avec les entreprises parasites. Si les Canadiens veulent acheter des actions de Bombardier, de General Electric et de Pratt & Whitney, voire acheter toutes ces entreprises, laissons-les faire. Ils peuvent acheter ces actions, mais pourquoi le gouvernement du Canada devrait-il donner l'argent des contribuables à ces énormes compagnies?

Le gouvernement a mis sur pied un programme très étrange appelé Partenariat technologique Canada. Il le décrit comme étant une contribution remboursable. Qu'est-ce que cela peut bien vouloir dire? À un moment donné, le gouvernement se contentait de tout simplement leur donner l'argent par le truchement de subventions, mais il a fallu maquiller les choses un peu parce que la population a fini par comprendre ce qui se passait et elle était contre. Alors, ça s'appelle maintenant une contribution remboursable.

Qu'est-ce que c'est que ça? Nous n'avons pas encore vu la partie remboursable depuis que le programme est entré en vigueur en 1995. En fait, le rendement sur l'investissement est de 2 p. 100 seulement pour le gouvernement du Canada. À notre avis, le gouvernement dispose d'énormément de latitude pour trouver les ressources dont il a besoin pour ce genre de programme, mais cela signifie qu'il doit se taper sur les doigts et s'autodiscipliner. Il doit réduire les dépenses. Nous croyons que c'est possible dans beaucoup de secteurs.

Qui seraient les gagnants? Les contribuables sont des contribuables, qu'il s'agisse de payer des impôts municipaux, des impôts provinciaux ou des impôts fédéraux. Nous parlons de la même personne. Mais nous savons que l'infrastructure des municipalités rurales et urbaines est en décrépitude. Elle a besoin d'être remplacée, ce qui représente d'énormes dépenses en capital. Nous croyons que la solution réside dans une source de revenu prévisible et apolitique. Céder des points d'impôt signifie que le gouvernement doit honorer ses engagements. S'il cède des points d'impôt et dit aux provinces que la taxe de 10¢ le litre sur l'essence leur appartient, il ne peut revenir sur sa parole et percevoir un autre impôt sur l'essence par la suite. Je crois que c'est la solution. Il nous faut simplement un gouvernement capable de faire preuve d'autodiscipline sur le plan des dépenses et nous trouverons le moyen de financer le programme dont il question. J'espère qu'il deviendra réalité.

• (1710)

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le député a fait des observations très intéressantes, mais il a peut-être oublié certains faits. Je rappelle que le 16 avril 2003, l'Alberta s'est vu accorder un montant supplémentaire de 43,2 millions de dollars destinés à 43 nouvelles initiatives communautaires, dans le cadre du programme national d'infrastructure Canada-Alberta.

Que dit le président de l'Alberta Urban Municipalities Association au sujet du programme national d'infrastructure? Il a déclaré que les municipalités membres de l'association avaient toujours des besoins importants en matière d'infrastructure, et il ajoute:

Le programme national d'infrastructure Canada-Alberta apporte une aide financière opportune aux importants projets liés à l'infrastructure. L'aide financière (de ce programme) permet aux municipalités membres d'apporter les améliorations nécessaires à l'infrastructure. L'infrastructure est une priorité élevée pour les districts et comtés municipaux.

En fait, j'ai félicité le gouvernement albertain et lui ai dit qu'il était celui qui avait le mieux fait pour la façon dont il avait approuvé ces projets avec le gouvernement fédéral et les municipalités présents à la table. Fait intéressant, l'association des municipalités de l'Alberta a fait savoir que ce projet était praticable, et l'Alberta a d'ailleurs déjà reçu 43 millions de dollars en avril.

Je n'ai pas entendu le député parler de ces avantages. J'aimerais savoir ce qu'il en pense.

M. Charlie Penson: Monsieur le Président, voilà une question bien étrange. Les municipalités vont évidemment se réjouir de recevoir cet argent. Les Albertains n'ont pas l'habitude de recevoir quoi que ce soit du gouvernement fédéral, aussi une somme de 43 millions de dollars, c'est comme de l'argent qui vient de chez eux. Si le gouvernement donnait à l'association des municipalités de l'Alberta le choix entre accepter cet argent dans le cadre d'un programme de ce genre, avec tous les aspects politiques que cela comporte, ou compter sur un fonds réservé, comme la taxe d'accise sur l'essence, je suis convaincu qu'elle préférerait s'en remettre à un fonds réservé, qui est prévisible, au lieu d'avoir à compter sur des programmes créés spontanément par le gouvernement pour acheter des voix.

Les crédits

En Alberta, je crois que les libéraux conservent tant bien que mal quelques sièges à Edmonton, et il serait intéressant de voir où ces subventions sont allées. L'expérience a démontré que ces subventions avaient un caractère très politique. Je ne dis pas qu'Edmonton-Ouest a obtenu la subvention, mais il y a de fortes chances que les choses fonctionnent de cette façon. Il en a été ainsi dans le passé, et je suis certain que s'il n'en tenait qu'à eux, les gens préféreraient pouvoir compter sur un fonds réservé, dénué de toute attache politique.

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je vais apporter un point de vue saskatchewanais, et peut-être même manitobain, à cette discussion. Il y a quelques années, le président d'Agricore United avait été sidéré de voir la somme considérable que le gouvernement fédéral retirait des collectivités agricoles du Manitoba et de la Saskatchewan parce que ces provinces dépendaient largement du transport et utilisaient énormément d'essence et de diésel. La somme était colossale et disproportionnée, et pratiquement rien n'était retourné à ces systèmes de transport des régions rurales.

Je connais le sentiment. Dans ma région, lorsque les gens parlent de programme d'infrastructure nationale, ils pensent à la politique de l'assiette au beurre, au copinage avec les amis des libéraux ou aux dépenses faites à l'est de l'Ontario. Voilà ce que pensent en général les gens dans ma région. Ils sont très méfiants devant tout programme du gouvernement fédéral.

Je voudrais poser une question à notre collègue de l'Alberta qui a prononcé un excellent discours à ce sujet. Est-il préférable, selon le principe de l'utilisateur payeur, de redonner le pouvoir d'imposition aux provinces, qui devraient l'avoir selon moi en vertu de l'article 92 de la Constitution où l'on pourrait ajouter les impôts directs, ou vaut-il mieux laisser une énorme bureaucratie fédérale dominée par les libéraux décider de la répartition de l'argent réservé aux infrastructures dans le pays?

• (1715)

M. Charlie Penson: Madame la Présidente, je suis entièrement d'accord avec le député de Prince Albert. Même dans le cas du transport ferroviaire, les transporteurs paient la taxe d'accise sur le carburant et il y a énormément de marchandises expédiées à partir de l'Ouest. Les prix que les expéditeurs et les consommateurs doivent payer reflètent cela. Leurs prix sont élevés parce que la taxe d'accise y est incluse.

Comme je l'ai dit, la taxe d'accise rapporte 4,7 milliards de dollars par année et seule une petite portion de 190 millions de dollars est retournée vers qui que ce soit. Cette somme est répartie entre toutes les régions du pays et il ne s'en trouve probablement qu'une infime fraction dans la circonscription du député de Prince Albert.

M. Larry Spencer (Regina—Lumsden—Lake Centre, Alliance canadienne): Madame la Présidente, c'est pour moi un plaisir de prendre la parole aujourd'hui pour commenter la motion de l'Alliance canadienne, qui se lit comme suit:

Que, de l'avis de la Chambre, il faudrait répondre aux besoins d'infrastructure du Canada au moyen d'un régime de financement stable, et que, par conséquent, la Chambre demande au gouvernement de réduire les taxes fédérales sur l'essence sous réserve d'une entente avec les provinces qui pourraient, grâce à cette marge fiscale, introduire une taxe spéciale afin de financer l'infrastructure des administrations provinciales et municipales.

Je veux porter quelques faits à l'attention de la Chambre et des Canadiens qui suivent le débat.

À l'heure actuelle, la taxe d'accise fédérale sur l'essence est de 10¢ le litre. En 2001-2002, le gouvernement fédéral a perçu 4,7 milliards de dollars en recettes. Certaines personnes pensent que la taxe sur

l'essence est une taxe spécialement affectée aux routes, ou qu'elle l'était. En réalité, la taxe d'accise fédérale sur l'essence a toujours été versée au Trésor. Elle avait à l'origine pour objet d'améliorer la situation financière du gouvernement et de décourager la consommation.

En 1975, le ministre des Finances John Turner a créé la taxe d'accise sur l'essence à titre de mesure pour «encourager immédiatement la conservation». Par la suite, d'autres mesures ont été prises pour accroître les recettes et éponger le déficit et la dette, les plus récentes ayant été annoncées dans le budget de 1995 que je cite:

Pour contribuer à réaliser les objectifs de réduction du déficit, le budget annonce une augmentation de l'impôt des sociétés ainsi qu'une augmentation de 1,5¢ le litre de la taxe d'accise sur l'essence.

Le gouvernement libéral se vante depuis des années d'avoir éliminé le déficit budgétaire, mais il n'est que trop heureux de continuer à percevoir la taxe d'accise pour faciliter ses dépenses inconsidérées. Il convient de noter que, sous la houlette de l'ex-ministre des Finances, les consommateurs canadiens ont été et continuent à être arnaqués à la pompe par une taxe qui n'a plus de raison d'être.

Voici quelques faits qui illustrent à quel point les libéraux arnaquent les Canadiens par l'intermédiaire de la taxe d'accise sur l'essence. Les automobilistes, comme je le mentionnais, ont payé 4,7 milliards de dollars en taxe d'accise en 2001-2002. Pendant cette même période, ils ont payé 2,25 milliards de dollars en TPS sur l'essence. En 2001-2002, ils ont donc payé au total 6,95 milliards de dollars en taxes fédérales sur l'essence et en TPS.

Une des choses les plus intéressantes au sujet de cette liste, c'est le fait que 329 millions de dollars du montant total de taxes payées au gouvernement fédéral proviennent de la TPS prélevée sur la taxe d'accise. C'est une taxe sur une taxe. Voilà la conception de l'équité fiscale des libéraux. Voilà la conception de l'honnêteté des libéraux. Non seulement le gouvernement continue de percevoir une taxe qui n'a plus de raison d'être, mais il prélève encore une taxe sur une taxe. Les contribuables payent donc deux fois. C'est cela la TPS.

La TPS, c'est la taxe sur les produits et services. C'est une taxe que le gouvernement a maintenue en dépit de sa promesse de la supprimer. C'est une taxe sur la consommation. C'est une taxe sur les produits de consommation, comme les bateaux, les voitures, les meubles, les vêtements et les aliments, bref sur tout ce que l'on peut acheter dans le commerce.

La TPS est aussi prélevée sur les services. Les services de réparation en tout genre tombent dans cette catégorie. C'est une taxe sur les services fournis au consommateur. C'est une taxe sur quelque chose dont se sert le consommateur, mais au moins le consommateur reçoit quelque chose d'avantageux pour lui, et, en ce sens, c'est cet avantage qui est taxé.

Quel avantage reçoit le consommateur quand il paye la taxe d'accise? C'est une taxe sur une taxe. Comment cela peut-il être équitable? Comment cela peut-il être légal? Ou est-ce légal? Si c'est légal, comment cela peut-il l'être? Pourquoi le public ne s'est-il pas encore révolté contre cette iniquité? Le gouvernement croit-il qu'il est juste d'abuser ainsi des contribuables? Pense-t-il que c'est honnête? Je ne pense pas.

Les crédits

● (1720)

Beaucoup de gens pensent que les taxes sur l'essence, particulièrement les taxes fédérales, sont censées être affectées aux routes. Comme je l'ai dit plus tôt, il s'agit là d'une fausse conception. Cependant, la notion voulant que cette taxe soit affectée aux routes et à l'infrastructure est bien accueillie par la population.

Selon un sondage mené par la ville de Regina en juillet 2002, 85 p. 100 des répondants étaient bien d'accord pour que les taxes sur l'essence soient affectées aux routes. Près de 88 p. 100 des répondants estimaient que les municipalités devraient recevoir une partie de la taxe perçue sur l'essence. Il n'est un secret pour personne que les municipalités de tout le pays, y compris celle de Regina, ont du mal à répondre à leurs demandes toujours croissantes en matière d'infrastructure.

Selon le mémoire que la ville de Regina a présenté au gouvernement de la Saskatchewan:

En termes simples, les recettes des villes ne sont pas suffisantes pour payer les coûts des services et de l'infrastructure auxquels on s'attend dans une ville. Les villes subissent également des pressions au chapitre des dépenses, particulièrement en ce qui concerne le financement en capital nécessaire pour améliorer une infrastructure vieillissante.

La question évidente devient donc celle-ci: que devons-nous faire? Notre motion d'aujourd'hui tente, du moins en partie, de s'attaquer au problème des besoins toujours grandissants des municipalités canadiennes en matière d'infrastructure. Elle présente une proposition convaincante. Notre chef, le député de Calgary-Sud-Ouest, a dit:

Nous proposons plutôt que le gouvernement fédéral renonce en permanence à une partie de la taxe fédérale sur l'essence, disons de trois à cinq cents le litre, et donne aux provinces le choix de recueillir cette recette. Pour assurer que cet argent ne sera pas utilisé à d'autres fins, le transfert de ces recettes aux provinces et, ensuite, aux municipalités serait conditionnel à la signature d'ententes selon lesquelles ces ressources seraient utilisées pour l'infrastructure.

J'espère que les gens comprennent qu'on propose une réduction de la taxe d'accise. Les provinces pourraient occuper cet espace fiscal, ou elles pourraient tout simplement accepter cette réduction.

Ce que nous proposons est appuyé par beaucoup de particuliers et d'organisations, comme en témoignent les observations suivantes, extraites du mémoire de Regina. La Fédération des contribuables canadiens écrit:

Les taxes sur l'essence sont des frais imposés aux usagers, et leur produit devrait être réservé avant tout au réseau routier, à son entretien et à son amélioration. Dans bien des cas, le prélèvement fiscal dépasse largement les dépenses faites sur les routes. Le gouvernement fédéral a engrangé les recettes, mais il n'a fait qu'une contribution symbolique aux dépenses sur les routes. Il faut que cela change.

Harry Kitchen a rédigé un article intitulé «Municipal Finance in a New Fiscal Environment». Il y écrit:

Parmi les possibilités qui sont généralement considérées comme des compléments possibles de l'impôt foncier, et non un remplacement, une taxe municipale sur l'essence serait très sensée des points de vue économique et politique, surtout dans les grandes zones urbaines où les problèmes de congestion sont graves.

L'un des problèmes auxquels nous faisons face dans le monde concret, surtout en Saskatchewan, c'est que le fardeau de l'infrastructure et des écoles retombe lourdement sur les propriétaires. Ils sont surchargés, car c'est le seul champ fiscal contrôlé par les municipalités, et l'impôt foncier continue d'augmenter.

Transports Canada dit ceci:

Le réseau des routes publiques du Canada atteint aujourd'hui quelque 900 000 kilomètres. Sur ce nombre, seulement 15 000 km appartiennent au gouvernement fédéral et sont entretenus par lui. La majeure partie de l'infrastructure routière fédérale est constituée de routes secondaires situées dans des parcs ou sur d'autres propriétés de l'État. Quelque 231 000 km du réseau national appartiennent aux provinces et aux territoires [...] Quant aux 655 000 km restants, ce sont les administrations municipales qui en sont propriétaires et qui en assurent l'entretien.

Cette partie du réseau englobe les rues et les artères situées dans les villes, ainsi que le vaste réseau des voies d'accès rurales.

Nous croyons au principe de la responsabilité et de la reddition des comptes. Notre motion permettrait d'atteindre ces objectifs et d'aider nos localités d'une façon concrète et fiable. J'exhorte tous les députés à soutenir cette motion pour assurer à nos municipalités les ressources financières dont elles ont besoin pour soutenir, renouveler et entretenir l'infrastructure dont elles ne peuvent se passer.

● (1725)

M. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Madame la Présidente, c'est avec plaisir que j'interviens dans ce débat sur l'infrastructure. Je crois que je partagerai mon temps de parole.

Dans le Nord, nous avons des besoins importants et particuliers à ce chapitre. L'Association des collectivités du Yukon a très éloquemment défendu ce dossier au fil des ans. Nous avons beaucoup plus de routes par tête qu'ailleurs au pays et nous faisons face à une situation difficile, tant du point de vue économique qu'environnemental, ce qui rend notre programme d'infrastructure très coûteux et nos besoins très grands. Nous avons bien sûr été très heureux lorsque le gouvernement du Canada, qui ne devait pas normalement s'occuper d'infrastructure, a présenté en 1993 son premier programme fédéral-municipal-provincial-territorial en matière d'infrastructure.

Ce programme a été très positif au Yukon. Toutes les municipalités ont reçu de l'argent. Il y avait un autre fonds distinct pour les premières nations et un grand nombre de très bons projets ont été financés grâce à ce programme. Le programme a tellement bien fonctionné qu'on y a accordé un budget supplémentaire de 425 millions de dollars pour le Canada. Par la suite, l'Association of Yukon Communities, la Fédération canadienne des municipalités et toutes les associations municipales du pays ont exercé des pressions pour que le programme soit de nouveau étendu en raison du succès remporté. Ce programme a profité aux Canadiens de partout au pays et a permis de répondre aux besoins définis par les gens et les municipalités.

En l'an 2000, la deuxième vague du programme municipal d'infrastructure a été amorcée avec un budget de 2,65 milliards de dollars sur six ans. De ce montant, 600 millions devaient servir à l'infrastructure routière stratégique. Dans notre région, les routes sont très importantes, à la fois pour le tourisme et pour le développement des ressources. La magnifique route de l'Alaska a reçu des fonds dans le cadre du programme stratégique d'infrastructure routière.

En 2001, le gouvernement a mis un autre programme d'infrastructure sur pied. Les programmes municipaux relatifs à l'eau et aux égouts ont également servi pour les loisirs et les routes. Toutefois, en plus de ces programmes auxquels toutes ces municipalités pouvaient faire appel, d'autres gros projets devaient être financés partout au Canada. Ces projets ne pouvaient bénéficier de fonds du programme original parce qu'ils auraient accaparé tous les fonds. Un programme spécial, connu sous le nom d'Initiative d'infrastructure stratégique, a été mis sur pied en 2001, et un budget de 2 milliards de dollars a été prévu pour financer ces énormes projets. Ce programme devait apporter une aide importante aux provinces et aux territoires, et au Canada en entier, sans avoir des répercussions sur les projets municipaux d'infrastructure.

Les crédits

Nombre d'entre nous avons exercé des pressions pour le maintien du financement de l'infrastructure. Nous avons été ravis de voir que le gouvernement fédéral prenait un nouvel engagement de 10 ans à l'égard de l'infrastructure. On a alloué un montant additionnel de 3 milliards de dollars à l'infrastructure: deux milliards de dollars pour doubler la taille du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et un milliard pour de nouveaux projets municipaux.

Par surcroît, on a ajouté nombre d'autres projets, j'en aborderai quelques-uns brièvement, qui étaient liés à l'infrastructure mais qui n'étaient pas nécessairement les programmes dont on parle aujourd'hui. Par exemple, le fonds vert pour les municipalités, que la Fédération canadienne des municipalités administre admirablement, est un projet pour lequel j'ai réclamé le maintien et l'augmentation du financement parce que c'était un projet lié ou connexe à l'infrastructure.

L'année où nous avons eu un budget serré, l'année où l'on ne finançait que peu de projets accessoires, j'ai été ravi de voir ce fonds faire l'objet d'une augmentation. Les municipalités en font un très bon usage aux quatre coins du pays. Ce programme est administré très efficacement par la Fédération canadienne des municipalités.

J'ai toujours été un ardent partisan des travaux d'infrastructure et j'ai exercé des pressions à cet égard. Nous avons besoin de fonds pour les autoroutes, si bien que la moindre formule prévoyant davantage de fonds pour les autoroutes me plaît. J'aimerais encore davantage que ce que réclame l'Alliance dans sa motion. Je suis originaire d'une région rurale du Canada et je tiens à parler au nom des habitants des régions rurales et à rappeler aux gens que, dans ces régions, nous avons un plus grand nombre de milles de route par tête, donc des besoins accrus et parfois des conditions plus difficiles.

● (1730)

Quelle que soit la formule retenue, elle doit en tenir compte car, avec toutes les routes à entretenir, si les ruraux se rendent dans un grand centre pour y acheter leur essence, comment obtiendront-ils alors un traitement équitable? Il faudrait régler tout cela.

Ayant occupé pendant de nombreuses années un poste de direction au gouvernement fédéral, je connais le fonctionnement de la Loi sur la gestion des finances publiques. Voilà un autre cas qu'il faut porter à l'attention des téléspectateurs canadiens et des nombreux aînés qui sont à l'écoute et qui nous sont si chers. Le gouvernement du Canada réunit tout l'argent venant de diverses sources, des taxes et de l'impôt sur le revenu, et il détermine ensuite ce qui est important et ce qu'il faut faire. Il n'apparie pas les recettes et les dépenses, car ce ne serait pas très logique si ces recettes diminuaient une année et qu'il ne pouvait verser assez d'argent à un secteur donné. Il réunit toutes les recettes et décide ce qui est le plus nécessaire, puis il attribue l'argent en conséquence. C'est la façon dont le Canada s'est financé pendant de nombreuses années.

Je tiens à féliciter le député conservateur de St. John's-Est, qui a dressé une excellente liste montrant pourquoi les taxes spécialement affectées n'ont pas fonctionné dans le passé et ne fonctionnent toujours pas. Qu'arrive-t-il si tout l'argent est affecté parce qu'il y a une grosse année dans un secteur donné et qu'il n'en reste plus pour la santé, les agriculteurs, la défense ou même les routes, même si ce n'est pas directement relié?

Je voulais aussi dire un bon mot au sujet de mon alma mater, et féliciter les associations municipales du remarquable travail qu'elles ont accompli partout au Canada pour favoriser l'adoption de projets d'infrastructure. La majorité des provinces comptent une importante association de municipalités, mais certaines d'entre elles en ont deux, pour les secteurs rural et urbain. Elles travaillent toutes avec

beaucoup d'acharnement. Les présidents et les membres des conseils d'administration sont tous des bénévoles et ils consacrent un nombre sans fin d'heures à aider les collectivités locales, et les directeurs administratifs sont très professionnels et ont accompli un superbe travail à l'échelle du pays.

Je tenais aussi à souligner que nous connaissons dans le Nord un problème, celui du pergélisol, qui accroît les coûts des infrastructures. En raison du réchauffement de la planète, il y a des collectivités et des administrations entières dont les immeubles changent. L'économie de certaines régions est tributaire de routes de glace, et ces dernières ne peuvent ouvrir toutes en même temps ou encore il peut y avoir beaucoup d'eau libre, ce qui empêche les déplacements. Des études sont en cours dans ce domaine mais, encore là, c'est un coût d'infrastructure supplémentaire.

Je félicite le gouvernement du Canada du travail qu'il a fait, par l'entremise du CNRC, à l'égard du guide d'infrastructure national. Ce guide étudie les meilleures méthodes employées au Canada pour ce qui est des infrastructures; les municipalités, qui sont parfois petites et qui ne comptent que quelques centaines d'habitants, peuvent ainsi partager de l'information et réaliser des économies, comme je l'ai expliqué au sujet des ponts de glace.

Je veux aborder une autre question liée au Nord. Les projets de grande envergure ne peuvent être mis en oeuvre là-bas; ils sont destinés uniquement aux grandes villes et sont conçus pour le Sud et les régions non rurales. Toutes les municipalités du Yukon, sauf une, comptent moins de 3 000 personnes, et la plupart en comptent moins de 1 000. Il est impossible de mettre en oeuvre d'énormes projets dont les limites minimales sont de 10 millions de dollars dans une localité de 100 personnes. Ce serait insensé; il nous faut donc être très sensibles aux besoins des régions.

Il y a quelques semaines, j'ai assisté à une réunion de l'Association of Yukon Communities; celle-ci voulait s'assurer que les programmes ne soient pas groupés de manière à représenter d'énormes sommes. Elle a adopté une résolution selon laquelle l'Association of Yukon Communities et le forum du Nord de la FCM devraient se pencher sur cette question qui empêcherait les petites localités et les localités du Nord de satisfaire aux critères des programmes d'infrastructure.

Je tiens à féliciter le Comité des finances et le gouvernement du Canada d'avoir récemment reconnu que le financement par habitant dans le Nord ne fonctionne pas parce qu'il y a trop de milles de route par personne, trop peu de contribuables et une foule de problèmes d'infrastructure compliqués. Le gouvernement a modifié ses règles d'allocation des fonds de manière à tenir compte des grands besoins d'infrastructure du Nord qui sont importants à la fois pour les municipalités et pour le développement économique. J'en suis très reconnaissant au gouvernement.

● (1735)

M. James Rajotte (Edmonton-Sud-Ouest, Alliance canadienne): Madame la Présidente, j'ai écouté attentivement les propos du député de Yukon. Il a parlé avec éloquence de toutes ces bonnes choses que fait le gouvernement, selon lui, mais je pense qu'il devrait aborder quelques questions qui nous apparaissent fondamentales, afin de définir clairement sa position. Il pourrait indiquer notamment s'il appuie la motion de l'Alliance voulant qu'on conclue une entente quelconque avec les provinces pour libérer la marge fiscale et garantir à ces dernières un financement plus stable au chapitre des infrastructures.

Les crédits

Je lui demanderais précisément s'il est d'accord avec l'Association canadienne des automobilistes, la Fédération des contribuables canadiens et d'autres groupes, qui trouvent tout simplement injuste de réinvestir seulement 5 p. 100 des recettes provenant de la taxe sur l'essence dans les infrastructures, et qui pensent qu'il faudrait investir davantage dans ce domaine. C'est essentiellement la raison de la motion que nous présentons aujourd'hui.

Trouve-t-il que le pourcentage du montant provenant de la taxe sur l'essence dépensé dans les infrastructures n'est pas suffisamment élevé? Si c'est ce qu'il pense, considère-t-il la motion de l'Alliance comme un moyen de garantir un financement stable aux infrastructures et d'accroître le pourcentage des taxes sur l'essence qui y est consacré?

M. Larry Bagnell: Madame la Présidente, j'ai toujours plaisir à discuter avec mon collègue, et cela arrive très souvent au comité de l'industrie. Nous adorons cela, lui et moi. Nous sommes souvent d'accord, en fait, mais certes pas dans ce cas-ci.

J'ai bien dit que l'on devrait accorder beaucoup plus d'argent que cela au réseau routier, peut-être plus que ne le propose l'Alliance. Toutefois, comme je l'ai expliqué en long et en large et comme l'a lui-même expliqué ce matin le député de St. John's-Est, ce genre de mécanisme ne fonctionne justement pas.

En outre, je m'oppose absolument à ce que l'on transfère aux provinces une large part des pouvoirs et des ressources du gouvernement fédéral, comme le Bloc et l'Alliance le préconisent dans bien des secteurs. C'est notamment pour cela je suis en politique. Je crois dans une fédération forte, comme l'a dit ce matin la députée du Bloc, dans laquelle tout le monde collabore à l'unisson.

Je trouve plutôt intéressant que nombre des députés qui siègent juste à côté de moi et avec lesquels j'entretiens des relations de franche camaraderie ne songent qu'à dépenser, dépenser et encore dépenser. Ce crédit risque de hausser notre impôt sur le revenu ou d'alourdir la dette nationale, car il s'agit d'une dépense additionnelle. Cet argent ne tombera pas du ciel.

Ils veulent consacrer davantage d'argent aux agriculteurs, à la défense et à la santé, et tout cela est fort bien. Je suis d'accord, mais il n'y a rien d'étonnant à cela puisque je suis un libéral. Mais, si l'on hausse les impôts et alourdit la dette nationale pour payer toutes ces initiatives, il y aura un parti de droite quelque part au Canada pour lequel les Canadiens voteront dans l'espoir de réduire les impôts et la dette nationale. Ce sont là des objectifs admirables, mais il est à espérer qu'il y aura un bon parti de droite pour offrir constamment ce programme de telle sorte que les gens qui aiment cela, et il y en aura sans doute, pourront voter pour lui.

• (1740)

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Madame la Présidente, je crois que nous avons effectivement un parti de droite, soit l'Alliance et le Parti libéral, et c'est pourquoi le député de LaSalle—Émard a essentiellement essayé de voler cette idée à bien des égards.

Il est intéressant de signaler que le gouvernement n'a pas un bilan très reluisant en ce qui concerne les infrastructures municipales. Le problème que j'ai avec cette motion, c'est que nous n'avons toujours pas un financement stable à long terme. Cela fait partie du problème. Il pourrait y avoir de grandes fluctuations selon le taux d'imposition, le prix de l'essence et ainsi de suite.

Dans le budget actuel, il y a un plan sur dix ans qui prévoit seulement 50 000 \$ par municipalité. Je voudrais demander au député du Yukon, qui siège au Comité de l'industrie, ce qu'il pourrait offrir à sa collectivité pour 50 000 \$ par année.

M. Larry Bagnell: Madame la Présidente, je veux remercier le député pour ses remarques et pour avoir mentionné le député de LaSalle—Émard. Dans de nombreux exposés budgétaires, il a mentionné que le fait d'affecter des impôts à des fins précises ne fonctionnait pas. Des millions et des millions de dollars ont été investis dans les infrastructures par le gouvernement fédéral depuis 1993, ce que j'ai mentionné dans mon discours. Je ne me souviens pas d'avoir entendu le NPD dire, à cette époque, que ce serait là une dépense utile, et peut-être que le député pourrait m'écrire une lettre et me montrer comment il préconisait cette idée en 1993.

Je suis très heureux que le gouvernement libéral du Québec, lorsqu'il a présenté son budget il y a environ une heure, a reconnu que les administrations locales n'ont pas les ressources dont elles ont besoin. Après des années de compressions, il va s'entendre avec elles sur des modalités de financement.

Mme Aileen Carroll (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, Lib.): Madame la Présidente, le député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam a proposé la motion à l'étude aujourd'hui et je lui en suis très reconnaissante pour trois raisons.

Premièrement, il demande à la Chambre d'aborder une question extrêmement importante. L'avenir de tous les Canadiens repose sur l'état des infrastructures du Canada. Cela a une incidence sur notre capacité de travailler efficacement, de promouvoir notre croissance économique, de soutenir la concurrence sur le marché international et de vivre confortablement et en toute sécurité. Qu'on parle du béton qui recouvre nos routes ou des câbles à fibres optiques qui constituent l'infrastructure, on parle de l'infrastructure qui aide le Canada à bien fonctionner. Un élément aussi important pour notre pays est nécessairement d'une extrême importance pour le gouvernement.

Deuxièmement, je suis reconnaissante envers mon collègue, parce que sa motion renferme une proposition qu'on entend souvent ces jours-ci. De plus en plus de gens nous proposent «des solutions simples aux défis que posent de nos jours les infrastructures au Canada». Par exemple, on propose au gouvernement de céder ses recettes fiscales aux provinces et aux municipalités, de donner plus de pouvoirs de taxation aux provinces et aux localités. Le débat d'aujourd'hui est fort utile, puisqu'il nous permet d'aborder un sujet qui intéresse grandement de nombreux observateurs et spécialistes.

Troisièmement, je suis contente, parce que cette motion me donne l'occasion d'expliquer deux choses. Elle me permet d'expliquer pourquoi la proposition du député ne fonctionnerait pas et pourquoi elle n'est pas nécessaire. Ces deux points constitueront l'essentiel de mon intervention cet après-midi.

Premièrement, pourquoi cela ne fonctionnera-t-il pas? Rappelons rapidement le libellé de la motion. On veut que la Chambre demande:

...au gouvernement de réduire les taxes fédérales sur l'essence sous réserve d'une entente avec les provinces qui pourraient, grâce à cette marge fiscale, introduire une taxe spéciale afin de financer l'infrastructure des administrations provinciales et municipales.

En relisant plus attentivement cette motion, nous nous apercevons que la proposition n'a rien d'une «solution simple» aux défis que pose l'infrastructure ou tout autre problème. En fait, il s'agit plutôt d'une solution d'un tel niveau de complexité que la proposer équivaut à proposer une renégociation de la constitution.

Les crédits

Aux termes de la Loi constitutionnelle, les municipalités sont capables de générer des recettes grâce aux pouvoirs que détiennent les provinces. Celles-ci ont accès à toutes les assiettes fiscales, y compris les taxes sur l'essence. Le pouvoir des provinces est même reconnu dans la motion. Je rappelle qu'on y dit «sous réserve d'une entente avec les provinces».

• (1745)

[Français]

Mais voyons ce que la motion ne dit pas. Dit-elle dans quelle proportion le gouvernement fédéral devrait réduire les taxes sur l'essence? Non. Dit-elle quelle proportion convenue de cette nouvelle espèce d'espace fiscal sera affectée respectivement aux dépenses d'infrastructures des provinces et à celles des municipalités? Non. Distingue-t-elle les besoins en milieux urbains de ceux des régions rurales? Non.

Comment devons-nous obtenir les réponses à ces quelques questions? Je suppose qu'il faudra négocier.

[Traduction]

Manifestement, il est vrai que le gouvernement fédéral et les provinces peuvent s'entendre. Ils l'ont fait dans le passé et ils pourront le faire à nouveau à l'avenir, mais il serait vraiment extraordinaire de faire en sorte que dix dirigeants provinciaux réunis dans la même pièce réussissent à s'entendre sur le montant qu'on doit consacrer aux mêmes types de programmes d'infrastructure, provinciaux, municipaux, ruraux et urbains. Il faut ajouter à ces négociations le point de vue des dirigeants municipaux de tout le pays et tout à coup, les chances de trouver une solution satisfaisante se feront tellement minces qu'il ne faudra rien de moins qu'un miracle.

Je dois dire qu'il y a plus de chances de voir les partis de droite au Canada s'unir sous une bannière que de voir cette motion devenir un jour une réalité. C'est vous dire à quel point elle est irréaliste. Il y a une autre raison pour laquelle cette motion est inapplicable et cela concerne les principes de bonne gestion et de bon sens, deux principes clés qui guident le gouvernement. Une des marques de commerce du gouvernement a été sa capacité de mettre de l'ordre dans les finances publiques tout en même temps ciblant les dépenses pour répondre aux priorités des Canadiens.

[Français]

Cette motion aiderait à lier les mains du gouvernement. Les taxes d'accise sur l'essence sont une importante source de recettes générales pour le gouvernement. Les recettes tirées des taxes fédérales, y compris la taxe d'accise sur le carburant, sont versées au Trésor.

Ce dernier finance une large gamme de programmes fédéraux dont tous les Canadiens et les Canadiennes profitent et auxquels ils tiennent, comme les prestations aux aînés, la défense nationale et les transferts aux provinces pour les soins de santé et l'éducation postsecondaire.

Cette motion reviendrait essentiellement à établir un fonds réservé, ce à quoi le gouvernement s'est toujours opposé.

[Traduction]

Le fait de consacrer des recettes fiscales à des programmes bien particuliers limite la souplesse des gouvernements lorsqu'il s'agit de répondre à une évolution des priorités et cela peut conduire à un surinvestissement dans certains programmes et au sous-financement d'autres programmes. De plus, il est difficile de prendre des décisions budgétaires à long terme en matière d'investissement dans le cadre

d'un programme financé par des impôts affectés à une fin spéciale, car les recettes tirées de ces impôts fluctuent d'une année à l'autre.

La troisième raison pour éviter d'affecter des recettes à certaines activités réside dans le fait que les initiatives possibles de dépenses, y compris dans le domaine de l'infrastructure, devraient être évaluées indépendamment des sources fiscales et examinées en tant que priorités concurrentes.

En fait, qu'arriverait-il si nous parvenions à un accord avec les provinces, ce qui, je peux vous l'assurer, exigerait bien des sacrifices et serait extrêmement pénible? Qu'arriverait-il si après avoir appliqué cet accord pendant quelques années, nous nous rendions compte que cela ne suffisait pas ou si après dix années environ, nous constatons que notre fonds spécial pour l'infrastructure provinciale a accumulé des surplus alors qu'on manque d'argent pour d'autres priorités? Demanderions-nous aux provinces de revenir à la table des négociations? Voilà les risques associés à des fonds réservés comme ceux que la motion propose.

Comme les députés le savent, le gouvernement doit faire face à l'heure actuelle à de nombreuses demandes avec ses faibles ressources. De ce fait, il est important que le gouvernement demeure fermement attaché à une bonne gestion financière.

Le gouvernement a l'intention de continuer de gérer de façon équilibrée l'éventail de priorités qu'il doit gérer et de pressions qu'il subit. Les infrastructures sont au nombre de ces priorités, je vous l'assure. J'ai tellement confiance en l'engagement du gouvernement en matière d'infrastructure que j'estime—c'est mon second argument—que la motion est inutile.

En effet, le gouvernement du Canada a confirmé, plus tôt cette année, son engagement à long terme en cette matière en annonçant un investissement de 3 milliards de dollars dans le budget de 2003. Cette somme constitue un important versement initial pour financer ce que le gouvernement fédéral s'est engagé à faire en 10 ans. Elle porte à plus de 12 milliards de dollars les sommes que le gouvernement du Canada a consacrées aux infrastructures communautaires depuis 1993. Celles-ci génèrent à leur tour des investissements en matière d'infrastructure totalisant plus de 30 milliards de dollars.

Depuis l'an 2000, le gouvernement du Canada a lancé de nombreuses initiatives d'infrastructure, visant chacune des projets différents réalisés dans des collectivités différentes.

• (1750)

[Français]

Par exemple, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique cible les projets de grande envergure, tandis que le Programme canadien des travaux d'infrastructure a appuyé la mise à niveau des services dans les collectivités de partout au pays. D'autres programmes d'infrastructures mettent l'accent sur le réseau routier, le logement abordable, les espaces verts et culturels, de même que l'infrastructure frontalière névralgique.

Grâce à ces investissements, le gouvernement fédéral comble déjà des besoins. Ces dépenses sont prévisibles et stables; elles ne dépendent pas des soubresauts de l'économie ou du marché.

Ces dépenses amélioreront la qualité de vie de tous les Canadiens et Canadiennes et stimuleront la croissance économique dans toutes les collectivités du pays en veillant à ce que nous disposions d'une infrastructure publique de tout premier plan.

Les crédits

[Traduction]

Nos amis d'en face voudraient nous faire croire qu'il suffit de conclure une entente ou d'y mettre le prix pour régler le problème. Le gouvernement sait que ce qu'ils proposent n'est ni simple ni pratique.

Il faut plus que de l'argent pour venir à bout de ce problème; il faut une vision, le genre de vision qu'offre le gouvernement. Il faut une façon concertée d'aborder les questions économiques, sociales et environnementales, laquelle est indispensable pour assurer le développement durable de nos villes à long terme. Il faut des solutions qui reposent sur des partenariats entre les gouvernements à l'échelon fédéral, provincial et municipal.

Le gouvernement ne prétend pas avoir toutes les réponses, mais je peux dire qu'aucune des réponses aux défis qui se posent au Canada en matière d'infrastructure ne se trouve dans la motion à l'étude. J'informe donc les députés, avec tout le respect que je leur dois, que je ne puis appuyer cette motion.

M. James Rajotte (Edmonton-Sud-Ouest, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je voudrais poser deux questions à ma collègue.

Premièrement, est-elle satisfaite du pourcentage des recettes de la taxe sur l'essence que le gouvernement réinjecte dans le réseau routier? Est-elle satisfaite? L'Association canadienne des automobilistes, elle, ne l'est pas. La Fédération des contribuables canadiens estime que 2,5 p. 100 de l'argent perçu par le gouvernement fédéral au moyen des taxes sur l'essence ont été réinvestis dans le réseau routier. La députée est-elle heureuse de ces résultats?

Deuxièmement, la motion précise, en partie, que «il faudrait répondre aux besoins d'infrastructure du Canada au moyen d'un régime de financement stable» et que «la Chambre demande au gouvernement de réduire les taxes fédérales sur l'essence sous réserve d'une entente avec les provinces». La députée peut-elle m'expliquer en quoi la motion que je viens de citer diffère d'une déclaration faite par le député de LaSalle—Énard, dont ma collègue appuie la candidature à la direction de son parti? Il a déclaré:

Nous devons simplement changer la façon dont les villes reçoivent au moins une partie de leur financement. Si les dirigeants municipaux optent finalement pour l'accès à une partie des recettes de la taxe sur l'essence, le gouvernement fédéral négociera avec les provinces l'évacuation partielle du champ d'imposition.

La députée peut-elle m'expliquer en quoi ces deux approches diffèrent sensiblement?

Mme Aileen Carroll: Madame la Présidente, je ne m'attendais pas à ce que le député me pose deux questions, et je ne les ai pas notées. En ce qui concerne la première question, je crois avoir compris que certains dénoncent le fait que 2,5 p. 100 des recettes de la taxe soient affectées au réseau routier. Je viens juste de finir d'en discuter. Je disais que le gouvernement n'est pas convaincu que l'affectation d'une partie de la taxe permettrait de répondre aux besoins, dans un contexte de fluctuation. Aussi, ce n'est pas en coulant les choses dans le béton ou en affectant un montant précis que nous répondrons aux besoins.

La capacité de faire preuve de souplesse et la possibilité de puiser dans une caisse générale pour répondre aux priorités est une bien meilleure façon de gouverner, surtout dans notre contexte financier.

En ce qui concerne les propos du député de LaSalle—Énard, j'écoute souvent avec enthousiasme et attention les suggestions que lui et les autres candidats formulent pour fins de discussion. Le député envisageait cette solution parmi d'autres. En tant qu'ancien

ministre des Finances, il a de grandes compétences, et je suis certaine qu'il engagera le pays dans des débats de ce genre.

La position actuelle du gouvernement est celle que j'ai décrite, et je m'en tiens à cette position.

●(1755)

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Madame la Présidente, voici la partie intéressante du débat d'aujourd'hui. L'ancien ministre des Finances a parlé d'un plan similaire, soit qu'il l'a volé soit qu'il l'a, à tout le moins, emprunté, et il ne traite pas de la durabilité à cause des hauts et des bas et de nombre d'autres éléments. Au coeur de la question, on essaie au moins de reconnaître qu'il y a une infrastructure efficiente. On ne peut nier cela.

Dans le dernier budget, on prévoit environ 50 000 \$ par municipalité. Qu'est-ce qu'une municipalité peut faire avec 50 000 \$. Ce montant est-il suffisant ou faudrait-il allouer davantage? Quand cela se fera-t-il?

Au moins, l'actuel ministre des Finances affirme pour le moment qu'il s'agit d'un versement initial, un tout petit versement initial, probablement de l'ordre de 5 p. 100 pour une maison. La FCM a pour sa part déclaré avoir besoin de 57 milliards de dollars à cause d'un déficit. J'estime que d'après le budget actuel pour les dix prochaines années, il faudrait jusqu'en 2193 pour véritablement atteindre cette cible.

Quand les municipalités recevront-elles un soutien financier approprié? Il est difficile de critiquer alors que les gouvernements a les outils sous les yeux et que, pendant dix ans, le député de LaSalle—Énard n'a jamais accordé le soutien financier nécessaire. Quand les municipalités recevront-elles leur juste part?

Mme Aileen Carroll: Madame la Présidente, je viens tout juste d'aborder cette question. J'ai signalé que le dernier engagement du gouvernement fédéral est de l'ordre de 3 milliards de dollars sur dix ans. Ainsi, depuis 1993, l'engagement du gouvernement à l'égard de l'infrastructure communautaire se chiffre à plus de 12 milliards de dollars.

Les municipalités sont au courant de ces engagements. Par surcroît, ils offrent une stabilité que l'affectation d'une partie de la taxe sur l'essence ne pourrait offrir à cause des risques de fluctuations.

Pour ce qui est des questions que les députés auraient aimé poser au député de LaSalle—Énard, je ne suis pas en mesure de répondre en son nom. Néanmoins, je signale que lorsque le député de LaSalle—Énard est à la Chambre, il est possible de lui poser ces questions. Je suis persuadée qu'il sera ravi de répondre au député.

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je suis heureux d'intervenir sur cette question importante aujourd'hui. Elle est importante pour diverses raisons, la plus importante, à mon avis, étant le fait que la municipalité où j'habite est vivement touchée par des problèmes de transport causés par des installations sous administration fédérale. Je m'explique.

La première installation serait le port de Vancouver dans la municipalité de Roberts Bank où j'habite. Le port connaît beaucoup d'activité. Il a connu une croissance extraordinaire au cours des dernières années, plus particulièrement depuis la fin des travaux de construction du terminal portuaire à conteneurs.

Les crédits

Au moment de l'inauguration du terminal, on estimait qu'il atteindrait sa pleine capacité dans une dizaine d'années. Le fait est qu'il l'a atteinte en trois ans environ, de telle sorte que des plans d'expansion sont en train d'être tirés. Cette expansion s'accompagne d'une augmentation de la circulation de camions dans les deux sens. Les camions arrivent et repartent chargés de conteneurs et tout ce trafic circule à un moment donné dans la municipalité où j'habite.

La deuxième installation portuaire sont les quais de Surrey-Fraser situés à l'extrémité ouest de la municipalité de Surrey, aux limites de la municipalité de Delta.

Avant de poursuivre, je devrais mentionner, madame la Présidente, que je vais partager mon temps avec mon collègue d'Edmonton.

Donc, ces installations portuaires sur le fleuve Fraser sont très achalandées. Le trafic a augmenté considérablement depuis quelques années, ce qui est bon pour le Canada. L'administration portuaire de Vancouver nous dit que chaque conteneur qui arrive au terminal de Vancouver contribue 1 000 \$ à l'économie canadienne, dont une grande part revient à la province de la Colombie-Britannique et le reste à la municipalité de Delta. L'ensemble du Canada bénéficie de la situation. Le problème est que le gouvernement fédéral ne paie pas sa part pour l'entretien des routes nécessaires pour ces deux ports.

En plus de ces deux ports, il y aurait lieu de mentionner que le trafic sur l'aéroport de Vancouver, le deuxième en importance au Canada par sa taille et son achalandage, passe par la circonscription de Delta—South Richmond.

Ces trois grandes installations fédérales causent d'énormes problèmes de circulation non seulement dans la municipalité de Delta, mais dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique. Le gouvernement fédéral ne verse pas sa juste part des montants nécessaires pour construire l'infrastructure et assurer le service à ces installations portuaires, loin s'en faut. Le gouvernement fédéral semble croire que sa responsabilité s'arrête à l'entrée du port, mais ce n'est pas le cas. Quelqu'un quelque part doit fournir l'infrastructure routière requise pour que ces ports continuent de s'agrandir et que les recettes qu'ils génèrent continuent d'augmenter.

Voici un exemple du genre de problèmes causés dans North Delta. Dans le quartier où j'habite, la principale route qui dessert les docks de Surrey-Fraser est essentiellement résidentielle, mais des milliers de semi-remorques empruntent quotidiennement cette rue résidentielle sur la route 2. Cette circulation de camions est continue. Ils transportent des conteneurs, mais peuvent aussi parfois transporter des matières dangereuses. On ne le sait pas. S'il se produisait un accident sur cette route, cela pourrait être catastrophique pour les résidents de la région, car l'artère principale menant au port traverse une zone résidentielle.

● (1800)

Le gouvernement fédéral est responsable. Ce port est de compétence fédérale. Tous les Canadiens profitent de la richesse générée par ce port. En fait, nous encourageons l'activité au port. Il est bon pour la Colombie-Britannique et pour le Canada que le port, même occupé comme il l'est, puisse desservir le Canada et toute l'Amérique du Nord.

Combien le gouvernement fédéral dépense-t-il pour les routes? On nous a dit que les dépenses fédérales pour les routes et les transferts aux provinces totalisaient 118 millions de dollars. Le gouvernement fédéral investit dans les routes 2,5 p. 100 de la somme qu'il encaisse en taxes sur l'essence. Il investit 1,7 p. 100 de ce qu'il encaisse en taxes sur l'essence et en TPS. Voilà une somme pitoyable, lorsqu'on

songe aux recettes que ces ports à eux seuls rapportent au gouvernement fédéral.

Pour toutes les raisons indiquées, certains fonds fédéraux devraient être réservés spécifiquement à l'amélioration de l'infrastructure dans le Lower Mainland.

Si nous remontons à 1965, à l'époque où la Transcanadienne a été construite, Ottawa a payé 50 p. 100 des coûts. Je vous l'accorde, la Transcanadienne était importante pour l'unité nationale. Toutefois, je considère que, aussi importante que la Transcanadienne ait pu être pour l'unité nationale quand elle a été construite, une infrastructure appropriée dans le lower mainland de la Colombie-Britannique, que je représente, est toute aussi importante si nous voulons que se poursuive le développement commercial reposant sur les ports et l'aéroport.

L'une des difficultés est que les taxes sur l'essence continuent à augmenter. En 1975, quand le ministre des Finances Turner a imposé la première taxe d'accise fédérale sur l'essence, elle était de 10¢ le gallon, soit 2,64¢ le litre. Aujourd'hui, la taxe d'accise plus la TPS s'élèvent en moyenne à 14,79¢ le litre. C'est 4,6 fois plus que lors de la création de la taxe fédérale sur l'essence.

C'est inacceptable. C'est une somme énorme. C'est une rentrée inattendue pour le gouvernement fédéral, mais ce dernier tourne le dos à son obligation de contribuer de manière importante à l'infrastructure qui dessert les installations fédérales dans ma circonscription.

C'est le problème clé qui doit être réglé. Si des installations ont un mandat fédéral, la responsabilité du gouvernement fédéral ne s'arrête pas à l'entrée du port. Elle ne s'arrête pas à l'entrée de l'aéroport. Elle doit s'étendre à l'infrastructure de transport nécessaire pour permettre aux installations ayant un mandat fédéral de poursuivre leurs activités.

On ne peut pas imposer des loyers exorbitants à l'aéroport de Vancouver ou exiger des redevances importantes au port de Vancouver sans remettre une partie de cet argent dans l'infrastructure.

L'argent qui est perçu ne retourne même pas dans l'Ouest. En fait, 99 p. 100 des transferts fédéraux aux provinces au titre du développement du réseau routier ont été dépensés à l'est de l'Ontario. Nous aussi nous avons des besoins. Je tiens à rappeler notre solution à la Chambre.

Je veux citer le chef de l'Alliance canadienne. Il a dit:

Nous proposons plutôt que le gouvernement fédéral renonce en permanence à une partie de la taxe fédérale sur l'essence, disons de 3 à 5¢ le litre, et donne aux provinces le choix de percevoir cette recette. Pour que cet argent ne soit pas utilisé à d'autres fins, le transfert de ces recettes aux provinces et, ensuite, aux municipalités dépendrait de la signature d'ententes selon lesquelles ces ressources seraient utilisées pour l'infrastructure.

Je pense que c'est une bonne suggestion.

● (1805)

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Madame la Présidente, le député dit que le programme d'infrastructure ne profite pas à l'ouest du Canada. En Colombie-Britannique seulement, 2 millions de dollars ont été versés au Vancouver Convention and Exhibition Centre, par exemple, pour faire la promotion du soutien et de la croissance économiques dans la région. Le fait est que l'UBCM, l'Union of British Columbia Municipalities, est un partisan de longue date du programme.

Les crédits

Certes, une des difficultés, c'est que nous devons conclure des ententes avec chacune des provinces. Si le député n'est pas d'accord sur certaines de ces ententes, il n'a qu'à s'en prendre aux gouvernements provinciaux qui les ont signées, mais le fait est que des fonds profitent aux villes et à leur population parce que le programme est axé sur les municipalités. Nous n'avons pas proposé l'exposition de Vancouver. Nous n'avons pas proposé d'injecter des fonds à Kitimat ou à Kamloops. Ce sont ces municipalités qui ont investi les fonds dans les réseaux d'égouts, l'approvisionnement en eau, les ponts et d'autres projets qu'elles croyaient importants.

Il y a une chose que je veux clarifier. L'opposition continue de parler de financement à long terme et, oui, nous avons maintenant du financement à long terme. Nous avons un programme de 10 ans qui a été demandé par la Fédération canadienne des municipalités. Nous avons donné suite à cette demande. Nous avons fait notre premier versement là-dessus et nous allons trouver le reste.

Je voudrais entendre la réponse du député. Comment peut-il affirmer que l'ouest du Canada ne reçoit rien alors qu'il profite du programme? Il ne s'agit pas d'une lutte est-ouest ou nord-sud. C'est une question qui intéresse tout le Canada. Nous avons créé un programme d'infrastructure national. Ce n'est que depuis quelques semaines que nos amis d'en face sont en mesure d'épeler le mot infrastructure. Je suis ravi qu'ils discutent enfin.

M. John Cummins: Madame la Présidente, les faits sont simples et brutaux: 99 p. 100 des transferts fédéraux accordés aux provinces pour les routes sont dépensés à l'est de l'Ontario. C'est une affaire entendue. Le député a parlé de montants insignifiants qui sont consacrés à différentes choses en Colombie-Britannique. Ils ne pèsent pas lourd auprès de ce qu'on dépense ailleurs.

Par exemple, j'ai sur mon bureau une pile épaisse comme ça d'annonces de députés libéraux des Maritimes. Et je ne collectionne ces annonces que depuis octobre. Cet argent est consacré aux ports des Maritimes, mais nous n'arrivons pas à avoir de l'argent pour draguer le cours inférieur du Fraser, ce qui est extrêmement important non seulement pour maintenir le débit, mais aussi pour prévenir l'inondation d'une grande partie des terres basses qui sont protégées par des digues. Il n'y a pas d'argent pour cela.

J'ai parlé de problèmes comme le port de Vancouver, les quais de Surrey et l'aéroport international de Vancouver. Ce sont des installations de ressort fédéral. Tout ce que fait le gouvernement, c'est tirer de l'argent de ces installations, le verser dans le grand coffre à Ottawa et le dépenser ensuite ailleurs. Il faut qu'une partie de cet argent soit consacrée à l'infrastructure de la Colombie-Britannique. Cela ne fait aucun doute. L'équité l'exige, mais il y a aussi des besoins criants qui justifient qu'on dépense cet argent en Colombie-Britannique, d'où il vient.

● (1810)

M. Bryon Wilfert: Madame la Présidente, encore une fois, le fait est que, en ce qui concerne les programmes d'infrastructure, les fonds sont affectés aux provinces en fonction de leur population. Là encore, nous avons des situations où les municipalités ont pris l'initiative des programmes. Le col Kicking Horse en est un bon exemple, et 62,5 millions de dollars ont été affectés à l'amélioration du pont à cet endroit.

Le fait est que des fonds sont investis. Ils sont investis dans des localités de tout le pays, car ces programmes sont créés à l'initiative des municipalités. Encore une fois, la difficulté que je vois dans la motion de l'Alliance, c'est qu'elle fait des présomptions au sujet des provinces. Qu'en est-il des recettes que les provinces perçoivent sur l'essence? Nous ne voyons pas un partage de ces recettes. Nous ne

voyons rien de tout cela, car dans certains cas, les provinces, et je mentionnerai seulement l'Ontario, puisque c'est celle que je connais, ont fait des compressions. Elles ont constamment réduit les fonds qu'elles consacrent aux municipalités.

Si le gouvernement fédéral n'intervenait pas, il n'y aurait pas de programme d'infrastructure. S'il n'intervenait pas, nous n'aurions pas dans le pays toutes sortes de projets dont bénéficie la Colombie-Britannique. Voilà ce qui est important. Sans le programme, sans la vision, qui est demeurée latente, comme je l'ai dit, pendant neuf ans, sous le gouvernement conservateur, nous serions plus mal en point que jamais auparavant, et c'est en raison de la décision du premier ministre que nous sommes allés de l'avant. J'entends constamment parler du député de LaSalle—Émard. Le fait est que le député de LaSalle—Émard et l'actuel ministre des Finances ont continué d'appuyer ce programme national d'infrastructure, et c'est là...

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Le temps est écoulé, mais j'accorde une minute au député pour répondre.

M. John Cummins: Madame la Présidente, nous discutons des sommes que le gouvernement consacre aux routes. Comme je l'ai déjà dit, 99 p. 100 des montants des transferts aux provinces pour la construction et la réfection du réseau routier ont été dépensés à l'est de l'Ontario. L'ouest ne reçoit rien. Voilà le problème. Chaque année, le gouvernement fédéral perçoit des sommes énormes au titre de la taxe d'accise sur l'essence en Colombie-Britannique. Il prélève des sommes énormes en taxes portuaires dans le port de Vancouver et sur les quais de Surrey Fraser de même qu'en taxes aéroportuaires sur l'aéroport fédéral. Ce sont des installations relevant du fédéral. Le gouvernement accroît de façon faramineuse ses recettes fiscales grâce à ces installations alors qu'il ne remet pratiquement rien pour appuyer l'infrastructure. C'est tout simplement inacceptable.

M. James Rajotte (Edmonton-Sud-Ouest, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je suis heureux d'intervenir au sujet de la motion présentée par l'Alliance canadienne. D'abord, je félicite mon collègue, le député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, du travail qu'il a accompli dans ce dossier. Il est assurément un leader dans ce domaine. C'est pour cela que les membres du caucus le surnomment affectueusement «James le Grand».

Je signale que je suis aussi responsable de ce dossier en tant que porte-parole du parti pour les questions relatives à l'industrie. Le gouvernement a jugé nécessaire de placer le dossier de l'infrastructure dans le portefeuille de l'industrie, où il est administré par les agences de développement régional, ce que je remets en question en tant que porte-parole pour les questions relatives à l'industrie, honnêtement, puisqu'il a été retiré du ministère des Transports, l'organe décisionnel qui devrait s'en occuper. Qui plus est, ces agences n'affichent pas un bon bilan au chapitre de la reddition de comptes et de la transparence en matière fiscale et elles ont la réputation de gaspiller les deniers publics. C'est un autre débat que nous aurons un autre jour.

L'Alliance canadienne ne croit pas que le gouvernement ait un rôle à jouer dans le financement de l'infrastructure du Canada. C'est ce que nous croyons depuis toujours. Nous ne dérogeons pas à ce principe. En revanche, nous croyons que l'infrastructure relève principalement des provinces et des municipalités, ces ordres de gouvernement qui sont près des gens et des endroits où se prennent les décisions en matière d'infrastructure.

Les crédits

L'Alliance canadienne réduirait donc la taxe fédérale sur l'essence sous réserve de la conclusion d'un accord dans lequel les provinces s'engageraient à utiliser cette marge fiscale pour financer des travaux d'infrastructure dans les secteurs de compétence provinciaux et municipaux. Nous maintiendrions également et augmenterions les sommes consacrées aux infrastructures frontalières et à d'autres secteurs de responsabilité première du gouvernement fédéral, dans le secteur Détroit-Windsor, par exemple, où il y a beaucoup de besoins à combler en matière d'infrastructure.

Je vais maintenant vous présenter des faits. Chaque année, Ottawa recueille environ 4,5 milliards de dollars en taxes sur l'essence. Pourtant, les recherches que nous-mêmes et d'autres organismes, comme l'Association canadienne des automobilistes et la Fédération des contribuables canadiens, ont effectuées révèlent que 5 p. 100 ou même moins de 5 p. 100 de la taxe d'accise sur l'essence est rendue aux Canadiens sous la forme d'un financement des routes par le gouvernement fédéral. C'est tout simplement inacceptable. C'est une pratique à laquelle le gouvernement doit mettre un terme s'il veut répondre aux besoins en matière d'infrastructure.

À titre de comparaison, et cela s'applique à certaines des observations faites par le secrétaire parlementaire du ministre des Finances, légèrement plus de 75 p. 100 des recettes que les gouvernements provinciaux tirent des taxes sur l'essence sont consacrées aux routes. À titre d'exemple, la province de Nouvelle-Écosse tire chaque année environ 215 millions de dollars des taxes sur l'essence et son budget annuel pour les routes est de 180 millions de dollars, ce qui correspond à 83 p. 100 des taxes sur l'essence. Le gouvernement fédéral recueille chaque année environ 130 millions de dollars en taxes sur l'essence en Nouvelle-Écosse, mais en vertu de l'accord de financement actuel, seulement 4 p. 100 de ce montant est réinvesti en Nouvelle-Écosse.

Nous éprouvons actuellement des difficultés avec toute la question du tourisme au Canada et en particulier avec la crise du SRAS. Le gros du tourisme et du commerce emprunte la route. Près de 90 p. 100 de tous les déplacements entre le Canada et les États-Unis sont effectués en automobile.

Le commerce fait aussi problème. Environ 65 p. 100 du commerce du Canada avec les États-Unis est tributaire du camionnage, en particulier dans des régions comme Windsor et Détroit. Presque toutes les provinces, dans les présentations qu'elles ont faites à l'occasion du récent examen de la Loi sur les transports au Canada, ont souligné qu'il est important que les passages frontaliers fassent partie intégrante d'un système de transport perméable et que ces passages jouent un rôle important dans la hausse des échanges et de la productivité.

Il a été établi que la diminution des dépenses en capital dans le réseau routier au Canada contribue au ralentissement de la productivité canadienne et explique l'écart entre nos niveaux de productivité et ceux des États-Unis. Plusieurs villes de l'Ouest ont connu ou connaissent une forte expansion sur les plans de l'industrie et de la population. Des routes ainsi que des systèmes d'égout et d'adduction d'eau sont essentiels à la stabilisation et au maintien de cette croissance. Je peux citer ma propre circonscription en exemple. Dans les secteurs sud et ouest de la circonscription, on assiste à une croissance phénoménale. Il en résulte manifestement des besoins accrus sur le plan des infrastructures de base.

J'avoue que j'ai trouvé encourageant l'exemple donné par le député de LaSalle—Énard, qui a fait volte-face encore une fois, et j'espère que ses collègues libéraux lui emboîtent le pas aujourd'hui. Le voici qui change d'idée et qui endosse la position de l'Alliance canadienne.

Je me permets de citer un extrait de son récent discours à la Fédération canadienne des municipalités. Voici, entre autres, ce qu'il a dit:

Nous devons changer la façon dont les villes reçoivent à tout le moins une partie de leur financement. Si les dirigeants municipaux préfèrent disposer d'une partie de la taxe perçue sur l'essence, le gouvernement offrira aux provinces de faire son deuil de la marge fiscale.

On croirait avoir déjà entendu cela, n'est-ce pas? On dirait que l'ancien ministre des Finances a fait volte-face encore une fois et endossé une autre position de l'Alliance.

● (1815)

L'ancien ministre des Finances n'est pas le seul à appuyer l'Alliance dans ce dossier. Le 18 décembre 1994, le député de Charleswood—St. James—Assiniboia a déclaré ce qui suit:

Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole pour exhorter le gouvernement à envisager sérieusement d'accroître le soutien à notre réseau routier national. Actuellement, seulement 10 p. 100 des recettes de 5 milliards de dollars perçues au titre de la taxe fédérale sur l'essence sont investis dans le réseau routier canadien. C'est tout simplement insuffisant.

L'Alliance canadienne a toujours été en faveur d'une politique d'investissement dans l'infrastructure. Nous croyons au bien-fondé d'accorder une marge fiscale aux provinces afin d'améliorer l'infrastructure urbaine et les routes provinciales.

Les dépenses dans les infrastructures constituaient un des éléments importants du premier livre rouge des libéraux en 1993. Ces derniers s'étaient alors engagés à créer des emplois à l'aide d'un fonds d'infrastructure de 2 milliards de dollars. En exerçant son pouvoir de dépenser dans les provinces, le gouvernement s'ingérait dans un domaine de compétence fédérale, ce qu'il continue de faire aujourd'hui.

Si je puis me permettre certains commentaires sur ma propre province, je dirais que les sommes destinées aux infrastructures ont servi à embellir les loges dans des amphithéâtres de hockey, au lieu d'être investies dans les routes et les systèmes d'égout dont l'Alberta et les autres provinces ont cruellement besoin.

En concluant une entente avec les provinces pour renoncer à la marge fiscale, on n'aurait plus à compter sur les bureaucrates fédéraux pour mener à bien l'actuel programme d'infrastructure. Les fonds seraient alors attribués directement aux provinces.

J'espère que tous les députés reconnaissent que le système actuel ne fonctionne pas et que le pourcentage des recettes fédérales provenant actuellement de la taxe sur l'essence est beaucoup trop faible. C'est inacceptable et la situation doit changer.

Deuxièmement, cette solution viable qui a été proposée par l'Alliance canadienne dans la motion déposée aujourd'hui par le député de Port Moody a également l'appui du député de LaSalle—Énard. Aucun député ministériel n'a encore réussi à nous expliquer en quoi la position de principe exposée par l'ancien ministre des Finances diffère de l'esprit de la motion déposée aujourd'hui par l'Alliance canadienne. Ils ne peuvent pas le faire.

Au cours d'un débat s'inscrivant dans le cadre de la course à la direction du parti, l'actuel ministre des Finances s'est fortement opposé à son prédécesseur sur une question de politique. L'ancien ministre des finances a modifié sa position et il est maintenant d'accord avec la nôtre. Je présume qu'il appuiera la motion lorsque viendra le moment du vote s'il veut être conséquent avec la position de principe qu'il a défendue.

Je me demande comment les autres députés libéraux voteront puisqu'une grande majorité d'entre eux appuient l'ancien ministre.

Les crédits

J'espère que tous les députés tiendront compte des besoins en matière d'infrastructure des municipalités et des collectivités du Canada qui doivent pouvoir compter sur un financement stable dans ce domaine, en appuyant la motion déposée par l'Alliance canadienne aujourd'hui.

● (1820)

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Madame la Présidente, puisque le député veut entendre ce qu'un libéral a à dire sur cette question, je vais acquiescer à sa demande.

Je vais citer le discours que l'ancien ministre des Finances a prononcé devant la Fédération canadienne des municipalités. Je veux que le député me dise en quoi cela ressemble à la position de l'Alliance canadienne. Il a dit ceci:

Beaucoup de villes ont laissé entendre que l'accès à une portion des recettes provenant de la taxe sur l'essence aiderait considérablement à rendre leurs budgets plus fiables et prévisibles.

Si, en bout de ligne, l'accès à une portion des recettes provenant de la taxe sur l'essence est le mécanisme que préfèrent les dirigeants municipaux, le gouvernement fédéral sera prêt à offrir aux provinces de leur céder cette marge fiscale, pourvu que:

...et c'est ce qu'ils omettent de dire...

...les provinces créent un moyen permettant aux administrations municipales de bénéficier des recettes qui seront ainsi obtenues; les provinces acceptent que ces fonds viennent vraiment s'ajouter à ce que les villes reçoivent déjà; et le plein montant de la marge fiscale venant de la réduction de la taxe sur l'essence soit versé aux villes d'une façon qui leur permette de prévoir cette source de recettes dans cinq ou dix ans.

Cela ne correspond vraiment pas à la position de l'Alliance canadienne.

Les réserves que j'ai par rapport à la position des députés alliancistes, c'est que non seulement ils viennent tout juste de se rendre compte qu'il y a des besoins d'infrastructure au Canada, mais en plus, ils semblent penser, à mon grand étonnement, que le député de LaSalle—Énard, qui n'a rien eu à voir avec le présent débat, appuie leur position.

Voyons maintenant une autre fausseté. Le député d'en face laisse entendre que l'Alberta n'obtient pas sa juste part. Dans le cadre du programme actuel, 508 millions de dollars seront investis dans des programmes d'infrastructure partout en Alberta, des programmes qui concernent les routes, les égouts, le tourisme, les installations récréatives, etc. Ce sont tous des projets conçus par les municipalités. Ils ne sont pas imposés par le gouvernement du Canada, Dieu nous en garde. Ce sont des projets élaborés par les villes, y compris celle du député.

Je pourrais parler de la situation du député. Ce dernier l'a peut-être oublié, mais dans le cadre du programme d'infrastructure stratégique, Calgary et Edmonton obtiendront 150 millions de dollars pour leurs voies de contournement. Qui a demandé ces voies de contournement? Ce n'est pas le gouvernement fédéral. Le député devrait vérifier auprès des maires d'Edmonton et de Calgary. En fait, l'idée a été proposée. Nous avons cru que ce serait un projet valable, le gouvernement de l'Alberta était aussi de cet avis, et le projet a été proposé.

Oublions le mythe selon lequel nous remettons une partie des taxes fédérales sur l'essence aux provinces, qui feront exactement ce qu'il faut dans les villes. Si elles avaient fait ce qu'il faut dans les villes au premier chef, nous n'aurions pas eu besoin d'un programme national d'infrastructure parce qu'elles se seraient occupées de ces besoins au niveau provincial, tel que le prévoit la Constitution.

● (1825)

M. James Rajotte: Venant d'un député aussi intelligent que le député d'en face, madame la Présidente, ces questions et observations me surprennent tellement que je ne sais pas par où commencer, mais je vais m'efforcer d'y répondre.

Pour ce qui concerne d'abord le député de LaSalle—Énard, le fait est qu'il appuie cette initiative stratégique proposée par l'Alliance canadienne. À la fin de la déclaration en question, l'ancien ministre des Finances parle des cas où il pourra se distancer plus tard de cette position de principe et dire qu'il ne s'est pas complètement entendu avec les provinces sur ces dix points de détail, de telle sorte que cela ne fonctionnera pas. Voilà. Toutefois, il a dit ceci:

Si l'accès à une partie de la taxe sur l'essence finit par être le mécanisme préféré des dirigeants municipaux, le gouvernement fédéral offrira à la province de lui céder une marge fiscale...

Ce qui revient sensiblement au même que ce que prévoit la motion que propose aujourd'hui l'Alliance canadienne.

Le principe fondamental est le suivant. Si nous voulons financer les infrastructures de tout le Canada, nous pouvons le faire de deux façons. Le gouvernement peut décider d'y consacrer 100 millions de dollars cette année, 2 milliards de dollars l'an prochain et pas un sou l'année d'après. Après avoir examiné tous les projets, il choisira les meilleurs au plan politique, mais c'est lui qui décidera des infrastructures prioritaires. La promenade Anthony Henday, à Edmonton, aura beau avoir vraiment besoin de réfection, le gouvernement croira, en fait, que l'argent doit aller à la construction de loges luxueuses au Skyreach Centre. C'est une décision politique qui est absolument mauvaise. C'est une façon de faire les choses, une façon complètement inacceptable.

L'autre façon, qui est meilleure, c'est que le gouvernement fédéral, qui a un pouvoir fiscal, accorde aux provinces et aux municipalités une source stable de revenus afin qu'ils puissent répondre à leurs besoins en matière d'infrastructure, qu'ils connaissent mieux que personne.

Les gens d'Edmonton et des environs connaissent leurs infrastructures, qu'il s'agisse de la 23^e Avenue ou de la promenade Anthony Henday, mieux que le gouvernement fédéral ne les connaîtra jamais, et ce sont eux qui méritent une source stable de financement, ce que cette motion vise à obtenir.

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Si la Chambre en est d'accord, je recommanderais, comme il ne reste que trois minutes, que nous prenions plutôt deux questions. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Madame la Présidente, j'aimerais simplement entendre le député avec qui je discute tout le temps au comité de l'Industrie me dire que, à son avis, il vaut mieux transférer l'argent à la Province de Québec l'argent destiné aux municipalités que de le donner directement aux municipalités en vertu d'ententes existantes.

Au cours des dix dernières années, le gouvernement du Québec ne s'est pas gêné pour refiler des dépenses aux municipalités, si bien que leurs routes et systèmes d'égout et d'aqueduc ne sont plus conformes aux normes. Il a mis fin à cette pratique, mais a demandé aux municipalités de financer des travaux, alors que la province leur versait autrefois des subventions pour qu'elles le fassent. En 2000, il a cessé de prendre l'argent des municipalités, mais il a aussi cessé de leur verser des subventions tenant lieu d'impôt au titre des services publics, subventions totalisant quelque 400 millions de dollars. On parle donc de 386 millions de dollars, puis de 400 millions de dollars par la suite.

Les crédits

Si la province entend traiter les municipalités de la sorte, pourquoi transférerions-nous l'argent aux municipalités par l'intermédiaire de la province, quand on peut le faire directement dans le cadre du programme d'infrastructures, comme on le fait actuellement?

M. James Rajotte: Madame la Présidente, voilà une très bonne question qui fait ressortir les différences d'orientation entre notre parti et celui, centralisateur, des libéraux qui pensent qu'Ottawa a toujours raison.

Il a été prouvé que les provinces réinvestissent un pourcentage plus élevé des recettes qu'elles tirent de la taxe sur l'essence dans les infrastructures que ne l'a fait le gouvernement fédéral depuis belle lurette.

Je prendrai la défense de n'importe quelle province, que ce soit le Québec, l'Alberta, la Colombie-Britannique ou l'Ontario, pour dire qu'elles connaissent mieux leurs propres besoins en matière d'infrastructures ainsi que ceux de leurs collectivités et municipalités que n'importe quel gouvernement fédéral de l'histoire de notre pays ne les a jamais connus. C'est ma position.

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je fais simplement un bref commentaire auquel je demande à mon collègue de répondre.

Ne convient-il pas avec moi qu'avec cette taxe sur l'essence qu'ils ne réinvestissent pas dans l'infrastructure, les libéraux ne font qu'aller prendre l'argent dans les poches des Canadiens?

Dans les collectivités de ma circonscription, notamment à Ridge, Mission, Agassiz et Harrison Hot Spring, ces fonds pour l'infrastructure s'avèrent grandement nécessaires. Cet argent devrait rester dans la province pour assurer un financement stable à long terme des programmes d'infrastructure.

Le député n'est-il pas d'accord avec moi pour dire que, à l'heure actuelle, le présent gouvernement ne fait qu'utiliser les recettes de cette taxe sur l'essence pour remplir ses coffres et verser de l'argent à ses partisans pour acheter des votes?

M. James Rajotte: Madame la Présidente, mon collègue a tout à fait raison. Lorsqu'on y regarde de plus près, on constate que la taxe fédérale d'accise génère des recettes d'environ 4,7 milliards de dollars et que le gouvernement dépense environ 100 millions de dollars pour l'infrastructure. Si on examine les pourcentages, selon la Fédération des contribuables canadiens, une proportion de 2,5 p. 100 uniquement, des taxes perçues par le gouvernement fédéral au titre de l'essence, est investie dans les routes. Si on ajoute la TPS, l'investissement baisse alors à 1,7 p. 100. C'est tout à fait inacceptable et il faut mettre un terme à cette pratique.

Les provinces, les municipalités et les collectivités ont besoin d'un financement stable. J'exhorte les députés de tous les partis d'adopter la motion de l'Alliance canadienne pour qu'il soit possible d'offrir à ces collectivités le financement dont elles ont besoin.

• (1830)

[Français]

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Comme il est 18 h 30, il est de mon devoir, d'interrompre les délibérations et de mettre aux voix sur-le-champ toute question relative aux travaux des subsides dont la Chambre est maintenant saisie.

La mise aux voix porte sur la motion principale. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le Président: Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le Président: Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

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

Et plus de cinq députés s'étant levés:

[Traduction]

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Conformément à l'ordre adopté le mercredi 11 juin, le vote par appel nominal est reporté jusqu'à 20 heures.

* * *

[Français]

BUDGET PRINCIPAL DES DÉPENSES DE 2003-2004

ADOPTION DU CRÉDIT 25—TRANSPORTS

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Que le crédit 25, au montant de 266 201 000 \$, sous la rubrique TRANSPORTS—Ministère—Paiements à VIA Rail Canada Inc., du Budget principal des dépenses pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2004, moins les sommes votées au titre des crédits provisoires, soit rétabli.

M. Marcel Proulx (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Madame la Présidente, je suis fier d'avoir l'occasion aujourd'hui de donner des précisions sur les besoins de financement de VIA Rail pour le prochain exercice. Le Comité permanent des transports a décidé de réduire la demande de financement de VIA Rail de 9 millions de dollars puisque VIA Rail n'a pu, selon lui, expliquer pourquoi elle avait besoin de plus d'argent que l'an passé.

De plus, comme nombre de nos collègues le savent, le ministre des Transports a comparu devant le Comité permanent des transports, lundi après-midi, pour discuter de l'effet des réductions proposées et répondre aux préoccupations des membres du comité. Il y a une grande partie de ses propos que j'aimerais communiquer à la Chambre car je juge important que tous nos collègues profitent de cette information.

[Traduction]

Aussi, le ministre des Transports a récemment déposé à la Chambre des communes deux rapports répondant du rendement d'exploitation et des besoins de financement de VIA pour les cinq prochaines années. Je parle particulièrement du Rapport annuel 2002 et du sommaire du Plan d'entreprise de VIA Rail pour 2003-2007.

Le sommaire du Plan d'entreprise de VIA et le Rapport annuel de cette dernière contiennent des renseignements qui viennent répondre aux préoccupations du comité permanent et montrent que VIA est responsable devant les contribuables canadiens.

Les crédits

Des services de transport de personnes et de marchandises qui sont efficaces, sécuritaires, sûrs et respectueux de l'environnement sont essentiels à notre économie. En tant que fournisseur national de services ferroviaires voyageurs au Canada, VIA Rail a un rôle important à jouer: fournir des services voyageurs sécuritaires, efficaces et de haute qualité aux Canadiens. Une solution aux problèmes d'engorgement que nous constatons chaque jour dans nos villes et aux alentours, et sur nos grandes routes, consiste à inciter les gens à délaisser leur voiture pour le train. Non seulement les problèmes d'engorgement sont-ils source de frustration personnelle, mais ils ralentissent aussi nos activités commerciales.

[Français]

Les services ferroviaires voyageurs offrent également un choix pratique et économique aux Canadiens et Canadiennes, qu'il s'agisse de voyages d'affaires ou d'agrément.

Pour beaucoup de Canadiens et Canadiennes qui vivent dans le Nord ou dans des régions éloignées du pays, le transport ferroviaire est un moyen de transport essentiel, surtout là où il n'y en a pas d'autre.

Le gouvernement du Canada a à cœur la revitalisation des services ferroviaires voyageurs non seulement comme moyen de transport viable et essentiel à l'identité des Canadiens et Canadiennes, mais aussi comme un choix logique sur le plan économique et environnemental.

Un réseau de services ferroviaires voyageurs solide contribue aussi à bâtir des collectivités plus fortes. Les services ferroviaires voyageurs fournissent un lien essentiel pour le transport des gens, encourageant ainsi le développement et la croissance des entreprises. VIA Rail relie environ 450 collectivités avec des services offerts dans tout le pays.

Le Comité permanent des transports s'est inquiété de ce que VIA Rail n'ait pu expliquer pourquoi elle avait besoin de plus d'argent que l'an passé. Le Budget principal des dépenses prévoyait 266,2 millions de dollars pour 2003-2004, contre 255,7 millions de dollars pour 2002-2003. Le gouvernement fournit les fonds à VIA Rail sous forme de subvention d'exploitation et de budget d'immobilisations.

La subvention d'exploitation versée à VIA Rail, qui n'a pas changé depuis 2000, se chiffre à 171 millions de dollars par année. VIA Rail ne peut donc pas demander plus que cette somme pour ses besoins opérationnels. En outre, elle ne peut pas virer de fonds de son budget d'immobilisations pour financer ses besoins opérationnels sans le consentement du gouvernement.

Je parlerai un peu plus tard du budget d'immobilisations de VIA Rail. Mais tout d'abord, j'estime important que nous examinions les résultats d'exploitation que VIA Rail a obtenus l'an dernier en les comparant à ceux d'il y a 10 ans, soit avant que VIA Rail n'entreprenne une rationalisation majeure.

Aujourd'hui, les Canadiens utilisent le train plus que jamais auparavant. En 2002, VIA Rail a transporté 116 000 voyageurs de plus que l'année précédente et plus d'un demi-million de plus qu'en 1990. En raison de cette croissance et de son rendement accru par client, les revenus des services voyageurs de VIA Rail ont augmenté de 17 millions de dollars, pour atteindre 270 millions de dollars en 2002. En effet, les revenus ont connu une hausse constante au cours de la dernière décennie, ce qui a permis à VIA Rail d'améliorer de façon tout aussi constante la rentabilité de ses services.

● (1835)

[Traduction]

Les besoins totaux de VIA en fonds d'exploitation ont baissé de 63 p. 100 par rapport à 1990. À la lumière de cette croissance manifeste et de cette rentabilité accrue, le gouvernement a décidé, en 2000, de fixer la subvention d'exploitation de VIA Rail à 171 millions de dollars par an pendant dix ans, comparativement à 410 millions de dollars en 1990.

Le ratio de recouvrement des coûts de VIA s'établit à l'heure actuelle à 64,5 p. 100 pour l'ensemble de son réseau, y compris les services en région et dans les localités éloignées, ce qui représente une hausse de 123 p. 100 par rapport à 1990. De même, le financement public par voyageur-mille est tombé de 45,6¢ en 1990 à 15,8¢ en 2002.

En janvier 1998, le Comité permanent des transports a examiné les services ferroviaires voyageurs au Canada. À ce moment-là, il a mené des consultations publiques et formulé 11 recommandations dans son rapport de juin 1998 intitulé *La renaissance des services ferroviaires voyageurs au Canada*.

Le rapport du comité indiquait unanimement que le statu quo n'était pas acceptable. On y concluait que l'appui du gouvernement, en particulier un engagement de principe explicite à long terme, était nécessaire pour assurer un réseau durable de transport ferroviaire voyageurs au Canada.

[Français]

La première recommandation du comité énonçait ce qui suit:

Que le gouvernement définisse clairement le soutien qu'il entend apporter à long terme aux services ferroviaires voyageurs au Canada et s'engage à l'assurer pendant au moins 10 ans, notamment en ce qui concerne le réseau de voies, le niveau de service et un financement à long terme stable permettant aux parties de refinancer le matériel roulant et l'infrastructure et d'améliorer les services ferroviaires voyageurs.

En outre, la quatrième recommandation du comité était rédigée comme suit:

Que le gouvernement s'engage à affecter, chaque année, aux services ferroviaires voyageurs des crédits de 170 millions de dollars.

[Traduction]

Le gouvernement a déposé sa réponse en octobre 1998 et y acceptait en général les conclusions du rapport. Le gouvernement s'est engagé à relancer les services ferroviaires voyageurs au Canada en les soutenant financièrement à long terme, en les protégeant dans les régions vraiment éloignées et en définissant mieux les dispositions d'accès aux services en l'absence d'un accord avec les propriétaires de l'infrastructure ferroviaire.

[Français]

À cette fin, en plus de stabiliser la subvention d'exploitation annuelle de VIA à 171 millions de dollars, comme le recommandait le comité, le gouvernement annonçait en avril 2000 qu'il ajoutait 401,9 millions de dollars pour financer les immobilisations de VIA au cours des cinq prochaines années afin de lui permettre de combler ses besoins urgents en capital pour son matériel roulant, son infrastructure et les questions de santé et de sécurité, et en prévision d'une croissance modeste de ses services.

Les fonds sont investis dans de nouvelles locomotives, les nouvelles voitures Renaissance, pour offrir une capacité supplémentaire, l'installation de réservoirs de rétention des déchets dans le parc existant, la réfection des voies et celle des gares. Le gouvernement et VIA continuent de mettre cette initiative en œuvre.

Les crédits

VIA a déjà apporté des améliorations grâce à ce financement. Elle a commencé à exploiter 21 nouvelles locomotives à grande vitesse en décembre 2001. Elle a acheté 139 nouvelles voitures, dont certaines sont déjà exploitées dans le corridor. Elle a achevé la réfection de plusieurs gares du pays, dont celle de Prince George, Thompson, Kitchener, Brantford, Toronto, Oshawa, et j'en passe, mais elle en a aussi construit de nouvelles à London et dans l'ouest d'Ottawa.

Les trains du parc du corridor sont maintenant munis de systèmes de rétention des déchets. En outre, VIA a fait complètement remettre à neuf les autorails diésel qui desservent les régions et les localités éloignées dans l'île de Vancouver et le nord de l'Ontario.

Je comprends que mon temps s'écoule rapidement, cependant, je tiens à dire que pour 2003, VIA a également prévu de réparer des voies pour un coût total de 7,6 millions de dollars.

Il s'agit d'un bref aperçu de ce que signifie une réduction des sommes que VIA demande.

Comme les députés le constateront à la lecture du Plan d'entreprise, VIA doit prévoir ses dépenses sur des périodes continues de cinq ans. À l'instar d'autres compagnies, elle doit être certaine que les fonds qu'elle demande lui seront remis au besoin pour honorer ses engagements contractuels.

En conclusion, le rétablissement du financement demandé dans le Budget principal des dépenses permettra qu'on s'assure que les investissements annoncés en 2000 continueront de porter des fruits dans l'intérêt des Canadiens et des Canadiennes de tout le pays.

• (1840)

[Traduction]

M. Jim Gouk (Kootenay—Boundary—Okanagan, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je suis heureux de répondre à la demande de rétablissement des fonds que le comité multipartite des transports a jugé bon de retirer à VIA Rail.

J'ai entendu le secrétaire parlementaire dire au départ ce soir qu'il était fier d'intervenir à ce sujet. En toute franchise, je trouve cela très difficile à croire. Le secrétaire parlementaire est un homme bien. En fait, j'ai beaucoup de sympathie pour lui. Il a un rôle très difficile. Il doit appuyer le ministre même si ce dernier est à côté de ses pompes dans le cas présent.

Je voudrais soulever deux questions ce soir, notamment le financement de VIA, juste pour clarifier les choses que le secrétaire parlementaire a jugé bon de dire, ainsi que le rôle des comités dans l'examen des prévisions budgétaires.

Tout d'abord, je veux m'assurer que les gens sachent à quoi s'en tenir. Ce qui est en jeu ce soir, c'est 9 millions de dollars dans le budget de VIA Rail. On pense à tort que cela affecte en fait tout le budget de 266 millions de dollars. Il s'agit de 9 millions de dollars, ou 2,9 p. 100 du budget de VIA Rail.

Le gouvernement donne en fait à VIA Rail 170 millions de dollars par année de deniers publics pour que la compagnie mène ses activités au Canada. Cela vient s'ajouter aux 401,9 millions de dollars que le gouvernement a affectés à VIA Rail pour des dépenses en immobilisations en l'an 2000.

Le travail du comité consiste à découvrir si le gouvernement a raison de distribuer ainsi l'argent du contribuable aux divers organismes qui le demandent.

VIA Rail s'est présentée devant le Comité permanent des transports et a signalé que le nombre de voyageurs avait augmenté. Le secrétaire parlementaire lui-même l'a dit. VIA Rail a transporté

l'année dernière plus de personnes que jamais auparavant. Quelle a été la répercussion de cela sur son bilan? L'effet a été exactement celui dont le secrétaire parlementaire a parlé. Ses revenus ont augmenté également. Ainsi, le déficit de fonctionnement de l'entreprise s'est élevé à 154 millions de dollars.

Comme nous l'avons tous deux reconnu, la subvention versée à VIA pour mener ses activités, somme qu'on ne peut transférer dans les dépenses en immobilisations, s'élevait à 170 millions de dollars, ce qui laissait à l'entreprise 16 millions de dollars. On a versé à VIA 170 millions de dollars de deniers publics au titre de son fonctionnement, mais l'entreprise n'a eu besoin que de 154 millions de dollars. Qu'a-t-elle fait avec l'argent de plus? L'a-t-elle remboursé? A-t-elle épargné aux contribuables un petit peu d'argent qu'elle leur a remis? Non, pas du tout. Elle a réussi à jouer avec les chiffres, à truquer ses résultats un petit peu pour appeler cela un profit de société qu'elle réinvestissait, même si elle a perdu 154 millions de dollars, et elle a dépensé cet argent pour d'autres secteurs de ses activités.

C'est l'une des choses que le comité a examinées lorsque VIA s'est présentée devant lui pour expliquer la raison pour laquelle elle demandait cet argent.

VIA demande non seulement un autre budget de 170 millions de dollars, ce qui est 16 millions de dollars de plus que ce qu'elle a demandé l'année dernière, mais 10,5 millions de dollars additionnels. C'est absolument inacceptable. VIA n'a pas réussi à justifier ce besoin de fonds additionnels et, franchement, le ministre non plus.

Qu'est-ce que VIA a accompli? Je sais qu'elle a entrepris un projet l'année dernière. C'est peut-être là où une grosse part de l'argent a été dépensé.

VIA Rail a décidé de retenir les services d'un cabinet de relations publiques connu sous la raison sociale de Hill and Knowlton. Elle lui a demandé d'aller en Colombie-Britannique exercer des pressions sur les localités pour qu'elles demandent au ministre d'établir le service de VIA Rail sur la route sud entre Calgary et Vancouver. Fait intéressant, le service est déjà offert par une entreprise privée anciennement exploitée par VIA Rail qui l'a vendue à cette même entreprise.

VIA Rail veut que ces localités, où se sont rendus des représentants du cabinet de relations publiques qu'elle a payés, disent qu'elles veulent que VIA reprenne l'exploitation de la ligne exploitée par l'entreprise privée, celle qui l'a achetée de VIA Rail. C'est une ruse quelque peu grossière, et je suis gentil. C'est peut-être là où est rendue une partie de l'argent.

• (1845)

L'entreprise privée dont il est question en Colombie-Britannique fonctionne sous la raison sociale de Rocky Mountaineer. Lorsque le ministre s'est présenté devant le comité, il a déclaré que VIA Rail ne faisait pas concurrence à Rocky Mountaineer parce que cette entreprise offrait un service touristique et VIA Rail un service voyageurs. Rocky transporte des touristes et VIA des voyageurs qui se rendent d'un point à un autre.

Pendant que le ministre abordait un autre aspect de la question avec les membres, au comité, il a dit que le nombre de passagers de VIA pourrait diminuer au cours de la prochaine année, et il a expliqué pourquoi. Il a dit qu'en raison du SRAS et d'autres problèmes, il y avait moins de touristes qui venaient au Canada et que cela modifiait évidemment le nombre de passagers chez VIA Rail.

Les crédits

Cela m'a frappé, car les propos du ministre allaient en quelque sorte à l'encontre de ce qu'il avait déjà dit. Je lui ai demandé si, selon lui, VIA Rail transportait surtout des touristes. Je lui ai dit que c'est ce que j'avais toujours pensé.

Qui voudrait prendre le train à l'extérieur du corridor? Mis à part les trains de banlieue, qui voudrait prendre le train pour aller d'un point A à un point B? Le train coûte cher, il est lent et voyage en grande partie la nuit. À titre d'exemple, il en coûte plus cher pour aller d'Edmonton à Vancouver à bord d'un train hautement subventionné de VIA Rail que par avion, malgré les taxes élevées sur le transport aérien. L'avion coûte moins cher que VIA Rail. VIA Rail prend 16 fois plus de temps et, contrairement à ce que beaucoup de gens croient, le train n'est pas écologique. Le train de banlieue, lui, est écologique, parce qu'il se déplace dans un milieu où le niveau de circulation est élevé. Toutefois, le train qui va d'Edmonton à Vancouver a un rendement énergétique inférieur à celui de l'avion effectuant le même trajet.

Le ministre a reconnu que très peu de gens prennent le train pour aller d'un point A à un point B, et que ceux qui le font le font pour vivre une expérience. D'où la question: pourquoi les contribuables canadiens devraient-ils subventionner une expérience touristique?

Examinons la valeur réelle d'un voyage sur VIA Rail. Le ministre a dit que même si VIA Rail desservait la route du sud, il ne ferait pas concurrence à la compagnie Rocky Mountaineer, parce que cette dernière est une attraction touristique haut de gamme. Ce transporteur offre un produit magnifique, raffiné et haut de gamme, tandis que VIA Rail offre un service plus simple. Les deux transporteurs, étant complètement différents l'un de l'autre et attirant une clientèle différente, ne se font pas concurrence.

VIA Rail met 24 heures, sans arrêt, pour effectuer la distance entre Vancouver et Edmonton. Une couchette élevée, ce qui est le plus économique, coûte 619,53 \$. Chez Rocky Mountaineer, une couchette coûte 729 \$, mais VIA Rail est lourdement subventionné. En fait, j'ai fait valoir au ministre que si la société Rocky Mountaineer était aussi subventionnée que VIA, compte tenu du nombre de passagers qu'elle transporte, elle pourrait payer 1 700 \$ à chacun de ses passagers.

Je vais accélérer, parce qu'il y a beaucoup de choses à dire ce soir.

Le ministre a rejeté la recommandation du comité, afin que soit rétabli le montant de 9 millions.

La tâche des comités est d'examiner les demandes de dépenses des divers ministères et organismes gouvernementaux. En réalité, le ministre nous dit que cet examen est une perte de temps. À moins que le comité n'approuve automatiquement ce que le gouvernement demande, le gouvernement va tout simplement rejeter ses recommandations.

Premièrement, cela signifie que tout le processus de l'examen en comité est une perte de temps et d'argent. Deuxièmement, cela signifie qu'on n'analyse pas attentivement l'utilisation qui est faite de l'argent des contribuables. En fait, le gouvernement libéral a déjà clairement laissé entendre que si les députés avaient mieux examiné le dossier du registre des armes à feu, on aurait pu éviter le dépassement de coûts d'un milliard de dollars.

Le Comité des transports faisait tout simplement son travail. La réaction du ministre signifie essentiellement qu'il ne veut pas que l'on fasse notre travail; il veut que l'on fasse ce qu'il nous dit. Le Comité des transports n'a pas négligé sa responsabilité lorsqu'il a voté en faveur d'une réduction de la demande de financement accru de VIA Rail. Nous avons protégé les intérêts de ceux qui nous ont élus pour qu'on vienne ici les représenter. J'espère que d'autres

députés ne vont pas négliger leurs responsabilités et leurs électeurs lorsqu'ils voteront ce soir sur le rétablissement des fonds.

● (1850)

Un vote contre cette motion équivaut à un vote en faveur de l'examen du budget des dépenses au comité, et en faveur des Canadiens qui comptent sur nous pour veiller à ce que toutes les dépenses soient nécessaires et appropriées. La somme additionnelle de 9 millions de dollars pour VIA Rail ne satisfait pas à ces critères.

Le Parlement a l'occasion de dire que nous accomplissons parfois un travail valable en cette enceinte et que le gouvernement ne va pas invalider ce que nous faisons au nom des Canadiens qui nous ont délégués ici à cette fin.

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, c'est pour moi un très grand plaisir d'intervenir sur cet aspect des crédits. Je tiens à dire que cela me fait d'autant plus plaisir que, afin de préparer mon intervention de ce soir, j'ai eu l'occasion de me retremper dans le dossier des transports.

Vous savez que normalement, notre porte-parole en matière de transport est le député de Argenteuil—Papineau—Mirabel, mais ce dernier est présentement occupé; il assiste à une réunion de comité et m'a demandé de le remplacer ici. Je suis moi-même originaire de la région de Québec et du Saguenay; à ce titre je peux vous dire à quel point il est important pour les gens vivant dans les régions, particulièrement en Gaspésie, dans le Bas-Saint-Laurent et aussi dans le corridor Québec-Windsor, d'avoir un service de train efficace et rentable.

Au tout début de cette intervention, je veux aussi féliciter l'actuelle direction de VIA Rail. Alors que j'étais membre du Comité permanent des transports, en 1993 et jusqu'à la fin des années 1990, je me rappelle avoir entendu à plusieurs reprises des témoignages de représentants de VIA Rail.

Bien entendu, n'oublions pas que VIA Rail est une société de la Couronne, une société d'État dont une part importante du budget est assurée par les payeurs de taxes. Comme parlementaires, nous avons le devoir de nous assurer que l'argent versé par les citoyens et les citoyennes que nous représentons, par le biais de l'impôt sur le revenu et de taxes diverses, est bien dépensé.

Je me rappelle avoir interrogé à plusieurs reprises les représentants de VIA Rail qui témoignaient devant nous en comité. À cette époque, ils nous demandaient de leur donner les budgets nécessaires pour gérer efficacement cette entreprise et de leur donner une certaine marge de manoeuvre. Ainsi, VIA Rail nous garantissait d'être en mesure d'apporter des améliorations à la qualité du service grâce à des équipements plus modernes qui lui permettraient d'offrir une plus grande ponctualité et une meilleure fiabilité. Par le fait même, si elle offrait un meilleur service, elle serait en mesure d'attirer une plus grande clientèle, ce qui représente plus de revenus.

Donc, si on donne le financement nécessaire à VIA Rail, elle sera de plus en plus indépendante, ou, devrais-je dire, de moins en moins dépendante de l'argent des payeurs de taxes. Le défi est là.

Les crédits

Vous allez m'entendre parler de personnes qui ne partagent pas nécessairement mon allégeance politique, des personnes qui ne sont pas nécessairement de la même opinion politique que les députés du Bloc québécois. Je commencerai par celui qui est actuellement président du conseil d'administration de VIA Rail, M. Jean Pelletier. Comme premier administrateur au sein du conseil d'administration de VIA Rail, M. Pelletier doit faire en sorte que l'argent qui lui est confié par les payeurs de taxes est bien dépensé. Il doit prendre des décisions.

Je reviendrai tantôt sur la façon dont il a été traité par les députés libéraux au Comité permanent des transports. On sait qui est Jean Pelletier. On ne se mettra pas la tête dans le sable, Jean Pelletier est l'ancien chef de cabinet de l'actuel premier ministre; il avait été nommé là par le premier ministre. C'est vrai que c'est une récompense politique. Je suis capable d'aller au-delà de cette question, mais je me dois de mentionner la façon inappropriée dont il a été traité par les partisans du député de LaSalle—Émard, candidat à la chefferie et aspirant premier ministre. J'aurai l'occasion d'y revenir.

● (1855)

Je veux aussi féliciter M. Marc LeFrançois, qui est président-directeur général de VIA Rail. Je le fais indépendamment du fait qu'il est quelqu'un originaire de ma circonscription. Il est un fils de la Côte-de-Beaupré. Il vient de L'Ange-Gardien. Depuis 1993, il travaille avec son équipe. Je n'essaie pas de dire que c'est uniquement lui, dans son bureau au siège social de VIA Rail à Montréal, qui a pris ces décisions. Cela s'est fait en collégialité, cela s'est fait en équipe. Toutefois, je suis en mesure, comme député ayant été porte-parole du Bloc québécois en matière de transport pendant huit ans, d'apprécier ce qui s'est fait à VIA Rail et ce qui se fera à VIA Rail si on lui donne les crédits nécessaires.

Je ne veux pas vous saturer de statistiques, monsieur le Président, mais je tiens à préciser qu'au cours des 12 dernières années, VIA Rail a réduit ses coûts d'exploitation annuels de 73,4 millions de dollars, soit une réduction de 15 p. 100. La compagnie a augmenté ses recettes annuelles de 128 millions de dollars, soit une augmentation de 90 p. 100. Elle tire maintenant deux fois plus de recettes par train, et cela à un coût moindre. Elle offre ce qu'il convient d'appeler un excellent service, comme on n'en a jamais eu.

Pendant cette période, la contribution annuelle du gouvernement aux frais d'exploitation—j'ai parlé tout à l'heure du principe des vases communicants, à savoir que plus il y a de l'argent de la part des usagers, moins les contribuables ont à en fournir—a diminué de 256 millions, soit de 65 p. 100. Le ratio recettes-dépenses de la société s'est amélioré de 123 p. 100.

Les crédits dont nous discutons ce soir visent à faire en sorte de donner de l'argent supplémentaire à VIA Rail pour lui permettre de respecter ses obligations et, entre autres, d'assumer son service.

Je dois reconnaître que c'est malheureux que les députés libéraux au Comité permanent des transports essaient de tirer des conclusions qui n'existent pas. On sait que VIA Rail s'est engagé dans des coûts de remise à niveau des voitures Renaissance qui ont été acquises de Bombardier Europe. Cela est pour respecter les exigences de Transports Canada en termes de toilettes, de suspension et ainsi de suite. Cette remise à niveau a coûté plus cher que prévu.

Comme on me fait signe qu'il ne reste que deux minutes, j'essaierai de conclure rapidement.

Il y a des députés libéraux qui en veulent à M. Jean Pelletier et qui en veulent aussi au projet de train rapide dans le corridor Québec-Windsor. Je peux dire que pour nous, dans la région de Québec, c'est

une priorité. Le train rapide que l'on veut à la fine pointe de la technologie, on veut qu'il parte de Québec. C'est un vœu régional maintes fois confirmé.

Le chiffre d'affaires a augmenté de 10 p. 100 en 2002. Donc, selon les députés libéraux, étant donné que VIA a plus d'entrées d'argent, elle aurait besoin de moins d'argent du gouvernement. Le ministre des Transports est venu nous dire en comité qu'il demande présentement au Conseil des ministres un budget d'immobilisations supplémentaire pour VIA de plus de 20 millions de dollars. Cet argent servira à terminer l'aménagement des 136 wagons Renaissance de Bombardier qui ont été achetés en Europe.

En conclusion, puisqu'on me fait signe qu'il ne reste qu'une minute, ce que je demande ici à mes collègues, c'est de faire en sorte d'encourager un moyen de transport de passagers qui est aussi économique qu'écologique. C'est dommage que le temps me manque, parce que je pourrais faire de longues démonstrations sur les avantages en matière d'écologie et d'environnement. En effet, il est préférable d'avoir un transport par train plutôt que de voir chaque personne emprunter les autoroutes 20 et 40 pour aller à Montréal, chacune dans son propre véhicule automobile, compte tenu des émissions de gaz à effets de serre.

Nous nous devons d'être constants avec ce qui a été décidé relativement à la ratification du Protocole de Kyoto. Nous devons faire en sorte que VIA Rail, qui a fait ses preuves au niveau de l'amélioration de sa gestion, obtienne ces budgets supplémentaires. Je n'essaie pas de dire que tout est parfait, car la perfection n'est pas de ce monde. Il y a encore place à de l'amélioration. Toutefois, je veux faire un plaidoyer pour que VIA Rail obtienne ces budgets supplémentaires pour pouvoir nous équiper de wagons dignes du XXI^e siècle, pour la population de 30 millions de personnes que l'on retrouve au Canada.

● (1900)

[Traduction]

Le vice-président: Je rappelle aux députés qu'ils ne doivent jamais tenir pour acquis que la présidence leur accordera la parole. Il vaudrait mieux qu'ils se lèvent et se manifestent s'ils veulent intervenir. Le député de Perth—Middlesex a la parole.

M. Gary Schellenberger (Perth—Middlesex, PC): Merci du conseil, monsieur le Président.

J'interviens ce soir pour parler de VIA Rail. Les gens de Perth—Middlesex aimeraient que le service de VIA Rail soit amélioré car c'est une partie essentielle de la vie de la circonscription tant du point de vue touristique qu'industriel.

Perth—Middlesex se trouve au beau milieu du plus gros de l'activité ferroviaire au Canada, soit le corridor Windsor-Montréal. Beaucoup de municipalités de notre région souhaitent ardemment la modernisation de VIA Rail. Les villes et les villages du sud-ouest de l'Ontario comme Stratford, Kitchener et Windsor se sont rencontrés à plusieurs reprises et sont très intéressés par un service ferroviaire à haute vitesse et par la modernisation du service surtout au profit du secteur touristique et pour se rendre au travail.

Les chemins de fer privés réussissent très bien dans notre région. Dans la petite ville où j'habite, la ligne ne fait que 50 milles mais une entreprise privée l'a reprise au CN il y a un certain nombre d'années et en a fait une affaire qui marche très bien. C'est pour ça que je m'intéresse de si près au financement de VIA Rail.

Les crédits

Alors que je regarde le processus évoluer, des questions me viennent à l'esprit. Est-ce que cette augmentation proposée de 9 millions de dollars des dépenses aura pour effet d'améliorer le service pour mes électeurs? Est-ce que cela se fera dans le respect des règlements issus du Protocole de Kyoto? Est-ce que cela contribuera à diminuer les gas à effet de serre? Ça devrait.

Le Comité des transports n'était pas de cet avis et a pensé que les 9 millions de dollars n'étaient pas nécessaires. Selon le comité, les gens de VIA Rail n'ont jamais été capables de justifier cette augmentation des dépenses. Le ministre dit qu'il le pouvait. Je ne sais pas qui croire, mais je sais que je ne suis pas particulièrement impressionné par le processus. J'ai observé comment fonctionnent certains comités et, très souvent, les recommandations faites par les comités ne sont pas prises en compte par le gouvernement.

Je sais aussi que je n'ai nullement l'intention de marquer des points politiques à bon marché en enquêtant sur la question du gouvernement fantôme ou des luttes intestines entre les différents camps du Parti libéral, bien que je pense qu'il soit terrible que les institutions gouvernementales servent de champs de bataille pour régler de vieux comptes.

Le ministre des Transports aurait menacé des députés de perte d'emplois dans leurs circonscriptions s'ils n'appuyaient pas l'augmentation des dépenses et le leader parlementaire du gouvernement a essayé de déclarer invalides les recommandations du comité. Quels sont les avantages réels pour les Canadiens si on augmente le budget de VIA Rail de 9 millions de dollars tel que proposé? Quels sont les programmes qui souffriront du fait que cet argent soit réservé à l'augmentation du budget de VIA Rail?

On nous dit que le nombre de voyageurs et les revenus sont en hausse. Si c'est le cas, pourquoi donc VIA a-t-elle besoin de plus d'argent, et non de moins? Il y a quelque chose qui cloche là-dedans. Pourquoi le premier ministre et le ministre des Transports ne tiennent-ils aucun compte des constatations du Comité des transports? Pourquoi tiennent-ils autant à ce que cet argent soit injecté dans VIA Rail?

Telles sont les questions sur lesquelles la Chambre devrait se pencher. J'ai toujours pensé qu'il se faisait du bon travail dans les comités. J'ai écouté ce matin des députés soulever des données, des montants d'argent et d'autres questions. J'ai appris qu'un service ferroviaire privé en Colombie-Britannique assurant la liaison entre Vancouver et Calgary pourrait devoir concurrencer VIA Rail de nouveau. C'est une terrible concurrence pour une entreprise qui a déjà racheté la ligne de VIA Rail.

● (1905)

Tous les députés sont venus à la Chambre pour aider leurs électeurs, pour rendre service à la population. Il me semble que certains députés ministériels devraient revoir les raisons pour lesquelles ils sont devenus députés. Ce n'était pas pour régler de vieux comptes au sein du Parti libéral du Canada.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, je suis heureuse de pouvoir parler du rétablissement d'un montant de 9 millions de dollars dans le budget de VIA Rail. Je dois admettre que, l'une des rares fois où j'ai fait l'erreur de ne pas aller à une séance, le comité a commis ce que je considère comme une terrible bourde en proposant, pour des raisons diverses, de réduire le budget de VIA Rail de 9 millions de dollars.

Mon collègue conservateur a demandé pourquoi VIA Rail avait besoin de cet argent. Il a dit qu'il servirait peut-être à concurrencer une entreprise privée. Il a demandé pourquoi, puisque les passagers sont plus nombreux et les recettes à la hausse, la société avait besoin

de cet argent. Il n'a pas l'avantage de siéger au Comité des transports, comme je le fais depuis un certain nombre d'années, et il n'a probablement pas l'avantage d'avoir le service de VIA Rail dans sa circonscription, comme moi, qui habite dans l'un des derniers endroits isolés qui ont toujours ce service. Ce service est absolument indispensable, car il n'y a aucune autre liaison terrestre pour se rendre dans ces localités.

J'habite dans la circonscription de Churchill, au Manitoba. Nous avons une liaison ferroviaire à partir de Winnipeg jusqu'à Churchill, et nous n'avons pas de train de tourisme sur cette ligne. Il y a de grandes ressources touristiques jusqu'à Churchill, mais l'essentiel est que cette route est jalonnée de localités qui n'ont aucun autre moyen de communication que le rail. Cela nous ramène aux premiers jours de notre pays, lorsque le train a eu pour fonction d'unir le Canada. Avec le temps, des routes ont été tracées, si bien que le service ferroviaire n'est peut-être plus perçu comme aussi nécessaire. À dire vrai, je pense que, puisque nous avons un service ferroviaire d'un océan à l'autre, bien qu'il ne desserve pas autant de régions qu'autrefois, nous avons un avantage pour l'avenir, celui d'un pays qui a déjà des voies en place. Lorsque nous essayons d'adopter en matière de transport des solutions respectueuses de l'environnement, nous avons le service ferroviaire, et j'estime que nous devons le conserver.

Via Rail fonctionne toujours en grande partie sur le modèle des sociétés d'État. Le projet de loi C-26, qui devait être présenté au Parlement et sur lequel notre comité des transports aurait voulu se pencher mais n'a pas pu, devait apporter des modifications à VIA. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il y a un réel besoin à l'égard des services de VIA Rail. Ce besoin existe partout au Canada, mais plus particulièrement dans les collectivités où c'est le seul moyen de transport.

Comme c'est le cas de bon nombre de services, lorsqu'il n'y a pas beaucoup de passagers, les coûts de fonctionnement sont plus élevés, mais très franchement, je suis d'avis que les gens de ces collectivités éloignées méritent ce droit d'accès, de la même façon que ceux qui ont obtenu des autoroutes supplémentaires au pays ont pu dans bon nombre de cas profiter des fonds publics. Je crois que les Canadiens sont prêts à appuyer le service de passagers de VIA Rail dans ces régions et qu'ils continuent d'appuyer le service offert par VIA Rail partout au pays.

J'aimerais souligner une autre des questions que je considère importantes au chapitre du rétablissement du financement de VIA Rail. Un grand nombre de wagons devant être utilisés par VIA Rail ont été achetés du Royaume-Uni. Cela semblait être une bonne affaire au départ, mais ces wagons ne respectaient pas les normes canadiennes au niveau de la sécurité ainsi que de la solidité et de la résistance. Ils ne respectaient pas les normes établies pour l'accès aux personnes handicapées. Certaines modifications ont donc dû être apportées pour respecter les normes de sécurité et prévoir certains aménagements. En conséquence, cette entreprise s'est avérée plus coûteuse que prévue et c'est ce qui justifie en partie les fonds supplémentaires demandés par VIA Rail. En toute sincérité, je suis prête à accorder davantage d'argent à VIA Rail si cela signifie que les handicapés auront un meilleur accès, que les wagons seront plus sécuritaires et que la sécurité générale en sera améliorée. Je crois que nous devons le faire.

Les crédits

• (1910)

Dans tout le réseau de VIA Rail, on trouve toutes sortes de wagons différents, des vieux, des neufs et de très vieux. Quelques-uns des très vieux finissent par se retrouver dans des localités éloignées. Ce serait formidable d'avoir des wagons plus neufs et un meilleur service dans des régions, mais il a fallu que ce service soit réduit, car le budget est devenu serré et des sociétés ferroviaires ne pouvaient plus y assurer le service. Des compressions ont été effectuées. Je veux que ces compressions cessent et que le service soit amélioré.

Mon collègue de l'Alliance a mentionné Le Montagnard des Rocheuses, une société privatisée. J'ai eu le plaisir de voyager à bord du Rocky Mountaineer, et ce service est excellent. Ce service est excellent, mais il n'est pas le plus abordable si on doit voyager régulièrement en train. Si des gens sont en vacances et prennent le train en touristes pour admirer les montagnes, c'est formidable, cela ne fait aucun doute, mais il n'est certes pas accessible à ceux qui voyagent tous les jours. Il n'est pas abordable. J'ai bien aimé le service et j'ai estimé qu'il était fantastique, mais c'est en grande partie un service pour les touristes.

Si Le Rocky Mountaineer ou une autre société privée prenaient de l'expansion et ne desservait que des régions touristiques le long de la ligne de chemin de fer, je considérerais qu'ils prennent la meilleure part. Ils prendront la meilleure part, et c'est tout ce qui les intéressera. Ils laisseront tomber le reste. Puis, quelqu'un d'autre devra déterminer comment nous soutiendrons le reste du réseau. Dans ma circonscription, le reste du réseau, ce sont les localités pour lesquelles le train ne représente que le seul moyen d'accès à la terre ferme. Les trains qui passent par là constituent leur seul moyen abordable pour sortir des localités et aller chercher des provisions pour nos pêcheurs de la région. Parfois, il y a des trains de marchandises à côté des trains de voyageurs pour que les pêcheurs puissent acheminer leurs stocks de poissons vers les marchés. C'est ce qui se passe dans d'autres régions éloignées des grands centres.

Il est extrêmement important que nous continuions d'appuyer VIA Rail et que nous soyons toujours disposés à affecter des fonds supplémentaires dans les régions éloignées où l'accessibilité est difficile. Il y a même des régions du Canada atlantique qui ont perdu le service ferroviaire.

Une voix: Nous l'avons certainement perdu.

Mme Bev Desjarlais: Et à une époque que notre pays cherche à améliorer sa situation en ce qui concerne l'environnement et les objectifs de l'accord de Kyoto, nous devrions plus que jamais appuyer le transport ferroviaire.

J'ai écouté mon collègue, également de l'Alliance, qui a d'une façon ou d'une autre laissé entendre qu'il était plus écologique d'effectuer un court voyage en avion que d'emprunter le transport ferroviaire. Je ne sais pas où il puise ses informations, mais rien de ce que j'ai lu au cours des dernières années ne va dans le sens de son affirmation. Je ne suis pas opposée aux courts déplacements aériens. Je pense tout simplement qu'ils ne sont pas la réponse à tous les problèmes.

Selon moi, le pays peut s'offrir toute une gamme de services de transport, et nous devrions les mettre à la disposition des voyageurs afin qu'ils puissent effectuer un choix. Beaucoup de personnes qui viennent dans notre pays veulent être en mesure de prendre le train pour s'y déplacer parce qu'elles préfèrent ce mode de transport. Elles y sont habituées dans leur pays et elles veulent bénéficier du même service ici.

Je sais que je ne dispose que de quelques brèves minutes, mais je veux vous faire part d'une magnifique expérience que j'ai vécue comme membre du caucus. Il y a quelques années, notre caucus a décidé que nous ne tiendrions pas notre séance de réflexion dans un seul petit secteur du pays. Nous avons décidé de la tenir à bord du train et de traverser tout le pays. Ce fut une expérience très enrichissante de voir notre pays et chacune des provinces et de le faire en empruntant la voie ferrée. Ce que j'ai aussi vu, car mes yeux étaient grands ouverts, étant donné que je ne me déplaçais pas souvent en train, ce sont de nombreuses personnes qui partout au pays utilisent le transport ferroviaire. Je veux effectivement que beaucoup plus de gens empruntent ce mode de transport, mais il y en avait déjà beaucoup qui y faisaient appel. Il y avait des étudiants se déplaçant en train pour se rendre à l'école et en revenir, des étudiants qui voulaient emprunter ce mode de transport pendant leurs vacances. Il y avait des familles voyageant ensemble, ce qui permettait à une personne de ne pas avoir à conduire et de ne pas rater la moitié des vacances. Ces personnes pouvaient être réunies et profiter de notre pays. Pour cette seule raison, il vaut la peine d'appuyer VIA Rail.

J'appuie moi-même fermement l'amélioration du transport ferroviaire, la venue d'un mode de transport ferroviaire beaucoup plus rapide—et je sais que je vais choquer des députés, car il ne s'agit pas de mon coin de pays—entre les régions densément peuplées en Ontario et au Québec. Cela me semble logique. Nous devons décongestionner les routes si c'est le moins possible. Si les gens veulent se déplacer par la route, ils devraient être en mesure de le faire, mais s'ils veulent emprunter le train et ne pas avoir à affronter la circulation effrénée sur les routes, ils devraient également être en mesure de le faire.

• (1915)

Je tiens à insister sur le fait que moi-même et mon caucus voulons que cet argent soit réaffecté à VIA Rail. Dans l'avenir, nous appuierons le fait que VIA Rail soit une société exploitée par l'État pour le compte de tous les Canadiens et de tous les voyageurs.

[Français]

M. Guy St-Julien (Abitibi—Baie-James—Nunavik, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais remercier la députée néo-démocrate de Churchill pour son excellent discours. Elle a rapporté justement les faits qu'on voit dans les régions éloignées.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de traiter de l'importance du rétablissement du financement demandé par VIA Rail, comme indiqué dans le budget principal des dépenses pour 2003-2004.

En avril 2000, le gouvernement du Canada a fait une annonce historique pour maintenir le service ferroviaire voyageur national en consacrant 401,9 millions de dollars en nouveaux fonds pour des grands projets d'immobilisations à VIA Rail en vue de créer un service plus moderne, attrayant et fiable pour les Canadiens. Cet investissement devait être mis en oeuvre au cours d'une période de cinq ans, c'est-à-dire de 2000 à 2005.

Cet investissement s'ajoute à l'engagement pris par le gouvernement canadien afin de fournir à VIA Rail un budget d'exploitation stable et à long terme de 171 millions de dollars par année pour les 10 prochaines années, jusqu'en 2010.

Si on a de bons budget actuellement à VIA Rail depuis les dernières années, depuis les derniers mois, c'est grâce à toute l'équipe de soutien, l'équipe de VIA Rail, avec des gens comme Jean Pelletier, Marc LeFrançois, et à tous les employés. Il ne faut pas penser seulement au président. Le président se fie aux employés pour avoir vraiment un bon budget durant l'année.

Les crédits

Depuis cette annonce, la Chambre a approuvé le Budget principal des dépenses pour le financement de VIA Rail pour les exercices 2000-2001, 2001-2002 et 2002-2003. Le plan d'immobilisations de 401,9 millions de dollars fait partie du financement approuvé depuis l'exercice 2000-2001. Une réduction du financement demandée pour l'exercice actuel aura des répercussions importantes sur la mise en oeuvre continue de cet investissement, privant les Canadiens et les Canadiennes de toutes les régions de services ferroviaires voyageurs améliorés.

Je tiens à traiter brièvement de l'importance des avantages de cet investissement.

L'annonce de 2000 préfigure la renaissance des services ferroviaires voyageurs au Canada. Elle est venue en réponse aux recommandations formulées par le Comité permanent des transports qui a demandé au gouvernement de fournir un appui stable et à long terme aux objectifs en matière de services ferroviaires voyageurs au Canada.

Les nouveaux fonds visaient des investissements dans des domaines clés comme le renouvellement de la flotte, la modernisation des gares au pays, des améliorations à l'infrastructure, la signalisation pour le corridor Québec-Windsor et la mise en oeuvre du système de gestion de déchets environnementaux pour la flotte actuelle.

Cet investissement sur cinq ans démontre l'engagement à long terme du gouvernement en vue du maintien d'un service ferroviaire voyageur national, un service qui lie ce pays de l'Atlantique au Pacifique et des Grands Lacs à la baie d'Hudson, un service véritablement canadien.

Il faut penser aussi que VIA Rail essaye depuis plusieurs années d'améliorer son service dans l'Abitibi-Témiscamingue, c'est-à-dire la route qui part de Montréal vers La Tuque et Senneterre. Le train s'arrête à Senneterre. Mais VIA Rail fait des pieds et des mains pour améliorer son service vers le secteur de Val-d'Or, Rouyn-Noranda et le nord de l'Ontario. Mais ils sont bloqués actuellement par les gens du Canadien National. On sait que les voies ferrées sont louées à VIA Rail dans certains secteurs. Mais actuellement, le Canadien National charge trop cher à VIA Rail pour qu'il passe sur ses voies et bloque le projet de Senneterre—Val-d'Or et Val-d'Or—Rouyn-Noranda.

Nous savons tous que nos chemins de fer nationaux ont toujours contribué à l'édification de la nation. Ici au Canada, le rail est un lien vital, non seulement pour notre géographie, mais aussi pour notre histoire et notre identité, même en tant que Canadiens. L'investissement de 401,9 millions de dollars aide à renforcer ces liens en offrant aux Canadiens un service VIA Rail revitalisé, un service véritablement canadien.

Le Canada fait face à de nombreux défis en matière de transport, l'un des plus importants étant d'offrir aux Canadiens un moyen de transport de rechange qui soit sécuritaire, économique et écologique par rapport aux déplacements interurbains en automobile. C'est là une promesse que d'autres pays ont déjà respectée, particulièrement en Europe et en Asie.

Une excellente solution aux problèmes d'engorgement que nous constatons chaque jour dans nos villes, à l'extérieur de celles-ci, et sur nos routes principales, consiste à inciter les gens à délaissier leur voiture pour le train. Le transport ferroviaire peut aussi nous aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre au Canada en offrant un moyen de transport beaucoup moins polluant que l'automobile. Étant donné que plus d'un quart de ces émissions proviennent des

transports, toute mesure que nous pouvons adopter pour favoriser une option de transport plus écologique sera la bienvenue.

Pour de nombreux Canadiens qui vivent dans le Nord et dans les régions éloignées du pays, le transport ferroviaire est un moyen de transport essentiel, surtout là où il n'y a pas d'autre moyen de transport.

● (1920)

Et c'est là que la députée de Churchill, du NPD, a dit tantôt que les régions éloignées étaient importantes. Il faut que le système de transport soit efficace pour toute la population.

Depuis 20 ans, VIA Rail offre aux voyageurs un service de transport économique de grande qualité, à la fois sécuritaire et fiable.

Ces dernières années, VIA Rail a fait un excellent travail pour réduire et contrôler ses coûts en maximisant ses revenus, en fournissant un service de qualité et en misant sur les forces inhérentes du marché du service ferroviaire voyageur comme l'un des modes de transport les plus sûrs et les plus efficaces.

Au cours des 10 dernières années, VIA Rail a travaillé fort pour appuyer les efforts déployés par le gouvernement pour mettre de l'ordre dans sa situation financière. Si elle a réussi cet exploit actuellement, c'est grâce à toute l'équipe de VIA Rail, comme je le disais, en partant du président jusqu'à la personne qui reçoit les clients aux abords de la voie ferrée.

VIA Rail a considérablement réduit ses coûts d'exploitation et augmenté ses revenus. VIA Rail tire maintenant deux fois plus de revenus par train, et cela, à un coût moindre, et offre ce qu'il convient d'appeler le meilleur service de son histoire.

Les chiffres en témoignent. Depuis 1990, VIA Rail a beaucoup travaillé à éliminer un montant s'élevant à plus de 250 millions de dollars de son niveau de financement annuel, et elle l'a fait tout en continuant d'améliorer ses services en ajoutant de nouveaux produits au pays.

Ses recettes en 2002 totalisaient plus de 270 millions de dollars, soit 17 millions de dollars de plus que l'année précédente. Et elle a réalisé ce succès alors que le financement provenant du gouvernement était à son plus bas niveau de toute son histoire, soit de 63 p. 100 inférieur à ce qu'il était en 1990.

L'an dernier, VIA Rail a transporté environ quatre millions de passagers et enregistré 948 millions de voyageurs-milles, soit sa meilleure performance en une décennie.

Ces chiffres témoignent de l'énorme potentiel de croissance pour les années à venir. Toutefois, ce potentiel peut uniquement être bien exploité grâce à l'important et à l'urgent projet d'investissement en immobilisations annoncé en 2000. C'est pourquoi il est essentiel de rétablir les exigences de financement de VIA Rail qui sont comprises dans le Budget principal des dépenses.

L'investissement de 401,9 millions de dollars, conjugué à la subvention annuelle de 171 millions de dollars de VIA Rail, a mis fin à la détérioration du service ferroviaire voyageur et donne à VIA Rail les moyens nécessaires pour fonctionner de façon sécuritaire et efficace dans les années à venir.

Les crédits

Le programme d'investissement en immobilisations de VIA Rail reflète la demande croissante de services ferroviaires voyageurs modernes et efficaces à la grandeur du pays. Il permet la modernisation du parc, la reconstruction des infrastructures, la rénovation des gares et l'amélioration de la sécurité et des pratiques environnementales. Toutes ces mesures en feront un réseau de services véritablement moderne qui reliera les collectivités partout au pays, à condition que le CN donne la permission à VIA Rail d'emprunter ses voies à moindres coûts.

VIA Rail a fait l'acquisition de 139 voitures voyageurs ultramodernes à la fine pointe de la technologie, acquisition qui accroît son parc du tiers. Les premières voitures voyageurs neuves ont été mises en service sur l'Entreprise, soit la liaison de nuit Montréal-Toronto, en juin 2002.

VIA Rail entreprend présentement la révision et la remise à neuf complète des voitures diesel utilisées sur l'Île de Vancouver et dans le nord de l'Ontario. Le matériel sera remis à neuf et améliorera considérablement la fiabilité et le confort de ces liaisons.

L'amélioration des infrastructures est déjà terminée sur la voie entre Montréal et Ottawa qui appartient à VIA Rail. Ces améliorations ont permis d'écourter de 25 minutes la durée du voyage entre Montréal et Ottawa, qui peut maintenant être effectué en 1 heure et 35 minutes.

Le programme d'investissement en immobilisations apporte des résultats aux Canadiens partout au pays. Des installations plus modernes, une meilleure infrastructure et du matériel neuf auront un impact partout dans le réseau de VIA Rail.

En assurant la continuité du plan d'investissement en immobilisations, les Canadiens jouiront, à la grandeur du réseau, d'un meilleur accès aux trains, de services plus fréquents et plus rapides, de gares remises à neuf et de matériel moderne et confortable.

Le gouvernement du Canada, comme la plupart des autres pays, a recours aux fonds publics parce qu'il le doit bien aux contribuables qui ont subventionné le transport ferroviaire voyageur depuis ses débuts, pour faire son possible pour réaliser leur investissement et leur offrir le mode de déplacement attrayant qu'ils voudront utiliser.

Ce nouvel investissement important offrira au pays un service ferroviaire voyageur national digne du XXI^e siècle, un service dont tous les Canadiens pourront être fiers.

Le rétablissement des niveaux de financement demandé dans le Budget principal des dépenses assurera que les engagements pris envers les Canadiens en 2000 seront réalisés.

• (1925)

[Traduction]

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, à ce propos, je voudrais faire observer quelque chose. Le gouvernement se prétend libéral, mais ce que cache ce pseudo-libéralisme, c'est souvent un néo-socialisme. Je sais que ce discours plairait au député de l'Île-du-Prince-Édouard. Ce que cela sous-entend, c'est plus de gouvernement, plus de centralisation de la planification, plus de dépenses, plus de bureaucratie, plus d'ingérence dans l'activité économique et plus d'ingérence dans la vie quotidienne des Canadiens. Voilà ce qu'est, plus souvent qu'autrement, la façon de faire libérale.

Le secteur des transports en fournit un excellent exemple. Il semblerait bien que tout ce dont le gouvernement fédéral se mêle tourne mal. L'industrie canadienne du transport aérien est dans un piteux état, à cause de l'ingérence du gouvernement et de la façon dont il est intervenu dans ce secteur. Air Canada, la compagnie

aérienne que le gouvernement a cherché le plus activement à aider, est un véritable fiasco.

J'entends les libéraux, de l'autre côté, parler comme si l'argent qu'ils dépensaient leur avait été donné. C'est parfaitement absurde. Des économistes indépendants qui ont examiné les dépenses du gouvernement, au Canada, estiment que chaque dollar que le gouvernement libéral perçoit du secteur privé représente deux dollars en extrants. Nous perdons deux dollars pour chaque dollar perçu par le gouvernement. Je ne vois vraiment pas la valeur réelle que nous obtenons des dépenses gouvernementales. Qu'on me la montre.

La bureaucratie par laquelle transitent ces fonds, de l'ADRC jusqu'à l'autre bout, a aussi un coût. Des spécialistes estiment que ce système absorbe 34¢ de chaque dollar versé en impôt. Ce n'est pas rien.

VIA Rail reçoit une énorme subvention gouvernementale, soit un demi-million de dollars par jour. Cette société fait concurrence aux lignes d'autocar et aux lignes ferroviaires secondaires du secteur privé. Elle fait aussi concurrence à cette préoccupante industrie du transport aérien. J'ai parlé aux personnes qui exploitent de petites compagnies de service aérien dans ma circonscription de Prince Albert. La formule libérale est désastreuse pour elles. Le droit de 24 \$ pour la sécurité du transport aérien les a tuées. Le fardeau que Nav Canada impose à ces petites compagnies leur fait baisser les bras et les accule à la faillite. C'est la formule libérale. Le gouvernement remplace des entreprises saines et prometteuses par des systèmes administrés par le gouvernement.

Je tiens à dire clairement que les services de banlieue fonctionnent très bien là où la densité de population est forte dans ce pays, compte tenu de tous les arguments concernant l'environnement, l'efficacité et la viabilité. Nous n'avons pas besoin du gouvernement pour qu'ils fonctionnent. Ils fonctionnent sans le gouvernement. Nous n'avons que faire d'un service mal organisé comme ce gigantesque VIA Rail.

Bien sûr, une des solutions à ce problème avec VIA Rail serait de faire ce que le gouvernement a déjà fait. Je crois que c'était M. Young, lorsqu'il était ministre, qui avait pris le taureau par les cornes avec le CN. Cette société était un boulet pour le pays parce que nous étions constamment en train de la subventionner et qu'elle offrait un service pourri. Elle vidait les poches des contribuables depuis des années. Il a privatisé le CN et en a fait ce qui est probablement le réseau ferroviaire le plus prospère en Amérique du Nord et probablement dans le monde. C'était un exemple reluisant de ce que peut faire le secteur privé. Le CN fournissait un meilleur service et un meilleur réseau que lorsqu'il appartenait au gouvernement.

Cela me dérange encore que le gouvernement subventionne un service inefficace que les gens ne choisissent pas d'utiliser, sauf les rares personnes qui veulent voyager aux frais de tout le monde, c'est-à-dire de ceux qui paient cette énorme subvention.

• (1930)

Il y a beaucoup de façons de voyager dans notre grand pays à part le réseau ferroviaire, mais nous devons quand même le subventionner parce que les députés d'en face affectionnent beaucoup les chemins de fer. Ils ont probablement lu le livre de Pierre Berton intitulé *The Last Spike* et pensent que, parce que c'est VIA Rail, le gouvernement doit continuer d'assurer la survie de cette société.

Les crédits

VIA Rail ne dessert qu'une petite partie du pays. Les gens qui voyagent au Canada se déplacent en voiture, en autocar et en avion. C'est un grand pays, mais VIA Rail n'en dessert qu'une petite partie. À un demi-million de dollars par jour, nous devons vraiment nous demander, en faisant une étude de rentabilité, pourquoi nous ne nous rendons pas compte qu'il faudrait mettre fin à ce service. Nous devrions utiliser cet argent pour des choses beaucoup plus importantes, comme l'amélioration de notre infrastructure routière d'un bout à l'autre du pays.

Même la motion relative à la taxe sur l'essence dont on a discuté précédemment est reliée à cela. Les priorités du gouvernement aux chapitres des dépenses et de l'utilisation de l'argent des contribuables, ainsi que dans bien d'autres domaines, sont une véritable catastrophe, et c'est vraiment dommage. Dans des sondages aléatoires, les libéraux semblent obtenir la faveur de 40 p. 100 à 50 p. 100 de la population. J'espère que bien des gens se réveilleront et se rendront compte des conséquences des politiques du gouvernement pour l'économie et l'avenir de la nation.

Neuf millions de dollars représente une somme assez modeste, mais je tiens à souligner que les Canadiens ont élu 301 députés en qui ils ont placé leur confiance. Les membres du comité ont examiné sous tous les angles la situation de VIA Rail et proposé de réduire de 9 millions de dollars les dépenses de cette société. Qu'est-il arrivé? Les bureaucrates élus qui dirigent cette Chambre à la manière de dictateurs sont intervenus et ont trouvé des moyens de passer outre à la décision du comité.

Le gouvernement aurait intérêt à écouter les suggestions et les recommandations des membres du comité. Nous aurions ainsi une meilleure politique publique et un meilleur gouvernement. Mais il y a cette élite au sein du gouvernement qui croit devoir exercer un contrôle centralisé. Elle veut tout planifier et ne manque pas de trouver des moyens de dépenser l'argent des contribuables et de nous réglementer jusqu'à la moëlle. Elle ne veut rien céder.

Cela devient vraiment dangereux lorsque les membres de cette élite voient des députés d'arrière-ban libéraux siégeant à des comités prendre connaissance de moyens constructifs de concevoir de bonnes politiques. Ils craignent qu'on entrouvre la porte et que tout leur empire ne s'effondre, ce qui serait vraiment une bonne chose.

Je félicite le député de Kootenay. J'ai écouté son discours et je sais ce qu'il a dû dire au sujet des transports et de VIA Rail. Il a parfaitement raison. J'espère que certains de mes amis libéraux passeront plus de temps à entendre des paroles sensées comme celles qui ont été prononcées, au lieu de regarder par-terre, de lire leurs notes et leurs dossiers ou de faire autre chose.

● (1935)

M. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi de parler des services ferroviaires ce soir.

J'ai voté en faveur de la hausse du financement de VIA, augmentation de 9 millions de dollars prévue à l'origine dans le Budget des dépenses, et je voterai encore en sa faveur. Mes raisons sont simples. Premièrement, les fonds supplémentaires serviront à moderniser les immobilisations, à acheter de nouveaux wagons et à rénover les gares. J'aime bien les chemins de fer et, depuis des années, nous tentons d'élever la qualité de nos services au niveau observé en Europe et au Japon. Nous accomplissons de l'excellent travail et je veux que cela continue.

Je pourrais m'arrêter là, mais il me reste neuf minutes et demie, alors je vais profiter du temps qui m'est accordé pour décrire les sept principes qui devraient être respectés, à mon avis, dans les lois que

nous adoptons au Parlement. Je terminerai en proposant un projet de chemin de fer très excitant.

Dans une situation comme celle-ci, sept principes devraient être respectés. Je suis content de voir que j'ai un auditoire attentif dans le coin là-bas, qui veut sûrement connaître ces sept principes.

Premièrement, bien des choses n'ont rien à voir avec le leadership. Peu importe ce qui se passe à la Chambre, des députés tenteront toujours d'en imputer la faute à notre chef et aux aspirants à son poste. C'est encore le cas ici. Il y a des gens à l'extérieur de la Chambre qui se prêtent à ce jeu-là. C'est insensé. Il y a trois candidats à la direction de notre parti et jamais l'un d'entre eux m'a exposé sa position sur un sujet ou m'a dit quelle position je devais adopter. J'ai déjà expliqué la position que j'adoptais dans ce dossier et les raisons qui m'incitaient à agir ainsi. Mon point de vue est tout à fait différent de celui d'autres députés qui appuient le même candidat à la direction. Tout cela relève de la fiction, il faudrait bien le comprendre, car la campagne va durer encore six mois.

Le deuxième principe veut que le gouvernement évite, en général, de livrer concurrence aux entreprises privées et de subventionner la concurrence dans le secteur privé. Le député de Kootenay—Boundary—Okanagan a bien fait valoir ce point. Je partage entièrement son avis.

Le troisième principe, c'est que les dépenses doivent être responsables. Lors du premier vote que nous avons eu là-dessus, des députés ont voté contre la hausse et, bien que je ne l'aie pas fait moi-même, j'ai approuvé qu'ils le fassent. Ils ont fait ce qu'ils croyaient devoir faire pour être responsables, compte tenu de l'information qu'ils avaient à ce moment-là. Ils ne croyaient pas que cette information justifiait la hausse de dépenses. Ils estimaient qu'on n'avait pas bien répondu aux questions. En conséquence, ils ont pris une décision responsable en matière de dépenses comme ils croyaient devoir le faire. C'est tout à fait raisonnable, car tous les parlementaires devraient se montrer responsables en matière de dépenses.

Le quatrième principe, c'est que, si l'on soumet quelque chose à des comités, on devrait tenir compte de leur opinion. Il ne faut pas abuser de leur temps en leur demandant de faire quelque chose pour ensuite faire fi de leur opinion. Par exemple, si des comités examinent le budget des dépenses et ont des observations valables à faire, celles-ci devraient être prises en compte et avoir une certaine incidence.

Dans le cas qui nous occupe, elles ont eu une incidence. C'est tout à l'honneur du ministre que son ministère et lui se soient rendu compte qu'ils n'avaient pas l'information et que c'était pour cela que les gens avaient voté contre. Chose plutôt inusitée, le ministre est revenu au comité non pas une, mais deux fois, pour donner aux membres du comité des explications et l'information dont ils avaient besoin pour se prononcer.

Le cinquième principe, c'est que les témoins, surtout ceux qui sont chargés des dépenses publiques, devraient être suffisamment renseignés pour répondre aux questions. S'ils ne le sont pas eux-mêmes, ils devraient être accompagnés par des personnes qui peuvent répondre aux questions.

Les crédits

● (1940)

Le sixième principe à respecter, c'est que, lorsque des budgets sont proposés, ils ont de toute évidence été élaborés après mûre réflexion et en détail par des spécialistes de la société d'État ou du ministère. Il faut respecter cela et mener une analyse très minutieuse avant d'y apporter des modifications.

S'il doit y avoir des compressions, le dernier principe à respecter consiste à ne pas demander de compressions avant de s'être renseigné sur les effets qu'elles auront. Je refuse que des membres d'un comité dont je fais partie demandent des compressions sans s'être renseignés sur les répercussions qu'elles auront sur l'activité visée, le gouvernement ou les personnes concernées. Nous devons savoir quelles répercussions aura une compression.

En résumé, un certain nombre de membres du comité, pas moi, mais d'autres députés, estimaient qu'ils ne disposaient pas de suffisamment d'information et ils ont suggéré une réduction. Le ministre est revenu et il a expliqué ce à quoi servirait l'argent, à ma plus grande satisfaction. Le gouvernement n'avait pas d'autre choix que de laisser aux gens, comme il le fait ce soir, la possibilité de rétablir le montant. C'est le seul mécanisme qui pouvait être utilisé. Par conséquent, les membres du comité, qui sont maintenant convaincus, à la lumière des nouvelles informations qu'ils ont obtenues, peuvent autoriser ce crédit.

Enfin, il y a dans ma circonscription un chemin de fer très intéressant, le White Pass, qui existe depuis la ruée vers l'or. Se déplacer en train sur cette voie étroite est probablement un des voyages les plus excitants à faire au Canada; j'espère que tous auront l'occasion de faire ce voyage dans les montagnes.

Toujours au sujet de la même question, j'ai dit au sein du comité qu'il y a un chemin de fer en Alaska et un autre au Canada qui se rendent jusque dans le nord de la Colombie-Britannique et qu'il y a une possibilité d'unir les deux chemins de fer. Ce serait probablement le projet le plus enthousiasmant en Amérique du Nord depuis la Confédération. Le ministre dit qu'il nous faut nourrir des rêves à cet égard, et j'espère que j'aurai l'appui de toute la Chambre relativement à une étude de faisabilité de 6 millions de dollars visant un tel projet.

M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PC): Monsieur le Président, je trouve intéressant de parler ce soir de VIA Rail et de la somme demandée par le ministre ainsi que de la réduction de 9 millions de dollars de son budget approuvée à l'unanimité par le comité.

Plus tard ce soir, il y aura un vote de confiance sur la question car le ministre a dit que ça ne passerait pas. Il veut la somme totale, qui pourrait s'élever à environ 266 millions de dollars. Le comité l'a portée de 266 millions de dollars à 257 millions de dollars. J'ai arrondi les chiffres. Qu'est-ce qu'un million entre amis, comme diraient les libéraux? C'est une réduction de 9 millions de dollars ou de 2,95 p. 100.

C'est typique du gouvernement. Nous avons un comité multipartite et ce comité a été unanime dans sa décision de réduire le budget. Mais comme ça ne convenait pas au ministre, il a décidé d'en saisir la Chambre des communes et de forcer tous les députés libéraux à appuyer sa position et à aller à l'encontre de la décision du comité multipartite. C'est typique de l'approche autoritaire du gouvernement.

L'une des raisons pour lesquelles le comité a choisi de réduire le budget de 9 millions de dollars était simplement parce que le ministre n'avait jamais expliqué la nécessité d'une augmentation. Autrement dit, le gouvernement n'a pas de plan d'action pour

dépenser 266 millions de dollars. En fait, s'il avait un plan, le comité aurait donné son approbation.

Nous pourrions parler des jeux politiques auxquels se livrent les députés libéraux du comité, les loyalistes du premier ministre contre le député de LaSalle—Émard, l'aspirant premier ministre. Je suppose que c'est la réalité que l'on voit au comité. Le fait est que le comité a pris une décision. C'est pour ça que nous avons des comités. Les députés ont fait preuve de jugement et le ministre a fait preuve d'autoritarisme.

C'est ce même autoritarisme qu'avait utilisé son prédécesseur à la Chambre, un homme appelé Doug Young qui fut ministre des Transports. J'aimerais raconter une histoire aux députés. Je pense que nous comprenons la nécessité d'un service ferroviaire au Canada. Nous savons que ça revient très cher d'avoir un réseau de transport dans un pays aussi vaste et aussi diversifié du point de vue géographique que le Canada.

Cependant, le gouvernement conservateur a rétabli VIA Rail dans la région de l'Atlantique lorsqu'il est arrivé au pouvoir en 1984. Le gouvernement Mulroney a dit alors aux gens qu'ils devaient utiliser les services de VIA Rail sous peine autrement de perdre cette entreprise. Au Canada atlantique, nous avons utilisé le service ferroviaire. Nous avons un accès direct du sud du Nouveau-Brunswick jusqu'au Québec. En fait, la voie allait de Saint John à McAdam, au Nouveau-Brunswick, pratiquement en ligne droite, à vol d'oiseau. C'était la voie la plus courte vers le centre du pays, la ligne passant par l'État du Maine, pour arriver à Sherbrooke, au Québec puis à Montréal, Ottawa et le reste.

Les gens comme moi-même et notre collègue de Saint John, qui a lutté avec énergie en faveur de VIA Rail avant de venir dans cette enceinte, avaient le meilleur service ferroviaire jamais vu durant la période allant de 1984 à 1993. En fait, VIA a construit une nouvelle gare à Saint John, au Nouveau-Brunswick, pour servir ses clients.

Lorsque Doug Young est arrivé au pouvoir, il a sabré dans l'entreprise pour se venger de la députée qui avait remporté le siège pour les progressistes-conservateurs à Saint John, en fait l'un des deux députés conservateurs à la Chambre à ce moment-là. Il s'en est pris à Saint John, Nouveau-Brunswick, et nous n'avons jamais plus eu de service ferroviaire depuis.

● (1945)

Depuis l'époque de sir John A. Macdonald, les députés ont une carte de chemin de fer qui leur permet de voyager entre leur circonscription et Ottawa. C'est juste un petit avantage que les députés reçoivent. Cependant, aucun d'entre nous dans la région de l'Atlantique, dans la partie sud du Nouveau-Brunswick, ne peut l'utiliser.

Si j'embarque à bord d'un train de VIA Rail de nos jours au Nouveau-Brunswick, grâce à Doug Young, je dois aller de St. Stephen, au Nouveau-Brunswick, à Saint John, au Nouveau-Brunswick, par autobus pour me rendre ensuite à Moncton pour aller prendre mon train. Si je suis cet itinéraire, après 12 heures de voyage, je suis plus éloigné d'Ottawa que lorsque je suis parti. Est-ce sensé? C'est la façon libérale: détruire les services dans les régions rurales.

Les crédits

La faiblesse dans le budget que le ministre a présenté réside dans le fait qu'aucune attention n'a été portée aux régions rurales du Nouveau-Brunswick. Ce qu'il a fait, c'est adopter la position maladroite et dure qu'il prend parfois à l'égard de ses propres députés. Fondamentalement, il a averti son propre député de Thunder Bay, en Ontario, qui préside le comité, que s'il ne se pliait pas à sa volonté, il pourrait perdre le marché que le gouvernement avait accordé à une entreprise de sa circonscription pour restaurer des wagons.

Voilà la menace que le ministre utilise contre ses propres troupes. Est-il étonnant que le comité se soit prononcé contre la demande de crédits supplémentaires de 9 millions de dollars? Cette somme ne couvrirait même pas certaines des promesses qu'il a faites lors de l'étude en comité. En fait, il n'a même pas établi de plan de dépenses pour cet argent. S'il l'avait fait, il aurait jeté un coup d'oeil sur ces régions du Canada qui ont terriblement besoin de service, ces régions que lui, son prédécesseur et le gouvernement qu'il représente, en l'occurrence le gouvernement libéral, ont privées de ces services.

Nous n'appuierons pas la demande de crédits supplémentaires du ministre parce qu'il n'a pas de plan de dépenses pour les 257 millions de dollars qu'il obtient à l'heure actuelle. La Chambre ferait une erreur en lui accordant 9 millions de dollars additionnels. Maintenant les décisions et le vote du comité. C'est la raison d'être du comité.

Le whip du gouvernement fait sa tournée des divers comités pour s'assurer que tout le monde y est présent. Nous nous comprenons maintenant pourquoi les députés du gouvernement sont réticents à assister aux réunions de leur propre comité. C'est que le gouvernement, dès qu'il revient à la Chambre, rejette les décisions prises démocratiquement par le comité.

Si nous voulons réformer cette institution pour que les députés jouent un rôle vraiment significatif lorsque des questions sont tranchées et que des décisions sont prises, il faut commencer dès maintenant et dire non au ministre des Transports, en rejetant sa demande de 9 millions de dollars additionnels.

• (1950)

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, je me sens un peu mal à l'aise de prendre la parole après le député qui a plaidé si éloquemment en faveur de VIA Rail et des comités de la Chambre, mais je me permets de différer d'opinions quant à ce qu'il faut faire.

Il me semble que ceux d'entre nous qui veulent défendre les trains de voyageurs au Canada et le rôle de VIA Rail devraient être les moins enclins à appuyer une réduction du financement de VIA Rail. Le député diverge peut-être d'opinion, et les personnes de bonne volonté peuvent aussi être d'une opinion différente en ce qui concerne la meilleure solution à adopter dans ce dossier.

Le NPD et moi-même adoptons une position différente sur cette question. Puisque nous sommes en faveur des trains de voyageurs et parce que nous ne sommes pas de la même eau que les alliés, qui voient quelque chose de mauvais dans VIA Rail parce qu'il est subventionné par l'État, nous ne pouvons appuyer la recommandation, même si elle émane d'un comité, de réduire le financement de VIA Rail.

Je tiens également à dire que la décision du comité, même si elle a été présentée comme unanime, ne l'était pas puisque la députée néo-démocrate qui siège au comité n'était pas présente au moment du vote. Si elle l'avait été, le résultat n'aurait pas été unanime. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes ici ce soir. Nous voulons faire savoir clairement que nous n'appuyons pas la décision du

comité d'adopter une motion proposant de réduire le budget de VIA Rail de 9 millions de dollars.

Je me sens quelque peu mal à l'aise car j'ai souvent dit en Chambre, je ne m'en cache pas, qu'il faudrait respecter davantage les décisions des comités. Nous savons tous que nous ne sommes pas toujours d'accord avec toutes les recommandations des comités; il faut le reconnaître en toute honnêteté. Je suis certain que certains députés alliés, qui insistent, il y a quelques minutes, sur la nécessité de respecter les décisions des comités, ne tiendraient pas le même discours en ce qui concerne la décision prise cet après-midi par le comité de la justice. Ils ne se lèveront probablement pas en Chambre, demain, pour demander au gouvernement de respecter la décision du comité de la justice, alors qu'ils demandent maintenant au gouvernement de respecter la décision du comité des transports. Tout dépend si on est d'accord ou non, mais de façon générale, je persiste à dire qu'il faudrait tenir davantage compte des décisions des comités.

J'ai écouté avec intérêt ce que disait mon ami conservateur, et je suis moi aussi d'avis que Doug Young est un coquin en ce qui concerne non seulement les trains de voyageurs mais les trains en général. Je pense en particulier à la privatisation du Canadien National.

Pour VIA Rail, le jour le plus sombre auquel je peux penser ne remonte pas au temps où Doug Young était ministre des Transports, mais bien à cet automne de 1989, au moment où Brian Mulroney dirigeait le pays et qu'une décision importante a été prise et mise en vigueur le 15 janvier 1990. C'est la décision qui a eu le plus de conséquences désastreuses pour VIA Rail dans ce pays.

Il est inadmissible que le député parle comme si tout avait été rose jusqu'en 1993. Je ne voulais pas parler de cela, mais le député du Nouveau-Brunswick, dont la mémoire sélective le porte à croire qu'aucune décision fâcheuse n'a été prise à l'égard de VIA Rail entre 1984 et 1993, m'a provoqué. En fait, à l'automne de 1989, je siégeais au Comité des transports lorsque Ron Lawless en a fait l'annonce. Le 15 janvier 1990, le ministre des Transports de l'époque, Benoît Bouchard, aurait dû lui aussi être inscrit sur la liste des méchants qui ont fait du tort au système ferroviaire au pays.

Une voix: Merci de défendre les libéraux.

M. Bill Blaikie: Ce n'est pas une question de défendre les libéraux, mais plutôt de mettre les libéraux et les conservateurs dans le même panier en ce qui concerne VIA Rail. Nous pourrions reculer un peu plus encore et parler de Jean-Luc Pepin en 1981, un autre méchant dans l'histoire de VIA Rail.

Il n'en reste pas moins que les néo-démocrates ne peuvent penser à approuver une réduction des fonds accordés à VIA Rail parce que nous savons que nous aurons besoin d'un train de passagers dans l'avenir pour nous aider à respecter les engagements que nous avons pris dans le cadre du Protocole de Kyoto.

• (1955)

Nous savons que les collectivités éloignées doivent être desservies par des trains de voyageurs. Nous savons également que VIA Rail éprouve des problèmes sur les plans de la mise à niveau et de la remise à neuf du matériel en vue de donner suite à des jugements ayant été rendus, et à juste titre, en ce qui concerne l'accès pour les personnes handicapées. Cela concerne les divers types de matériel dont dispose la société, et en particulier de nouvelles acquisitions ne répondant pas à certaines normes.

Les crédits

Cet argent supplémentaire pourrait être consacré à toute une gamme de choses et je ne voudrais pas que VIA Rail soit privée de ce montant de 9 millions de dollars.

Il se peut que le ministre des Transports et VIA Rail n'aient pas présenté un assez bon plan ou d'assez bonnes explications lorsqu'ils ont comparu devant le comité. Je peux vivre avec ça. Laissons le soin au comité d'assurer le suivi voulu. Toutefois, je ne voudrais certes pas que la réaction appropriée à un manque d'information soit une réduction du financement de VIA Rail.

Je vois qu'il ne me reste qu'une minute. Que le temps passe vite quand j'ai tant de plaisir à parler du transport ferroviaire!

Il y a une autre chose que je ne peux m'empêcher de souligner. J'ai écouté le député de l'Alliance qui n'en finissait plus de parler des responsabilités du secteur privé par rapport à celles du secteur public.

Monsieur le Président, vous rappelez-vous de cette triste époque où Air Canada était la propriété du gouvernement et où le secteur des transports était réglementé? Vous rappelez-vous du bon service qui était assuré entre les villes à l'époque où les avions volaient sur une base régulière, et où la nourriture et le service étaient corrects? Vous rappelez-vous de cette terrible époque où le secteur public dirigeait les activités?

Désormais, les activités relèvent du secteur privé. Nous avons privatisé Air Canada et tout baigne dans l'huile. N'est-ce pas merveilleux lorsque le secteur privé est responsable du transport aérien au pays? Il a fait un travail tellement remarquable. Imaginez-vous ce que ce serait si les personnes qui dirigent Air Canada étaient chargées de notre système de soins de santé! Ce serait incroyable.

Écouter ce genre d'ineptie idéologique de la part de l'Alliance me met effectivement en rage.

[Français]

Le vice-président: Comme il est 20 heures, il est de mon devoir d'interrompre les délibérations et de mettre aux voix sur-le-champ toute question nécessaire à l'expédition des travaux des subsides.

• (2000)

[Traduction]

* * *

LES CRÉDITS**JOUR DÉSIGNÉ—LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES**

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Le vice-président: La Chambre passe maintenant à la tenue de plusieurs votes par appel nominal sur la motion de l'opposition inscrite au nom du député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam et sur toutes les motions relatives au budget principal des dépenses inscrites au nom de l'honorable présidente du Conseil du Trésor.

Convoquez les députés.

• (2025)

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

(Vote n^o 195)

POUR

Députés

Anderson (Cypress Hills—Grasslands)
Cadman
Day
Elley

Burton
Cummins
Duncan
Fitzpatrick

Gallant
Gouk
Grey
Hill (Prince George—Peace River)
Jaffer
Lunney (Nanaimo—Alberni)
McNally
Pankiw
Rajotte
Reynolds
Schmidt
Spencer
Strahl
White (North Vancouver)— 35

Goldring
Grewal
Harris
Hilstrom
Lunn (Saanich—Gulf Islands)
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
Moore
Penson
Reid (Lanark—Carleton)
Ritz
Sorenson
Stinson
Vellacott

CONTRE

Députés

Adams
Anderson (Victoria)
Assadourian
Bachand (Saint-Jean)
Bakopanos
Beaumier
Bellemare
Bertrand
Bigras
Blaikie
Bonin
Bourgeois
Brown
Byrne
Calder
Cardin
Castonguay
Cauchon
Chrétien
Collenette
Cotler
Cuzner
Davies
Desrochers
Dhaliwal
Doyle
Drouin
Easter
Eyking
Folco
Frulla
Gagnon (Champlain)
Gaudet
Girard-Bujold
Godin
Graham
Guay
Harb
Hearn
Jackson
Jordan
Karygiannis
Keyes
Knutson
Laliberte
Lastewka
Leung
Lincoln
Loubier
Macklin
Malhi
Manley
Marcil
Masse
McDonough

Allard
Assad
Augustine
Bagnell
Barnes (London West)
Bélangier
Bergeron
Bevilacqua
Binet
Blondin-Andrew
Boudria
Bradshaw
Bryden
Caccia
Caplan
Carroll
Catterall
Charbonneau
Coderre
Comartin
Cullen
Dalphond-Guiral
Desjarlais
DeVillers
Discepola
Dromisky
Duplain
Efford
Finlay
Fournier
Fry
Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay)
Gauthier
Godfrey
Goodale
Guarnieri
Guimond
Harvey
Hubbard
Jennings
Karetak-Lindell
Keddy (South Shore)
Kilgour (Edmonton Southeast)
Kraft Sloan
Lalonde
Lee
Lill
Longfield
MacAulay
Mahoney
Maloney
Marceau
Marleau
Matthews
McGuire

Les crédits

McKay (Scarborough East)
McTeague
Minna
Murphy
Nault
Nystrom
O'Brien (London—Fanshawe)
Owen
Pagtakhan
Paradis
Patry
Perron
Peterson
Picard (Drummond)
Pillitteri
Pratt
Provenzano
Reed (Halton)
Robillard
Rocheleau
Roy
Sauvageau
Schellenberger
Scott
Simard
St-Hilaire
St. Denis
Stewart
Telegdi
Thibeault (Saint-Lambert)
Tirabassi
Torsney
Valeri
Wayne
Wilfert

McLellan
Ménard
Mitchell
Myers
Neville
O'Brien (Labrador)
O'Reilly
Pacetti
Paquette
Parrish
Péric
Peschisolido
Phinney
Pickard (Chatham—Kent Essex)
Plamondon
Proulx
Redman
Regan
Robinson
Rock
Saada
Savoy
Scherrer
Shepherd
Speller
St-Julien
Steckle
Stoffer
Thibault (West Nova)
Thompson (New Brunswick Southwest)
Tonks
Ur
Wappel
Whelan
Wood— 180

PAIRÉS

Députés

Bennett
Chamberlain
Crête
Duceppe
Laframboise
Martin (LaSalle—Émard)
Tremblay

Bulte
Comuzzi
Dion
Gagnon (Québec)
Lancôt
Pettigrew
Venne— 14

Le Président: Je déclare la motion rejetée.

* * *

• (2030)

[Français]

BUDGET PRINCIPAL DES DÉPENSES DE 2003-2004

ADOPTION DU CRÉDIT 25—TRANSPORTS

La Chambre reprend l'étude du crédit n° 25, sous la rubrique Transports.

Le Président: Le prochain vote porte sur la motion pour rétablir le crédit 25 sous la rubrique Transports.

[Traduction]

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Mme Marlene Catterall: Monsieur le Président, je crois que vous constaterez que la Chambre consentirait à ce que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient enregistrés comme ayant voté sur la motion présentement devant la Chambre, les députés libéraux ayant voté oui, avec en outre le député de Charleswood—St. James—Assiniboia qui a voté oui et le député de Hamilton-Ouest qui s'est abstenu.

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

Des voix: D'accord.

M. Gerry Ritz: Monsieur le Président, ce soir, les députés de l'Alliance canadienne, à l'exception du député de Delta—South Richmond, votent contre cette motion.

[Français]

M. Michel Guimond: Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois voteront oui à cette motion.

[Traduction]

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, les députés du Parti progressiste-conservateur votent contre.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, les députés du Nouveau Parti démocratique votent oui à cette motion.

[Traduction]

M. Jim Pankiw: Je vote contre, monsieur le Président.

M. Réginald Bélair: Monsieur le Président, je vous prie d'inscrire que je voterai en faveur du gouvernement lors des prochains votes.

[Français]

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

(Vote n° 196)

POUR

Députés

Adams
Anderson (Victoria)
Assadourian
Bachand (Saint-Jean)
Bakopanos
Beaumier
Bélanger
Bergeron
Bevilacqua
Binet
Blondin-Andrew
Boudria
Bradshaw
Bryden
Caccia
Caplan
Carroll
Catterall
Charbonneau
Coderre
Comartin
Cullen
Dalphond-Guiral
Desjarlais
DeVillers
Discepola
Drouin
Easter
Eyking
Folco
Frulla
Gagnon (Champlain)
Gaudet
Girard-Bujold
Godin
Graham
Guay
Harb
Harvey

Allard
Assad
Augustine
Bagnell
Barnes (London West)
Bélair
Bellemare
Bertrand
Bigras
Blaikie
Bonin
Bourgeois
Brown
Byrne
Calder
Cardin
Castonguay
Cauchon
Chrétien
Collenette
Cotler
Cuzner
Davies
Desrochers
Dhaliwal
Dromisky
Duplain
Efford
Finlay
Fournier
Fry
Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay)
Gauthier
Godfrey
Goodale
Guamieri
Guimond
Harvard
Hubbard

Les crédits

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| Jackson | Jennings |
| Jordan | Karetak-Lindell |
| Karygiannis | Kilgour (Edmonton Southeast) |
| Knutson | Kraft Sloan |
| Laliberte | Lalonde |
| Lastewka | Lee |
| Leung | Lill |
| Lincoln | Longfield |
| Loubier | MacAulay |
| Macklin | Mahoney |
| Malhi | Maloney |
| Manley | Marceau |
| Marcil | Marleau |
| Masse | Matthews |
| McDonough | McGuire |
| McKay (Scarborough East) | McLellan |
| McTeague | Ménard |
| Minna | Mitchell |
| Murphy | Myers |
| Nault | Neville |
| Nystrom | O'Brien (Labrador) |
| O'Brien (London—Fanshawe) | O'Reilly |
| Owen | Pacetti |
| Pagtakhan | Paquette |
| Paradis | Parrish |
| Patry | Péric |
| Perron | Peschisolido |
| Peterson | Phinney |
| Picard (Drummond) | Pickard (Chatham—Kent Essex) |
| Pillitteri | Plamondon |
| Pratt | Proulx |
| Provenzano | Redman |
| Reed (Halton) | Regan |
| Robillard | Robinson |
| Rocheleau | Rock |
| Roy | Saada |
| Sauvageau | Savoy |
| Scherrer | Scott |
| Shepherd | Simard |
| Speller | St-Hilaire |
| St-Julien | St. Denis |
| Steckle | Stewart |
| Stoffer | Telegdi |
| Thibault (West Nova) | Thibault (Saint-Lambert) |
| Tirabassi | Tonks |
| Torsney | Ur |
| Valeri | Wappel |
| Whelan | Wilfert |
| Wood— 175 | |

CONTRE

| Députés | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| Anderson (Cypress Hills—Grasslands) | Burton |
| Cadman | Day |
| Doyle | Duncan |
| Elley | Fitzpatrick |
| Gallant | Goldring |
| Gouk | Grewal |
| Grey | Harris |
| Hearn | Hill (Prince George—Peace River) |
| Hilstrom | Jaffer |
| Keddy (South Shore) | Lunn (Saanich—Gulf Islands) |
| Lunney (Nanaimo—Alberni) | Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) |
| McNally | Moore |
| Pankiw | Penson |
| Rajotte | Reid (Lanark—Carleton) |
| Reynolds | Ritz |
| Schellenberger | Schmidt |
| Sorenson | Spencer |
| Stinson | Strahl |
| Thompson (New Brunswick Southwest) | Vellacott |
| Wayne | White (North Vancouver)— 40 |

PAIRÉS

| Députés | |
|------------------------|-----------------|
| Bennett | Bulte |
| Chamberlain | Comuzzi |
| Crête | Dion |
| Duceppe | Gagnon (Québec) |
| Laframboise | Lanctôt |
| Martin (LaSalle—Émard) | Pettigrew |
| Tremblay | Venne— 14 |

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

La prochaine mise aux voix porte sur le crédit n° 1 qui fait l'objet d'opposition.

ADOPTION DU CRÉDIT 1—JUSTICE

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Motion n° 1

Que le crédit 1, au montant de 433 972 000 \$, sous la rubrique JUSTICE—Ministère —Dépenses de fonctionnement, du Budget principal des dépenses pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2004, soit agréé.

[Traduction]

Mme Marlene Catterall: Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient inscrits comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est actuellement saisie ainsi que sur la motion n° 3 et la motion n° 4, les députés libéraux votant oui.

Le Président: Y a-t-il consentement unanime pour procéder de la sorte?

Des voix: D'accord.

M. Gerry Ritz: Monsieur le Président, les députés de l'Alliance canadienne voteront contre ces motions.

[Français]

M. Michel Guimond: Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois voteront oui à ces motions n°s 1, 3 et 4.

• (2035)

[Traduction]

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, les députés du Parti progressiste-conservateur voteront contre.

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, les députés du NPD voteront non.

M. Jim Pankiw: Je voterai non, monsieur le Président.

M. Stan Keyes: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Comme cela avait été clairement précisé, je me suis abstenu de voter sur la dernière motion. Je veux maintenant qu'il soit clair que je voterai avec le gouvernement sur ces motions.

(La motion n° 1, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 197)

POUR

| Députés | |
|----------------------|----------------------|
| Adams | Allard |
| Anderson (Victoria) | Assad |
| Assadourian | Augustine |
| Bachand (Saint-Jean) | Bagnell |
| Bakopanos | Barnes (London West) |
| Beaumier | Bélair |
| Bélangier | Bellemare |
| Bergeron | Bertrand |
| Bevilacqua | Bigras |
| Binet | Blondin-Andrew |
| Bonin | Boudria |
| Bourgeois | Bradshaw |
| Brown | Bryden |
| Byrne | Caccia |
| Calder | Caplan |
| Cardin | Carroll |
| Castonguay | Catterall |
| Cauchon | Charbonneau |

Chrétien
Collenette
Cullen
Dalphond-Guiral
DeVillers
Discepola
Drouin
Easter
Eyking
Folco
Frulla
Gagnon (Champlain)
Gaudet
Girard-Bujold
Goodale
Guarnieri
Guimond
Harvard
Hubbard
Jennings
Karetak-Lindell
Keys
Knutson
Laliberte
Lastewka
Leung
Longfield
MacAulay
Mahoney
Maloney
Marceau
Marleau
McGuire
McLellan
Ménard
Mitchell
Myers
Neville
O'Brien (London—Fanshawe)
Owen
Pagtakhan
Paradis
Patri
Perron
Peterson
Picard (Drummond)
Pillitteri
Pratt
Provenzano
Reed (Halton)
Robillard
Rock
Saada
Savoy
Scott
Simard
St-Hilaire
St. Denis
Stewart
Thibault (West Nova)
Tirabassi
Torsney
Valeri
Whelan
Wood— 165

Coderre
Cotler
Cuzner
Desrochers
Dhaliwal
Dromisky
Duplain
Efford
Finlay
Fournier
Fry
Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay)
Gauthier
Godfrey
Graham
Guay
Harb
Harvey
Jackson
Jordan
Karygiannis
Kilgour (Edmonton Southeast)
Kraft Sloan
Lalonde
Lee
Lincoln
Loubier
Macklin
Malhi
Manley
Marcil
Matthews
McKay (Scarborough East)
McTeague
Minna
Murphy
Nault
O'Brien (Labrador)
O'Reilly
Pacetti
Paquette
Parrish
Péric
Peschisolido
Phinney
Pickard (Chatham—Kent Essex)
Plamondon
Proulx
Redman
Regan
Rocheleau
Roy
Sauvageau
Scherrer
Shepherd
Speller
St-Julien
Steckle
Telegdi
Thibeault (Saint-Lambert)
Tonks
Ur
Wappel
Wilfert

CONTRE

Députés

Anderson (Cypress Hills—Grasslands)
Burton
Comartin
Day
Doyle
Elley
Gallant
Goldring
Grewal
Harris
Hill (Prince George—Peace River)
Jaffer
Lill
Lunney (Nanaimo—Alberni)
Masse
McNally
Nystrom
Penson
Reid (Lanark—Carleton)

Blaikie
Cadman
Davies
Desjarlais
Duncan
Fitzpatrick
Godin
Gouk
Grey
Hearn
Hilstrom
Keddy (South Shore)
Lunn (Saanich—Gulf Islands)
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
McDonough
Moore
Pankiw
Rajotte
Reynolds

Ritz
Schellenberger
Sorenson
Stinson
Strahl
Vellacott
White (North Vancouver)— 51

Les crédits

Robinson
Schmidt
Spencer
Stoffer
Thompson (New Brunswick Southwest)
Wayne

PAIRÉS

Députés

Bennett
Chamberlain
Crête
Duceppe
Laframboise
Martin (LaSalle—Émard)
Tremblay

Bulte
Comuzzi
Dion
Gagnon (Québec)
Lancôt
Pettigrew
Venne— 14

[Français]

ADOPTION DU CRÉDIT 1—CONSEIL DU TRÉSOR

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Motion n° 3

Que le crédit 1, au montant de 151 617 000 \$, sous la rubrique CONSEIL DU TRÉSOR—Secrétariat—Dépenses de fonctionnement, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004, soit agréé.

(La motion n° 3, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 199)

POUR

Députés

Adams
Anderson (Victoria)
Assadourian
Bachand (Saint-Jean)
Bakopanos
Beaumier
Bélanger
Bergeron
Bevilacqua
Binet
Bonin
Bourgeois
Brown
Byrne
Calder
Cardin
Castonguay
Cauchon
Chrétien
Collenette
Cullen
Dalphond-Guiral
DeVillers
Discepola
Drouin
Easter
Eyking
Folco
Frulla
Gagnon (Champlain)
Gaudet
Girard-Bujold
Goodale
Guarnieri
Guimond
Harvard
Hubbard

Allard
Assad
Augustine
Bagnell
Barnes (London West)
Bélair
Bellemare
Bertrand
Bigras
Blondin-Andrew
Boudria
Bradshaw
Bryden
Caccia
Caplan
Carroll
Catterall
Charbonneau
Coderre
Cotler
Cuzner
Desrochers
Dhaliwal
Dromisky
Duplain
Efford
Finlay
Fournier
Fry
Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay)
Gauthier
Godfrey
Graham
Guay
Harb
Harvey
Jackson

Les crédits

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| Jennings | Jordan |
| Karetak-Lindell | Karygiannis |
| Keys | Kilgour (Edmonton Southeast) |
| Knutson | Kraft Sloan |
| Laliberte | Lalonde |
| Lastewka | Lee |
| Leung | Lincoln |
| Longfield | Loubier |
| MacAulay | Macklin |
| Mahoney | Malhi |
| Maloney | Manley |
| Marceau | Marcil |
| Marleau | Matthews |
| McGuire | McKay (Scarborough East) |
| McLellan | McTeague |
| Ménard | Minna |
| Mitchell | Murphy |
| Myers | Nault |
| Neville | O'Brien (Labrador) |
| O'Brien (London—Fanshawe) | O'Reilly |
| Owen | Pacetti |
| Pagtakhan | Paquette |
| Paradis | Parrish |
| Patry | Péric |
| Perron | Peschisolido |
| Peterson | Phinney |
| Picard (Drummond) | Pickard (Chatham—Kent Essex) |
| Pillitteri | Plamondon |
| Pratt | Proulx |
| Provenzano | Redman |
| Reed (Halton) | Regan |
| Robillard | Rocheleau |
| Rock | Roy |
| Saada | Sauvageau |
| Savoy | Scherrer |
| Scott | Shepherd |
| Simard | Speller |
| St-Hilaire | St-Julien |
| St. Denis | Steckle |
| Stewart | Telegdi |
| Thibault (West Nova) | Thibault (Saint-Lambert) |
| Tirabassi | Tonks |
| Torsney | Ur |
| Valeri | Wappel |
| Whelan | Wilfert |
| Wood— 165 | |

CONTRE

Députés

| | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| Anderson (Cypress Hills—Grasslands) | Blaikie |
| Burton | Cadman |
| Comartin | Davies |
| Day | Desjarlais |
| Doyle | Duncan |
| Elley | Fitzpatrick |
| Gallant | Godin |
| Goldring | Gouk |
| Grewal | Grey |
| Harris | Hearn |
| Hill (Prince George—Peace River) | Hilstrom |
| Jaffer | Keddy (South Shore) |
| Lill | Lunn (Saanich—Gulf Islands) |
| Lunney (Nanaimo—Alberni) | Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) |
| Masse | McDonough |
| McNally | Moore |
| Nystrom | Pankiw |
| Penso | Rajotte |
| Reid (Lanark—Carleton) | Reynolds |
| Ritz | Robinson |
| Schellenberger | Schmidt |
| Sorenson | Spencer |
| Stinson | Stoffer |
| Strahl | Thompson (New Brunswick Southwest) |
| Vellacott | Wayne |
| White (North Vancouver)— 51 | |

PAIRÉS

Députés

| | |
|------------------------|-----------------|
| Bennett | Bulte |
| Chamberlain | Comuzzi |
| Crête | Dion |
| Duceppe | Gagnon (Québec) |
| Laframboise | Lanctôt |
| Martin (LaSalle—Émard) | Pettigrew |
| Tremblay | Venne— 14 |

ADOPTION DU CRÉDIT 5—CONSEIL DU TRÉSOR

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Motion n°4

Que le crédit 5, au montant de 750 000 000 \$, sous la rubrique CONSEIL DU TRÉSOR—Secrétaria—Éventualités du gouvernement, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004, soit agréé.

[Traduction]

(La motion n° 4, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 200)

POUR

Députés

| | |
|----------------------|----------------------------------|
| Adams | Allard |
| Anderson (Victoria) | Assad |
| Assadourian | Augustine |
| Bachand (Saint-Jean) | Bagnell |
| Bakopanos | Barnes (London West) |
| Beaumier | Bélair |
| Bélanger | Bellemare |
| Bergeron | Bertrand |
| Bevilacqua | Bigras |
| Binet | Blondin-Andrew |
| Bonin | Boudria |
| Bourgeois | Bradshaw |
| Brown | Bryden |
| Byrne | Caccia |
| Calder | Caplan |
| Cardin | Carroll |
| Castonguay | Catterall |
| Cauchon | Charbonneau |
| Chrétien | Coderre |
| Collenette | Cotler |
| Cullen | Cuzner |
| Dalphon-D-Guiral | Desrochers |
| DeVillers | Dhaliwal |
| Discepolo | Dromisky |
| Drouin | Duplain |
| Easter | Efford |
| Eyking | Finlay |
| Folco | Fournier |
| Frulla | Fry |
| Gagnon (Champlain) | Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay) |
| Gaudet | Gauthier |
| Grey | Godfrey |
| Girard-Bujold | Graham |
| Goodale | Guay |
| Guarnieri | Harb |
| Guimond | Harvey |
| Harvard | Jackson |
| Hubbard | Jordan |
| Jennings | Karygiannis |
| Karetak-Lindell | Kilgour (Edmonton Southeast) |
| Keys | Kraft Sloan |
| Knutson | Lalonde |
| Laliberte | Lee |
| Lastewka | Lincoln |
| Leung | Loubier |
| Longfield | Macklin |
| MacAulay | Malhi |
| Mahoney | Manley |
| Maloney | Marcil |
| Marceau | Matthews |
| Marleau | McKay (Scarborough East) |
| McGuire | McTeague |
| McLellan | Minna |
| Ménard | Murphy |
| Mitchell | Nault |
| Myers | O'Brien (Labrador) |
| Neville | |

Les crédits

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| O'Brien (London—Fanshawe) | O'Reilly |
| Owen | Pacetti |
| Pagtakhan | Paquette |
| Paradis | Parrish |
| Patry | Péric |
| Perron | Peschisolido |
| Peterson | Phinney |
| Picard (Drummond) | Pickard (Chatham—Kent Essex) |
| Pillitteri | Plamondon |
| Pratt | Proulx |
| Provenzano | Redman |
| Reed (Halton) | Regan |
| Robillard | Rocheleau |
| Rock | Roy |
| Saada | Sauvageau |
| Savoy | Scherrer |
| Scott | Shepherd |
| Simard | Speller |
| St-Hilaire | St-Julien |
| St. Denis | Steckle |
| Stewart | Telegdi |
| Thibault (West Nova) | Thibeault (Saint-Lambert) |
| Tirabassi | Tonks |
| Torsney | Ur |
| Valeri | Wappel |
| Whelan | Wilfert |
| Wood— 165 | |

CONTRE

Députés

| | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| Anderson (Cypress Hills—Grasslands) | Blaikie |
| Burton | Cadman |
| Comartin | Davies |
| Day | Desjarlais |
| Doyle | Duncan |
| Elley | Fitzpatrick |
| Gallant | Godin |
| Goldring | Gouk |
| Grewal | Grey |
| Harris | Hearn |
| Hill (Prince George—Peace River) | Hilstrom |
| Jaffer | Keddy (South Shore) |
| Lill | Lunn (Saanich—Gulf Islands) |
| Lunney (Nanaimo—Alberni) | Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) |
| Masse | McDonough |
| McNally | Moore |
| Nystrom | Pankiw |
| Penson | Rajotte |
| Reid (Lanark—Carleton) | Reynolds |
| Ritz | Robinson |
| Schellenberger | Schmidt |
| Sorenson | Spencer |
| Stinson | Stoffer |
| Strahl | Thompson (New Brunswick Southwest) |
| Vellaocott | Wayne |
| White (North Vancouver)— 51 | |

PAIRÉS

Députés

| | |
|------------------------|-----------------|
| Bennett | Bulte |
| Chamberlain | Comuzzi |
| Crête | Dion |
| Duceppe | Gagnon (Québec) |
| Laframboise | Lanctôt |
| Martin (LaSalle—Émard) | Pettigrew |
| Tremblay | Venne— 14 |

Le Président: Je déclare les motions n^{os} 1, 3 et 4 adoptées.

Le vote suivant porte sur la motion n^o 2.

[Français]

ADOPTION DU CRÉDIT 1—CONSEIL PRIVÉ

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Motion n^o 2

Que le crédit 1, au montant de 102 156 000 \$, sous la rubrique CONSEIL PRIVÉ —Ministère—Dépenses du programme, subventions et contributions, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004, soit agréé.

[Traduction]

Mme Marlene Catterall: Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient inscrits comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est maintenant saisie et sur les motions n^{os} 5, 6, 7 et 8 ainsi que sur la motion portant adoption du budget principal des dépenses, les députés libéraux votant oui.

Le Président: Y a-t-il consentement unanime pour que l'on procède de cette façon?

Des voix: D'accord.

M. Gerry Ritz: Monsieur le Président, les députés de l'Alliance canadienne voteront non sur ces motions.

[Français]

M. Michel Guimond: Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois voteront non sur ces motions.

[Traduction]

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, les députés du Parti progressiste-conservateur voteront non.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, les membres du Nouveau Parti démocratique votent non sur ces motions.

[Traduction]

M. Jim Pankiw: Monsieur le Président, je voterai non.

(La motion n^o 2, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n^o 198)

POUR

Députés

| | |
|------------------------------|-----------------|
| Adams | Allard |
| Anderson (Victoria) | Assad |
| Assadourian | Augustine |
| Bagnell | Bakopanos |
| Barnes (London West) | Beaumier |
| Bélair | Bélangier |
| Bellemare | Bertrand |
| Bevilacqua | Binet |
| Blondin-Andrew | Bonin |
| Boudria | Bradshaw |
| Brown | Bryden |
| Byrne | Caccia |
| Calder | Caplan |
| Carroll | Castonguay |
| Catterall | Cauchon |
| Charbonneau | Chrétien |
| Coderre | Collenette |
| Cotler | Cullen |
| Cuzner | DeVillers |
| Dhaliwal | Discepolo |
| Dromisky | Drouin |
| Duplain | Easter |
| Efford | Eyking |
| Finlay | Folco |
| Frulla | Fry |
| Godfrey | Goodale |
| Graham | Guarnieri |
| Harb | Harvard |
| Harvey | Hubbard |
| Jackson | Jennings |
| Jordan | Karetak-Lindell |
| Karygiannis | Keys |
| Kilgour (Edmonton Southeast) | Knutson |
| Kraft Sloan | Laliberte |

Les crédits

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| Lastewka | Lee |
| Leung | Lincoln |
| Longfield | MacAulay |
| Macklin | Mahoney |
| Malhi | Maloney |
| Manley | Marcil |
| Marleau | Matthews |
| McGuire | McKay (Scarborough East) |
| McLellan | McTeague |
| Minna | Mitchell |
| Murphy | Myers |
| Nault | Neville |
| O'Brien (Labrador) | O'Brien (London—Fanshawe) |
| O'Reilly | Owen |
| Pacetti | Pagtakhan |
| Paradis | Parrish |
| Patry | Péric |
| Peschisolido | Peterson |
| Phinney | Pickard (Chatham—Kent Essex) |
| Pillitteri | Pratt |
| Proulx | Provenzano |
| Redman | Reed (Halton) |
| Regan | Robillard |
| Rock | Saada |
| Savoy | Scherrer |
| Scott | Shepherd |
| Simard | Speller |
| St-Julien | St. Denis |
| Steckle | Stewart |
| Telegdi | Thibault (West Nova) |
| Thibeault (Saint-Lambert) | Tirabassi |
| Tonks | Torsney |
| Ur | Valeri |
| Wappel | Whelan |
| Wilfert | Wood— 138 |

CONTRE

| Députés | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| Anderson (Cypress Hills—Grasslands) | Bachand (Saint-Jean) |
| Bergeron | Bigras |
| Blaikie | Bourgeois |
| Burton | Cadman |
| Cardin | Comartin |
| Dalphond-Guiral | Davies |
| Day | Desjarlais |
| Desrochers | Doyle |
| Duncan | Elley |
| Fitzpatrick | Fournier |
| Gagnon (Champlain) | Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay) |
| Gallant | Gaudet |
| Gauthier | Girard-Bujold |
| Godin | Goldring |
| Gouk | Grewal |
| Grey | Guay |
| Guimond | Harris |
| Hearn | Hill (Prince George—Peace River) |
| Hilstrom | Jaffer |
| Keddy (South Shore) | Lalonde |
| Lill | Loubier |
| Lunn (Saanich—Gulf Islands) | Lunney (Nanaimo—Alberni) |
| Marceau | Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) |
| Masse | McDonough |
| McNally | Ménard |
| Moore | Nystrom |
| Pankiw | Paquette |
| Penson | Perron |
| Picard (Drummond) | Plamondon |
| Rajotte | Reid (Lanark—Carleton) |
| Reynolds | Ritz |
| Robinson | Rocheleau |
| Roy | Sauvageau |
| Schellenberger | Schmidt |
| Sorenson | Spencer |
| St-Hilaire | Stinson |
| Stoffer | Strahl |
| Thompson (New Brunswick Southwest) | Vellacott |
| Wayne | White (North Vancouver)— 78 |

PAIRÉS

| Députés | |
|------------------------|-----------------|
| Bennett | Bulte |
| Chamberlain | Comuzzi |
| Crête | Dion |
| Duceppe | Gagnon (Québec) |
| Laframboise | Lanctôt |
| Martin (LaSalle—Émard) | Pettigrew |

Tremblay Venne— 14

[Français]

ADOPTION DU CRÉDIT 10—CITOYENNETÉ ET IMMIGRATION

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Motion n° 5

Que le crédit 10, au montant de 120 219 000 \$, sous la rubrique CITOYENNETÉ ET IMMIGRATION—Commission de l'immigration et du statut de réfugié du Canada—Dépenses du Programme, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004, soit agréé.

(La motion n° 5, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 201)

POUR

| Députés | |
|------------------------------|---------------------------|
| Adams | Allard |
| Anderson (Victoria) | Assad |
| Assadourian | Augustine |
| Bagnell | Bakopanos |
| Barnes (London West) | Beaumier |
| Bélair | Bélanger |
| Bellemare | Bertrand |
| Bevilacqua | Binet |
| Blondin-Andrew | Bonin |
| Boudria | Bradshaw |
| Brown | Bryden |
| Byrne | Caccia |
| Calder | Caplan |
| Carroll | Castonguay |
| Catterall | Cauchon |
| Charbonneau | Chrétien |
| Coderre | Collenette |
| Cotler | Cullen |
| Cuzner | DeVillers |
| Dhaliwal | Discepolo |
| Dromisky | Drouin |
| Duplain | Easter |
| Efford | Eyking |
| Finlay | Folco |
| Frulla | Fry |
| Godfrey | Goodale |
| Graham | Guarnieri |
| Harb | Harvard |
| Harvey | Hubbard |
| Jackson | Jennings |
| Jordan | Karetak-Lindell |
| Karygiannis | Keyes |
| Kilgour (Edmonton Southeast) | Knutson |
| Kraft Sloan | Laliberte |
| Lastewka | Lee |
| Leung | Lincoln |
| Longfield | MacAulay |
| Macklin | Mahoney |
| Malhi | Maloney |
| Manley | Marcil |
| Marleau | Matthews |
| McGuire | McKay (Scarborough East) |
| McLellan | McTeague |
| Minna | Mitchell |
| Murphy | Myers |
| Nault | Neville |
| O'Brien (Labrador) | O'Brien (London—Fanshawe) |
| O'Reilly | Owen |
| Pacetti | Pagtakhan |
| Paradis | Parrish |

Les crédits
(Vote n° 202)

POUR

Députés

| | |
|------------------------------|------------------------------|
| Adams | Allard |
| Anderson (Victoria) | Assad |
| Assadourian | Augustine |
| Bagnell | Bakopanos |
| Barnes (London West) | Beaumier |
| Bélair | Bélanger |
| Bellemare | Bertrand |
| Bevilacqua | Binet |
| Blondin-Andrew | Bonin |
| Boudria | Bradshaw |
| Brown | Bryden |
| Byrne | Caccia |
| Calder | Caplan |
| Carroll | Castonguay |
| Catterall | Cauchon |
| Charbonneau | Chrétien |
| Coderre | Collenette |
| Cotler | Cullen |
| Cuzner | DeVillers |
| Dhaliwal | Discepolo |
| Dromisky | Drouin |
| Duplain | Easter |
| Efford | Eyking |
| Finlay | Folco |
| Frulla | Fry |
| Godfrey | Goodale |
| Graham | Guamieri |
| Harb | Harvard |
| Harvey | Hubbard |
| Jackson | Jennings |
| Jordan | Karetak-Lindell |
| Karygiannis | Keyes |
| Kilgour (Edmonton Southeast) | Knutson |
| Kraft Sloan | Laliberte |
| Lastewka | Lee |
| Leung | Lincoln |
| Longfield | MacAulay |
| Macklin | Mahoney |
| Malhi | Maloney |
| Manley | Marcil |
| Marleau | Mathews |
| McGuire | McKay (Scarborough East) |
| McLellan | McTeague |
| Minna | Mitchell |
| Murphy | Myers |
| Nault | Neville |
| O'Brien (Labrador) | O'Brien (London—Fanshawe) |
| O'Reilly | Owen |
| Pacetti | Pagtakhan |
| Paradis | Parrish |
| Patry | Péric |
| Peschisolido | Peterson |
| Phinney | Pickard (Chatham—Kent Essex) |
| Pillitteri | Pratt |
| Proulx | Provenzano |
| Redman | Reed (Halton) |
| Regan | Robillard |
| Rock | Saada |
| Savoy | Scherrer |
| Scott | Shepherd |
| Simard | Speller |
| St-Julien | St. Denis |
| Steckle | Stewart |
| Telegdi | Thibault (West Nova) |
| Thibeault (Saint-Lambert) | Tirabassi |
| Tonks | Torsney |
| Ur | Valeri |
| Wappel | Whelan |
| Wilfert | Wood— 138 |

CONTRE

Députés

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| Patry | Péric |
| Peschisolido | Peterson |
| Phinney | Pickard (Chatham—Kent Essex) |
| Pillitteri | Pratt |
| Proulx | Provenzano |
| Redman | Reed (Halton) |
| Regan | Robillard |
| Rock | Saada |
| Savoy | Scherrer |
| Scott | Shepherd |
| Simard | Speller |
| St-Julien | St. Denis |
| Steckle | Stewart |
| Telegdi | Thibault (West Nova) |
| Thibeault (Saint-Lambert) | Tirabassi |
| Tonks | Torsney |
| Ur | Valeri |
| Wappel | Whelan |
| Wilfert | Wood— 138 |

Bachand (Saint-Jean)

Bigras

Bourgeois

Cadman

Comartin

Davies

Desjarlais

Doyle

Elley

Fournier

Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay)

Gaudet

Girard-Bujold

Goldring

Grewal

Guay

Harris

Hill (Prince George—Peace River)

Jaffer

Lalonde

Loubier

Lunney (Nanaimo—Alberni)

Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)

McDonough

Ménard

Nystrom

Paquette

Perron

Plamondon

Reid (Lanark—Carleton)

Ritz

Rocheleau

Sauvageau

Schmidt

Spencer

Stinson

Strahl

Vellacott

White (North Vancouver)— 78

PAIRÉS

Députés

| | |
|------------------------|-----------------|
| Bennett | Bulte |
| Chamberlain | Comuzzi |
| Crête | Dion |
| Duceppe | Gagnon (Québec) |
| Laframboise | Lanctôt |
| Martin (LaSalle—Émard) | Pettigrew |
| Tremblay | Venne— 14 |

ADOPTION DU CRÉDIT 1—TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES
GOUVERNEMENTAUX

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Motion n° 6

Que le crédit 1, au montant de 1 840 511 000 \$, sous la rubrique TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX—Ministère—Dépenses de fonctionnement, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004, soit agréé.

(La motion n° 6, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

Les crédits

CONTRE

Députés

| | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| Anderson (Cypress Hills—Grasslands) | Bachand (Saint-Jean) |
| Bergeron | Bigras |
| Blaikie | Bourgeois |
| Burton | Cadman |
| Cardin | Comartin |
| Dalphond-Guiral | Davies |
| Day | Desjarlais |
| Desrochers | Doyle |
| Duncan | Elley |
| Fitzpatrick | Fournier |
| Gagnon (Champlain) | Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay) |
| Gallant | Gaudet |
| Gauthier | Girard-Bujold |
| Godin | Goldring |
| Gouk | Grewal |
| Grey | Guay |
| Guimond | Harris |
| Hearn | Hill (Prince George—Peace River) |
| Hilstrom | Jaffer |
| Keddy (South Shore) | Lalonde |
| Lill | Loubier |
| Lunn (Saanich—Gulf Islands) | Lunney (Nanaimo—Alberni) |
| Marceau | Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) |
| Masse | McDonough |
| McNally | Ménard |
| Moore | Nystrom |
| Pankiw | Paquette |
| Penson | Perron |
| Picard (Drummond) | Plamondon |
| Rajotte | Reid (Lanark—Carleton) |
| Reynolds | Ritz |
| Robinson | Rocheleau |
| Roy | Sauvageau |
| Schellenberger | Schmidt |
| Sorenson | Spencer |
| St-Hilaire | Stinson |
| Stoffer | Strahl |
| Thompson (New Brunswick Southwest) | Vellacott |
| Wayne | White (North Vancouver)— 78 |

PAIRÉS

Députés

| | |
|------------------------|-----------------|
| Bennett | Bulte |
| Chamberlain | Comuzzi |
| Crête | Dion |
| Duceppe | Gagnon (Québec) |
| Laframboise | Lancôt |
| Martin (LaSalle—Émard) | Pettigrew |
| Tremblay | Venne— 14 |

ADOPTION DU CRÉDIT 1—PÊCHES ET OCÉANS

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Motion n° 7

Que le crédit 1, au montant de 1 034 353 000 \$, sous la rubrique PÊCHES ET OCÉANS—Ministère—Dépenses de fonctionnement, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004, soit agréé.

(La motion n° 7, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 203)

POUR

Députés

| | |
|----------------------|------------|
| Adams | Allard |
| Anderson (Victoria) | Assad |
| Assadourian | Augustine |
| Bagnell | Bakopanos |
| Barnes (London West) | Beaumier |
| Bélaïr | Bélangier |
| Bellemare | Bertrand |
| Bevilacqua | Binet |
| Blondin-Andrew | Bonin |
| Boudria | Bradshaw |
| Brown | Bryden |
| Byrne | Caccia |
| Calder | Caplan |
| Carroll | Castonguay |
| Catterall | Cauchon |

Charbonneau

| | |
|------------------------------|------------------------------|
| Coderre | Chrétien |
| Cotler | Collenette |
| Cuzner | Cullen |
| Dhaliwal | DeVillers |
| Dromisky | Discepola |
| Duplain | Drouin |
| Efford | Easter |
| Finlay | Eyking |
| Frulla | Folco |
| Godfrey | Fry |
| Graham | Goodale |
| Harb | Guarnieri |
| Harvey | Harvard |
| Jackson | Hubbard |
| Jordan | Jennings |
| Karygiannis | Karetak-Lindell |
| Kilgour (Edmonton Southeast) | Keyes |
| Kraft Sloan | Knutson |
| Lastewka | Laliberte |
| Leung | Lee |
| Longfield | Lincoln |
| Macklin | MacAulay |
| Malhi | Mahoney |
| Manley | Maloney |
| Marleau | Marcil |
| McGuire | Matthews |
| McLellan | McKay (Scarborough East) |
| Minna | McTeague |
| Murphy | Mitchell |
| Nault | Myers |
| O'Brien (Labrador) | Neville |
| O'Reilly | O'Brien (London—Fanshawe) |
| Pacetti | Owen |
| Paradis | Pagtakhan |
| Patry | Parrish |
| Peschisolido | Péric |
| Phinney | Peterson |
| Pillitteri | Pickard (Chatham—Kent Essex) |
| Proulx | Pratt |
| Redman | Provenzano |
| Regan | Reed (Halton) |
| Rock | Robillard |
| Savoy | Saada |
| Scott | Scherrer |
| Simard | Shepherd |
| St-Julien | Speller |
| Steckle | St. Denis |
| Telegdi | Stewart |
| Thibeault (Saint-Lambert) | Thibault (West Nova) |
| Tonks | Tirabassi |
| Ur | Torsney |
| Wappel | Valeri |
| Wilfert | Whelan |
| | Wood— 138 |

CONTRE

Députés

| | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| Anderson (Cypress Hills—Grasslands) | Bachand (Saint-Jean) |
| Bergeron | Bigras |
| Blaikie | Bourgeois |
| Burton | Cadman |
| Cardin | Comartin |
| Dalphond-Guiral | Davies |
| Day | Desjarlais |
| Desrochers | Doyle |
| Duncan | Elley |
| Fitzpatrick | Fournier |
| Gagnon (Champlain) | Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay) |
| Gallant | Gaudet |
| Gauthier | Girard-Bujold |
| Godin | Goldring |
| Gouk | Grewal |
| Grey | Guay |
| Guimond | Harris |
| Hearn | Hill (Prince George—Peace River) |

Hilstrom
Keddy (South Shore)
Lill
Lunn (Saanich—Gulf Islands)
Marceau
Masse
McNally
Moore
Pankiw
Penson
Picard (Drummond)
Rajotte
Reynolds
Robinson
Roy
Schellenberger
Sorenson
St-Hilaire
Stoffer
Thompson (New Brunswick Southwest)
Wayne

Jaffer
Lalonde
Loubier
Lunney (Nanaimo—Alberni)
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
McDonough
Ménard
Nystrom
Paquette
Perron
Plamondon
Reid (Lanark—Carleton)
Ritz
Rocheleau
Sauvageau
Schmidt
Spencer
Stinson
Strahl
Vellacott
White (North Vancouver)— 78

PAIRÉS

Députés

Bennett
Chamberlain
Crête
Duceppe
Laframboise
Martin (LaSalle—Émard)
Tremblay

Bulte
Comuzzi
Dion
Gagnon (Québec)
Lanctôt
Pettigrew
Venne— 14

ADOPTION DU CRÉDIT 1—AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor, Lib.) propose:

Motion n° 8

Que le crédit 1, au montant de 431 379 000 \$, sous la rubrique AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE—Ministère—Dépenses de fonctionnement, du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004, soit agréé.

[Traduction]

(La motion n° 8, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 204)

POUR

Députés

Adams
Anderson (Victoria)
Assadourian
Bagnell
Barnes (London West)
Bélaïr
Bellemare
Bevilacqua
Blondin-Andrew
Boudria
Brown
Byrne
Calder
Carroll
Catterall
Charbonneau
Coderre
Cotler
Cuzner
Dhaliwal
Dromisky
Duplain
Efford
Finlay
Frulla
Godfrey
Graham
Harb
Harvey
Jackson
Jordan
Karygiannis
Kilgour (Edmonton Southeast)
Kraft Sloan
Lastewka

Allard
Assad
Augustine
Bakopanos
Beaumier
Bélangier
Bertrand
Binet
Bonin
Bradshaw
Bryden
Caccia
Caplan
Castonguay
Cauchon
Chrétien
Collenette
Cullen
DeVillers
Discepola
Drouin
Easter
Eyking
Folco
Fry
Goodale
Guarnieri
Harvard
Hubbard
Jennings
Karetak-Lindell
Keyes
Knutson
Laliberte
Lee

Leung
Longfield
Macklin
Malhi
Manley
Marleau
McGuire
McLellan
Minna
Murphy
Nault
O'Brien (Labrador)
O'Reilly
Pacetti
Paradis
Petry
Peschisolido
Phinney
Pillitteri
Proulx
Redman
Regan
Rock
Savoy
Scott
Simard
St-Julien
Steckle
Telegdi
Thibeault (Saint-Lambert)
Tonks
Ur
Wappel
Wilfert

Les crédits

Lincoln
MacAulay
Mahoney
Maloney
Marcil
Matthews
McKay (Scarborough East)
McTeague
Mitchell
Myers
Neville
O'Brien (London—Fanshawe)
Owen
Pagtakhan
Parrish
Péric
Peterson
Pickard (Chatham—Kent Essex)
Pratt
Provenzano
Reed (Halton)
Robillard
Saada
Scherrer
Shepherd
Speller
St. Denis
Stewart
Thibault (West Nova)
Tirabassi
Torsney
Valeri
Whelan
Wood— 138

CONTRE

Députés

Anderson (Cypress Hills—Grasslands)
Bergeron
Blaikie
Burton
Cardin
Dalphond-Guiral
Day
Desrochers
Duncan
Fitzpatrick
Gagnon (Champlain)
Gallant
Gauthier
Godin
Gouk
Grey
Guimond
Hearn
Hilstrom
Keddy (South Shore)
Lill
Lunn (Saanich—Gulf Islands)
Marceau
Masse
McNally
Moore
Pankiw
Penson
Picard (Drummond)
Rajotte
Reynolds
Robinson
Roy
Schellenberger
Sorenson
St-Hilaire
Stoffer
Thompson (New Brunswick Southwest)

Bachand (Saint-Jean)
Bigras
Bourgeois
Cadman
Comartin
Davies
Desjarlais
Doyle
Elley
Fournier
Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay)
Gaudet
Girard-Bujold
Goldring
Grewal
Guay
Harris
Hill (Prince George—Peace River)
Jaffer
Lalonde
Loubier
Lunney (Nanaimo—Alberni)
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
McDonough
Ménard
Nystrom
Paquette
Perron
Plamondon
Reid (Lanark—Carleton)
Ritz
Rocheleau
Sauvageau
Schmidt
Spencer
Stinson
Strahl
Vellacott

Les crédits

Wayne White (North Vancouver)— 78

PAIRÉS

Députés

| | |
|------------------------|-----------------|
| Bennett | Bulte |
| Chamberlain | Comuzzi |
| Crête | Dion |
| Duceppe | Gagnon (Québec) |
| Laframboise | Lancôt |
| Martin (LaSalle—Émard) | Pettigrew |
| Tremblay | Venne— 14 |

Le Président: Je déclare les motions n^{os} 2, 5, 6, 7 et 8 adoptées.**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor, Lib.)** propose:

Que le budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004, moins les montants votés au titre des crédits provisoires, soit agréé.

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

*(Vote n^o 205)***POUR**

Députés

| | |
|------------------------------|------------------------------|
| Adams | Allard |
| Anderson (Victoria) | Assad |
| Assadourian | Augustine |
| Bagnell | Bakopanos |
| Barnes (London West) | Beaumier |
| Bélair | Bélangier |
| Bellemare | Bertrand |
| Bevilacqua | Binet |
| Blondin-Andrew | Bonin |
| Boudria | Bradshaw |
| Brown | Bryden |
| Byrne | Caccia |
| Calder | Caplan |
| Carroll | Castonguay |
| Catterall | Cauchon |
| Charbonneau | Chrétien |
| Coderre | Collenette |
| Cotler | Cullen |
| Cuzner | DeVillers |
| Dhaliwal | Discepola |
| Dromisky | Drouin |
| Duplain | Easter |
| Efford | Eyking |
| Finlay | Folco |
| Frulla | Fry |
| Godfrey | Goodale |
| Graham | Guarnieri |
| Harb | Harvard |
| Harvey | Hubbard |
| Jackson | Jennings |
| Jordan | Karetak-Lindell |
| Karygiannis | Keys |
| Kilgour (Edmonton Southeast) | Knutson |
| Kraft Sloan | Laliberte |
| Lastewka | Lee |
| Leung | Lincoln |
| Longfield | MacAulay |
| Macklin | Mahoney |
| Malhi | Maloney |
| Manley | Marcil |
| Marleau | Matthews |
| McGuire | McKay (Scarborough East) |
| McLellan | McTeague |
| Minna | Mitchell |
| Murphy | Myers |
| Nault | Neville |
| O'Brien (Labrador) | O'Brien (London—Fanshawe) |
| O'Reilly | Owen |
| Pacetti | Pagtakhan |
| Paradis | Parrish |
| Patry | Péric |
| Peschisolido | Peterson |
| Phinney | Pickard (Chatham—Kent Essex) |
| Pillitteri | Pratt |
| Proulx | Provenzano |
| Redman | Reed (Halton) |

| |
|---------------------------|
| Regan |
| Rock |
| Savoy |
| Scott |
| Simard |
| St-Julien |
| Steckle |
| Telegdi |
| Thibeault (Saint-Lambert) |
| Tonks |
| Ur |
| Wappel |
| Wilfert |

| |
|----------------------|
| Robillard |
| Saada |
| Scherrer |
| Shepherd |
| Speller |
| St. Denis |
| Stewart |
| Thibault (West Nova) |
| Tirabassi |
| Torsney |
| Valeri |
| Whelan |
| Wood— 138 |

CONTRE

Députés

| | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| Anderson (Cypress Hills—Grasslands) | Bachand (Saint-Jean) |
| Bergeron | Bigras |
| Blaikie | Bourgeois |
| Burton | Cadman |
| Cardin | Comartin |
| Dalphond-Guiral | Davies |
| Day | Desjarlais |
| Desrochers | Doyle |
| Duncan | Elley |
| Fitzpatrick | Fournier |
| Gagnon (Champlain) | Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay) |
| Gallant | Gaudet |
| Gauthier | Girard-Bujold |
| Godin | Golding |
| Gouk | Grewal |
| Grey | Guay |
| Guimond | Harris |
| Hearn | Hill (Prince George—Peace River) |
| Hilstrom | Jaffer |
| Keddy (South Shore) | Lalonde |
| Lill | Loubier |
| Lunn (Saanich—Gulf Islands) | Lunney (Nanaimo—Alberni) |
| Marceau | Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) |
| Masse | McDonough |
| McNally | Ménard |
| Moore | Nystrom |
| Pankiw | Paquette |
| Penson | Perron |
| Picard (Drummond) | Plamondon |
| Rajotte | Reid (Lanark—Carleton) |
| Reynolds | Ritz |
| Robinson | Rocheleau |
| Roy | Sauvageau |
| Schellenberger | Schmidt |
| Sorenson | Spencer |
| St-Hilaire | Stinson |
| Stoffer | Strahl |
| Thompson (New Brunswick Southwest) | Vellacott |
| Wayne | White (North Vancouver)— 78 |

PAIRÉS

Députés

| | |
|------------------------|-----------------|
| Bennett | Bulte |
| Chamberlain | Comuzzi |
| Crête | Dion |
| Duceppe | Gagnon (Québec) |
| Laframboise | Lancôt |
| Martin (LaSalle—Émard) | Pettigrew |
| Tremblay | Venne— 14 |

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

L'hon. Lucienne Robillard propose: Que le projet de loiC-47, Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2004, soit lu pour la première fois.

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

L'hon. Lucienne Robillard propose: Que le projet de loi C-47, Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2004, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité plénier.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

[Français]

Mme Marlene Catterall: Monsieur le Président, vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient inscrits comme ayant voté sur cette motion, les députés libéraux ayant voté oui.

[Traduction]

Le Président: Est-ce d'accord pour que le résultat du dernier vote s'applique à celui-ci?

Des voix: D'accord.

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

(Vote n° 206)

POUR

Députés

| | |
|------------------------------|---------------------------|
| Adams | Allard |
| Anderson (Victoria) | Assad |
| Assadourian | Augustine |
| Bagnell | Bakopanos |
| Barnes (London West) | Beaumier |
| Bélaïr | Bélangier |
| Bellemare | Bertrand |
| Bevilacqua | Binet |
| Blondin-Andrew | Bonin |
| Boudria | Bradshaw |
| Brown | Bryden |
| Byrne | Caccia |
| Calder | Caplan |
| Carroll | Castonguay |
| Catterall | Cauchon |
| Charbonneau | Chrétien |
| Coderre | Collenette |
| Cotler | Cullen |
| Cuzner | DeVillers |
| Dhaliwal | Discepola |
| Dromisky | Drouin |
| Duplain | Easter |
| Efford | Eyking |
| Finlay | Folco |
| Frulla | Fry |
| Godfrey | Goodale |
| Graham | Guarnieri |
| Harb | Harvard |
| Harvey | Hubbard |
| Jackson | Jennings |
| Jordan | Karetak-Lindell |
| Karygiannis | Keyes |
| Kilgour (Edmonton Southeast) | Knutson |
| Kraft Sloan | Laliberte |
| Lastewka | Lee |
| Leung | Lincoln |
| Longfield | MacAulay |
| Macklin | Mahoney |
| Malhi | Maloney |
| Manley | Marcil |
| Marleau | Matthews |
| McGuire | McKay (Scarborough East) |
| McLellan | McTeague |
| Minna | Mitchell |
| Murphy | Myers |
| Nault | Neville |
| O'Brien (Labrador) | O'Brien (London—Fanshawe) |
| O'Reilly | Owen |
| Pacetti | Pagtakhan |
| Paradis | Parrish |
| Patry | Péris |

Peschisolido
Phinney
Pillitteri
Proulx
Redman
Regan
Rock
Savoy
Scott
Simard
St-Julien
Steckle
Telegdi
Thibeault (Saint-Lambert)
Tonks
Ur
Wappel
Wilfert

Les crédits

Peterson
Pickard (Chatham—Kent Essex)
Pratt
Provenzano
Reed (Halton)
Robillard
Saada
Scherrer
Shepherd
Speller
St. Denis
Stewart
Thibault (West Nova)
Tirabassi
Torsney
Valeri
Whelan
Wood— 138

CONTRE

Députés

| | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| Anderson (Cypress Hills—Grasslands) | Bachand (Saint-Jean) |
| Bergeron | Bigras |
| Blaikie | Bourgeois |
| Burton | Cadman |
| Cardin | Comartin |
| Dalphond-Guiral | Davies |
| Day | Desjarlais |
| Desrochers | Doyle |
| Duncan | Elley |
| Fitzpatrick | Fournier |
| Gagnon (Champlain) | Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay) |
| Gallant | Gaudet |
| Gauthier | Girard-Bujold |
| Godin | Goldring |
| Gouk | Grewal |
| Grey | Guay |
| Guimond | Harris |
| Hearn | Hill (Prince George—Peace River) |
| Hilstrom | Jaffer |
| Keddy (South Shore) | Lalonde |
| Lill | Loubier |
| Lunn (Saanich—Gulf Islands) | Lunney (Nanaimo—Alberni) |
| Marceau | Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) |
| Masse | McDonough |
| McNally | Ménard |
| Moore | Nystrom |
| Pankiw | Paquette |
| Penson | Perron |
| Picard (Drummond) | Plamondon |
| Rajotte | Reid (Lanark—Carleton) |
| Reynolds | Ritz |
| Robinson | Rocheleau |
| Roy | Sauvageau |
| Schellenberger | Schmidt |
| Sorenson | Spencer |
| St-Hilaire | Stinson |
| Stoffler | Strahl |
| Thompson (New Brunswick Southwest) | Vellacott |
| Wayne | White (North Vancouver)— 78 |

PAIRÉS

Députés

| | |
|------------------------|-----------------|
| Bennett | Bulte |
| Chamberlain | Comuzzi |
| Crête | Dion |
| Duceppe | Gagnon (Québec) |
| Laframboise | Laçtôt |
| Martin (LaSalle—Émard) | Pettigrew |
| Tremblay | Venne— 14 |

Le Président: Je déclare la motion adoptée. Je quitte donc maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité plénier.

Les crédits

(Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et la Chambre se forme en comité plénier sous la présidence de M. Kilger.)

• (2040)

Le président: La Chambre étudie en comité plénier le projet de loi C-47.

(Article 2)

M. Charlie Penson (Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je voudrais demander à la présidente du Conseil du Trésor si le projet de loi revêt une forme habituelle.

[Français]

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le président, la présentation de ce projet de loi est sensiblement identique à celle des projets de loi approuvés au cours des années précédentes.

[Traduction]

Le président: L'article 2 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 2 est adopté.)

Le président: L'article 3 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 3 est adopté.)

Le président: L'article 4 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 4 est adopté.)

Le président: L'article 5 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 5 est adopté.)

[Français]

Le président: L'article 6 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 6 est adopté.)

Le président: L'article 7 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 7 est adopté.)

[Traduction]

Le président: L'annexe 1 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1 est adoptée.)

Le président: L'annexe 2 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 2 est adoptée.)

Le président: L'article 1 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 1 est adopté.)

Le président: Le préambule est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Le préambule est adopté.)

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Le titre est adopté.)

(Rapport est fait du projet de loi.)

[Français]

L'hon. Lucienne Robillard 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: Avec dissidence.

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée.)

[Traduction]

Le Président: Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? Avec l'autorisation de la Chambre, maintenant?

Des voix: D'accord.

L'hon. Lucienne Robillard propose: Que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

[Français]

Mme Marlene Catterall: Monsieur le Président, vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le vote sur la motion à l'étape de la deuxième lecture soit appliqué au vote sur la motion relative à l'étape de la troisième lecture.

[Traduction]

Le Président: La Chambre est-elle d'accord pour appliquer le résultat du vote en deuxième lecture à la troisième lecture de ce projet de loi?

Des voix: D'accord.

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

(Vote n° 207)

POUR

Députés

| | |
|------------------------------|------------------------------|
| Adams | Allard |
| Anderson (Victoria) | Assad |
| Assadourian | Augustine |
| Bagnell | Bakopanos |
| Barnes (London West) | Beaumier |
| Bélair | Bélanger |
| Bellemare | Bertrand |
| Bevilacqua | Binet |
| Blondin-Andrew | Bonin |
| Boudria | Bradshaw |
| Brown | Bryden |
| Byrne | Caccia |
| Calder | Caplan |
| Carroll | Castonguay |
| Catterall | Cauchon |
| Charbonneau | Chrétien |
| Coderre | Collenette |
| Cotler | Cullen |
| Cuzner | DeVillers |
| Dhaliwal | Discepolo |
| Dromisky | Drouin |
| Duplain | Easter |
| Efford | Eyking |
| Finlay | Folco |
| Frulla | Fry |
| Godfrey | Goodale |
| Graham | Guarnieri |
| Harb | Harvard |
| Harvey | Hubbard |
| Jackson | Jennings |
| Jordan | Karetak-Lindell |
| Karygiannis | Keyes |
| Kilgour (Edmonton Southeast) | Knutson |
| Kraft Sloan | Laliberte |
| Lastewka | Lee |
| Leung | Lincoln |
| Longfield | MacAulay |
| Macklin | Mahoney |
| Malhi | Maloney |
| Manley | Marcil |
| Marleau | Matthews |
| McGuire | McKay (Scarborough East) |
| McLellan | McTeague |
| Minna | Mitchell |
| Murphy | Myers |
| Nault | Neville |
| O'Brien (Labrador) | O'Brien (London—Fanshawe) |
| O'Reilly | Owen |
| Pacetti | Pagtakhan |
| Paradis | Parrish |
| Patry | Péric |
| Peschisolido | Peterson |
| Phinney | Pickard (Chatham—Kent Essex) |
| Pillitteri | Pratt |
| Proulx | Provenzano |
| Redman | Reed (Halton) |
| Regan | Robillard |
| Rock | Saada |
| Savoy | Scherrer |
| Scott | Shepherd |
| Simard | Speller |
| St-Julien | St. Denis |
| Steckle | Stewart |
| Telegdi | Thibault (West Nova) |
| Thibeault (Saint-Lambert) | Tirabassi |
| Tonks | Torsney |
| Ur | Valeri |
| Wappel | Whelan |
| Wilfert | Wood— 138 |

CONTRE

Députés

| | |
|-------------------------------------|----------------------|
| Anderson (Cypress Hills—Grasslands) | Bachand (Saint-Jean) |
| Bergeron | Bigras |
| Blaikie | Bourgeois |
| Burton | Cadman |
| Cardin | Comartin |
| Dalphondu-Guiral | Davies |
| Day | Desjarlais |
| Desrochers | Doyle |
| Duncan | Elley |

Les crédits

| | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| Fitzpatrick | Fournier |
| Gagnon (Champlain) | Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay) |
| Gallant | Gaudet |
| Gauthier | Girard-Bujold |
| Godin | Goldring |
| Gouk | Grewal |
| Grey | Guay |
| Guimond | Harris |
| Hearn | Hill (Prince George—Peace River) |
| Hilstrom | Jaffer |
| Keddy (South Shore) | Lalonde |
| Lill | Loubier |
| Lunn (Saanich—Gulf Islands) | Lunney (Nanaimo—Alberni) |
| Marceau | Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) |
| Masse | McDonough |
| McNally | Ménard |
| Moore | Nystrom |
| Pankiw | Paquette |
| Penson | Perron |
| Picard (Drummond) | Plamondon |
| Rajotte | Reid (Lanark—Carleton) |
| Reynolds | Ritz |
| Robinson | Rocheleau |
| Roy | Sauvageau |
| Schellenberger | Schmidt |
| Sorenson | Spencer |
| St-Hilaire | Stinson |
| Stoffér | Strahl |
| Thompson (New Brunswick Southwest) | Vellacott |
| Wayne | White (North Vancouver)— 78 |

PAIRÉS

Députés

| | |
|------------------------|-----------------|
| Bennett | Bulte |
| Chamberlain | Comuzzi |
| Crête | Dion |
| Duceppe | Gagnon (Québec) |
| Laframboise | Landtôt |
| Martin (LaSalle—Émard) | Pettigrew |
| Tremblay | Venne— 14 |

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(Le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

* * *

VOIES ET MOYENS

LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

L'hon. John Manley (vice-premier ministre et ministre des Finances, Lib.) propose: Que la motion des voix et moyens en vue du dépôt d'une loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (ressources naturelles) soit adoptée.

Le Président: Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion de voies et moyens n° 7.

Mme Marlene Catterall: Monsieur le Président, je crois que si vous le demandiez, vous constateriez qu'il y a consentement unanime pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient inscrits comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est maintenant saisie, les députés libéraux votant oui.

Le Président: Y a-t-il unanimité pour procéder de cette façon?**Des voix:** D'accord.

M. Gerry Ritz: Monsieur le Président, les députés de l'Alliance canadienne voteront en faveur de cette motion.

Les crédits

[Français]

M. Michel Guimond: Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois votent non à cette motion.

[Traduction]

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, les députés du Parti progressiste-conservateur voteront en faveur de la motion.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, les députés du NPD votent non à cette motion.

[Traduction]

M. Jim Pankiw: Je suis en faveur, monsieur le Président.

[Français]

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

*(Vote n° 208)***POUR**

Députés

| | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| Adams | Allard |
| Anderson (Victoria) | Anderson (Cypress Hills—Grasslands) |
| Assad | Assadourian |
| Augustine | Bagnell |
| Bakopanos | Barnes (London West) |
| Beaumier | Bélair |
| Bélanger | Bellemare |
| Bertrand | Bevilacqua |
| Binet | Blondin-Andrew |
| Bonin | Boudria |
| Bradshaw | Brown |
| Bryden | Burton |
| Byrne | Caccia |
| Cadman | Calder |
| Caplan | Carroll |
| Castonguay | Catterall |
| Cauchon | Charbonneau |
| Chrétien | Coderre |
| Collenette | Cotler |
| Cullen | Cuzner |
| Day | DeVillers |
| Dhaliwal | Discepola |
| Doyle | Dromisky |
| Drouin | Duncan |
| Duplain | Easter |
| Efford | Elley |
| Eyking | Finlay |
| Fitzpatrick | Folco |
| Frulla | Fry |
| Gallant | Godfrey |
| Goldring | Goodale |
| Gouk | Graham |
| Grewal | Grey |
| Guamieri | Harb |
| Harris | Harvard |
| Harvey | Hearn |
| Hill (Prince George—Peace River) | Hilstrom |
| Hubbard | Jackson |
| Jaffer | Jennings |
| Jordan | Karetak-Lindell |
| Karygiannis | Keddy (South Shore) |
| Keyes | Kilgour (Edmonton Southeast) |
| Knutson | Kraft Sloan |
| Laliberte | Lastewka |
| Lee | Leung |
| Lincoln | Longfield |
| Lunn (Saanich—Gulf Islands) | Lunney (Nanaimo—Alberni) |
| MacAulay | Macklin |
| Mahoney | Malhi |
| Maloney | Manley |
| Marcil | Marleau |
| Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) | Matthews |
| McGuire | McKay (Scarborough East) |

| | |
|---------------------------|------------------------------------|
| McLellan | McNally |
| McTeague | Minna |
| Mitchell | Moore |
| Murphy | Myers |
| Nault | Neville |
| O'Brien (Labrador) | O'Brien (London—Fanshawe) |
| O'Reilly | Owen |
| Pacetti | Pagtakhan |
| Pankiw | Paradis |
| Parrish | Patry |
| Penson | Péric |
| Peschisolido | Peterson |
| Phinney | Pickard (Chatham—Kent Essex) |
| Pillitteri | Pratt |
| Proulx | Provenzano |
| Rajotte | Redman |
| Reed (Halton) | Regan |
| Reid (Lanark—Carleton) | Reynolds |
| Ritz | Robillard |
| Rock | Saada |
| Savoy | Schellenberger |
| Scherrer | Schmidt |
| Scott | Shepherd |
| Simard | Sorenson |
| Speller | Spencer |
| St-Julien | St. Denis |
| Steckle | Stewart |
| Stinson | Strahl |
| Telegdi | Thibault (West Nova) |
| Thibeault (Saint-Lambert) | Thompson (New Brunswick Southwest) |
| Tirabassi | Tonks |
| Torsney | Ur |
| Valeri | Vellacott |
| Wappel | Wayne |
| Whelan | White (North Vancouver) |
| Wilfert | Wood— 178 |

CONTRE

Députés

| | |
|----------------------|----------------------------------|
| Bachand (Saint-Jean) | Bergeron |
| Bigras | Blaikie |
| Bourgeois | Cardin |
| Comartin | Dalphonso-Guiral |
| Davies | Desjarlais |
| Desrochers | Fournier |
| Gagnon (Champlain) | Gagnon (Lac-Saint-Jean—Saguenay) |
| Gaudet | Gauthier |
| Girard-Bujold | Godin |
| Guay | Guimond |
| Lalonde | Lill |
| Loubier | Marceau |
| Masse | McDonough |
| Ménard | Nystrom |
| Paquette | Perron |
| Picard (Drummond) | Plamondon |
| Robinson | Rocheleau |
| Roy | Sauvageau |
| St-Hilaire | Stoffer— 38 |

PAIRÉS

Députés

| | |
|------------------------|-----------------|
| Bennett | Bulte |
| Chamberlain | Comuzzi |
| Crête | Dion |
| Duceppe | Gagnon (Québec) |
| Laframboise | Lanctôt |
| Martin (LaSalle—Émard) | Pettigrew |
| Tremblay | Venne— 14 |

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

Comme il est 20 h 45, la Chambre s'ajourne à 10 heures demain, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 20 h 41.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 12 juin 2003

| | | | |
|--|------|---|------|
| Privilège | | Langues officielles | |
| Le Comité permanent des affaires autochtones, du développement du Grand Nord et des ressources naturelles—Décision de la présidence | | M. Bélanger | 7178 |
| Le Président | 7175 | Motion d'adoption | 7178 |
| Les travaux de la Chambre | | Recours au Règlement | |
| Le Président | 7176 | Le rapport du Comité permanent des langues officielles—Décision de la présidence | |
| Voies et moyens | | Le Président | 7178 |
| M. Boudria | 7176 | Les comités de la Chambre | |
| Motion | 7176 | Langues officielles | |
| Adoption de la motion | 7176 | Motion d'adoption | 7179 |
| | | M. Godin | 7180 |
| | | La Journée des anciens combattants de la marine marchande | |
| AFFAIRES COURANTES | | M. Bonwick | 7181 |
| Le Code criminel | | Motion | 7181 |
| M. Cauchon | 7176 | Adoption de la motion; deuxième lecture et étude en comité du projet de loi C-411; rapport, sans propositions d'amendement; approbation, troisième lecture et adoption du projet de loi | 7181 |
| Projet de loi C-45. Présentation et première lecture | 7176 | M. Ritz | 7181 |
| Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi | 7176 | Motion | 7181 |
| Le Code criminel | | Adoption de la motion | 7181 |
| M. Cauchon | 7176 | M. Godin | 7181 |
| Projet de loi C-46. Présentation et première lecture | 7176 | | |
| Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi | 7176 | INITIATIVES PARLEMENTAIRES | |
| Les comités de la Chambre | | Loi sur la Journée de la fête nationale des Acadiens et des Acadiennes | |
| Affaires étrangères et commerce international | | M. Bélanger | 7182 |
| M. Patry | 7176 | Projet de loi S-5. Deuxième lecture | 7182 |
| Développement des ressources humaines et condition des personnes handicapées | | M. Moore | 7182 |
| Mme Longfield | 7176 | M. Bergeron | 7182 |
| Défense nationale et anciens combattants | | M. Bachand (Richmond—Arthabaska) | 7183 |
| M. Wood | 7177 | M. Godin | 7183 |
| Pêches et Océans | | Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi; étude en comité plénier; rapport; approbation, troisième lecture et adoption du projet de loi | 7184 |
| M. Wappel | 7177 | | |
| Modernisation et amélioration de la procédure à la Chambre des communes | | INITIATIVES MINISTÉRIELLES | |
| M. Kilger | 7177 | Les crédits | |
| Procédure et affaires de la Chambre | | Jour désigné—Financement des infrastructures | |
| M. Adams | 7177 | M. Moore | 7184 |
| La Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition | | Motion | 7184 |
| M. Gouk | 7177 | | |
| Projet de loi C-443. Introduction et première lecture | 7177 | AFFAIRES COURANTES | |
| Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi | 7178 | Les comités de la Chambre | |
| Le Sous-comité de la révision des limites des circonscriptions électorales | | Commerce international, différends commerciaux et investissements internationaux | |
| M. Adams | 7178 | M. Boudria | 7185 |
| Motion | 7178 | Motion | 7185 |
| Adoption de la motion | 7178 | Adoption de la motion | 7185 |
| Les comités de la Chambre | | | |
| Procédure et affaires de la Chambre | | INITIATIVES MINISTÉRIELLES | |
| M. Adams | 7178 | Les crédits | |
| Motion d'adoption | 7178 | Jour désigné—Le financement des infrastructures | |
| Adoption de la motion | 7178 | Motion | 7185 |

| | | | |
|--|------|--|--|
| M. Moore..... | 7185 | | |
| M. Elley..... | 7186 | | |
| M. Wilfert..... | 7186 | | |
| Mme Hinton..... | 7187 | | |
| M. Wilfert..... | 7188 | | |
| M. Fitzpatrick..... | 7189 | | |
| M. Wilfert..... | 7189 | | |
| M. Masse..... | 7192 | | |
| M. Fitzpatrick..... | 7192 | | |
| M. Desrochers..... | 7193 | | |
| Mme Girard-Bujold..... | 7193 | | |
| M. Wilfert..... | 7194 | | |
| M. Masse..... | 7195 | | |
| M. Desrochers..... | 7195 | | |
| M. Wilfert..... | 7196 | | |
| M. Doyle..... | 7197 | | |
| M. Wilfert..... | 7198 | | |
| M. Masse..... | 7198 | | |
| M. Casey..... | 7199 | | |
| M. Hearn..... | 7200 | | |
| M. Wilfert..... | 7200 | | |
| M. Masse..... | 7200 | | |
| M. Wilfert..... | 7202 | | |
| Mme Desjarlais..... | 7202 | | |
| M. Moore..... | 7204 | | |
| M. Wilfert..... | 7204 | | |
| M. Masse..... | 7205 | | |
| M. Hill (Prince George—Peace River)..... | 7205 | | |
| M. Masse..... | 7206 | | |
| M. Wilfert..... | 7207 | | |
| DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS | | | |
| La bourse d'excellence du millénaire | | | |
| M. Efford (Bonavista—Trinity—Conception)..... | 7207 | | |
| La Childrun | | | |
| M. McNally..... | 7207 | | |
| Le Festival de l'homme fort d'Adstock | | | |
| M. Binet..... | 7207 | | |
| L'immigration | | | |
| Mme Leung..... | 7208 | | |
| Le Mois de la sensibilisation aux accidents cérébro-vasculaires | | | |
| Mme Ur..... | 7208 | | |
| Le Prix d'excellence du millénaire | | | |
| M. Malhi..... | 7208 | | |
| Daniel Vendette et Bruno Langlois | | | |
| Mme Lalonde..... | 7208 | | |
| Le Prix d'excellence du millénaire | | | |
| M. Schmidt..... | 7209 | | |
| Les Canadiens italiens | | | |
| M. Pacetti..... | 7209 | | |
| La santé | | | |
| M. Lunney..... | 7209 | | |
| Le congé national hivernal | | | |
| M. O'Brien (London—Fanshawe)..... | 7209 | | |
| Le Nouveau-Brunswick | | | |
| M. Herron..... | 7209 | | |
| Les affaires autochtones | | | |
| M. Loubier..... | 7210 | | |
| L'UNESCO | | | |
| M. Charbonneau..... | 7210 | | |
| Le Chabad | | | |
| M. Blaikie..... | 7210 | | |
| Les bourses d'excellence du millénaire | | | |
| M. Maloney..... | 7210 | | |
| L'agriculture | | | |
| M. Ritz..... | 7210 | | |
| QUESTIONS ORALES | | | |
| La santé | | | |
| M. Hill (Prince George—Peace River)..... | 7211 | | |
| M. Colletette..... | 7211 | | |
| L'agriculture | | | |
| M. Hill (Prince George—Peace River)..... | 7211 | | |
| M. Colletette..... | 7211 | | |
| M. Hill (Prince George—Peace River)..... | 7211 | | |
| M. Colletette..... | 7211 | | |
| M. Hilstrom..... | 7211 | | |
| M. Vanclief..... | 7211 | | |
| M. Hilstrom..... | 7211 | | |
| M. Vanclief..... | 7211 | | |
| Les marchés publics | | | |
| M. Duceppe..... | 7212 | | |
| M. Goodale..... | 7212 | | |
| M. Duceppe..... | 7212 | | |
| M. Goodale..... | 7212 | | |
| M. Guimond..... | 7212 | | |
| M. Goodale..... | 7212 | | |
| M. Guimond..... | 7212 | | |
| M. Goodale..... | 7212 | | |
| La campagne à la direction du Parti libéral | | | |
| M. Bachand (Richmond—Arthabaska)..... | 7212 | | |
| M. Colletette..... | 7213 | | |
| M. Bachand (Richmond—Arthabaska)..... | 7213 | | |
| M. Colletette..... | 7213 | | |
| La santé | | | |
| M. Blaikie..... | 7213 | | |
| Mme McLellan..... | 7213 | | |
| M. Blaikie..... | 7213 | | |
| Mme McLellan..... | 7213 | | |
| Les célébrations du Millénaire Viking | | | |
| M. Strahl..... | 7213 | | |
| M. Boudria..... | 7213 | | |
| M. Strahl..... | 7213 | | |
| Les marchés publics | | | |
| M. Gauthier..... | 7214 | | |
| M. Goodale..... | 7214 | | |
| M. Gauthier..... | 7214 | | |
| M. Goodale..... | 7214 | | |
| M. Ritz..... | 7214 | | |
| M. Goodale..... | 7214 | | |

| | |
|--|------|
| M. Ritz | 7214 |
| M. Goodale..... | 7214 |
| Les nominations gouvernementales | |
| Mme Lalonde..... | 7214 |
| M. Graham (Toronto-Centre—Rosedale) | 7215 |
| Mme Lalonde..... | 7215 |
| M. Graham (Toronto-Centre—Rosedale) | 7215 |
| La défense nationale | |
| Mme Gallant | 7215 |
| M. Graham (Toronto-Centre—Rosedale) | 7215 |
| Mme Gallant | 7215 |
| M. Graham (Toronto-Centre—Rosedale) | 7215 |
| Le développement des ressources humaines | |
| M. Adams | 7215 |
| Mme Stewart | 7215 |
| La défense nationale | |
| Mme Wayne | 7215 |
| M. Goodale..... | 7216 |
| Mme Wayne..... | 7216 |
| M. Goodale..... | 7216 |
| L'aide gouvernementale | |
| Mme Davies | 7216 |
| Mme Stewart | 7216 |
| Le financement des partis politiques | |
| M. Stoffer | 7216 |
| M. Boudria | 7216 |
| L'infrastructure | |
| M. Moore..... | 7216 |
| M. Collenette..... | 7216 |
| M. Moore..... | 7216 |
| M. Collenette..... | 7217 |
| L'assurance-emploi | |
| Mme Guay | 7217 |
| Mme Stewart | 7217 |
| Mme Guay | 7217 |
| Mme Stewart | 7217 |
| Air India | |
| M. Sorenson..... | 7217 |
| M. Easter..... | 7217 |
| M. Sorenson..... | 7217 |
| M. Easter..... | 7217 |
| L'environnement | |
| M. Savoy..... | 7217 |
| M. Anderson (Victoria) | 7217 |
| L'Agence des douanes et du revenu du Canada | |
| M. Jaffer..... | 7218 |
| Mme Caplan..... | 7218 |
| M. Jaffer..... | 7218 |
| Mme Caplan..... | 7218 |
| La justice | |
| M. Marceau..... | 7218 |
| M. Cauchon..... | 7218 |
| Les pêches | |
| M. Pankiw..... | 7218 |
| M. Thibault..... | 7218 |

| | |
|---|------|
| L'agriculture | |
| M. Proctor | 7219 |
| M. Vanclief..... | 7219 |
| M. Reid..... | 7219 |
| M. Vanclief..... | 7219 |
| Les nominations gouvernementales | |
| M. Duceppe | 7219 |
| M. Graham (Toronto-Centre—Rosedale) | 7219 |
| Présence à la tribune | |
| Le Président | 7219 |
| Les travaux de la Chambre | |
| M. Ritz | 7219 |
| M. Boudria | 7219 |
| Recours au Règlement | |
| La période des questions orales | |
| M. Proctor | 7219 |
| M. Boudria | 7220 |
| L'allocation pour frais de chauffage—Décision de la présidence | |
| Le Président | 7220 |
| La période des questions orales | |
| Mme Gallant | 7221 |

AFFAIRES COURANTES

| | |
|---|------|
| Pétitions | |
| Le Collège de la protection civile du Canada | |
| Mme Gallant | 7221 |
| Le registre des armes à feu | |
| Mme Gallant | 7221 |
| Les Forces canadiennes | |
| Mme Gallant | 7221 |
| Le Code criminel | |
| Mme Gallant | 7222 |
| Le mariage | |
| Mme Gallant | 7222 |
| La santé | |
| M. Lunney..... | 7222 |
| La marijuana | |
| M. Laframboise | 7222 |
| Le Code criminel | |
| M. Gouk..... | 7222 |
| Le mariage | |
| M. Anderson (Cypress Hills—Grasslands) | 7222 |
| La recherche sur les cellules souches | |
| M. Doyle | 7223 |
| Le projet de loi C-250 | |
| M. Elley..... | 7223 |
| La protection des enfants | |
| M. Bigras..... | 7223 |
| M. Boudria | 7223 |
| Les travaux de la Chambre | |
| M. Boudria | 7223 |
| Motion..... | 7223 |
| Adoption de la motion | 7223 |

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits

Jour désigné—Le financement de l'infrastructure

| | |
|------------------------------------|------|
| Motion | 7223 |
| M. Grewal | 7223 |
| M. Wilfert | 7224 |
| M. Bryden | 7225 |
| M. Fitzpatrick | 7227 |
| M. Gouk | 7227 |
| Mme Girard-Bujold | 7228 |
| M. Elley | 7228 |
| M. Wilfert | 7230 |
| M. Gouk | 7231 |
| M. Wilfert | 7232 |
| M. Fitzpatrick | 7232 |
| Mme Redman | 7232 |
| M. Penson | 7234 |
| M. Masse | 7234 |
| M. Bellemare | 7234 |
| M. Penson | 7236 |
| M. Wilfert | 7237 |
| M. Fitzpatrick | 7238 |
| M. Spencer | 7238 |
| M. Bagnell | 7239 |
| M. Rajotte | 7240 |
| M. Masse | 7241 |
| Mme Carroll | 7241 |
| M. Rajotte | 7243 |
| M. Masse | 7243 |
| M. Cummins | 7243 |
| M. Wilfert | 7244 |
| M. Rajotte | 7245 |
| M. Wilfert | 7247 |
| M. Bagnell | 7247 |
| M. McNally | 7248 |
| Report du vote sur la motion | 7248 |

Budget principal des dépenses de 2003-2004

Adoption du crédit 25—Transports

| | |
|---|------|
| Mme Robillard | 7248 |
| Motion | 7248 |
| M. Proulx | 7248 |
| M. Gouk | 7250 |
| M. Guimond | 7251 |
| M. Schellenberger | 7252 |
| Mme Desjarlais | 7253 |
| M. St-Julien | 7254 |
| M. Fitzpatrick | 7256 |
| M. Bagnell | 7257 |
| M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest) | 7258 |
| M. Blaikie | 7259 |

Les crédits

Jour désigné—Le financement des infrastructures

| | |
|--------------------------|------|
| Motion | 7260 |
| Rejet de la motion | 7261 |

Budget principal des dépenses de 2003-2004

Adoption du crédit 25—Transports

| | |
|-----------------------------|------|
| Adoption de la motion | 7262 |
|-----------------------------|------|

Adoption du crédit 1—Justice

| | |
|---------------------|------|
| Mme Robillard | 7262 |
| Motion n° 1 | 7262 |

Adoption du crédit 1—Conseil du Trésor

| | |
|---------------------|------|
| Mme Robillard | 7263 |
| Motion n° 3 | 7263 |

Adoption du crédit 5—Conseil du Trésor

| | |
|--|------|
| Mme Robillard | 7264 |
| Motion n° 4 | 7264 |
| Adoption des motions nos 1, 3 et 4 | 7265 |

Adoption du crédit 1—Conseil privé

| | |
|---------------------|------|
| Mme Robillard | 7265 |
| Motion n° 2 | 7265 |

Adoption du crédit 10—Citoyenneté et Immigration

| | |
|---------------------|------|
| Mme Robillard | 7266 |
| Motion n° 5 | 7266 |

Adoption du crédit 1—Travaux publics et Services gouvernementaux

| | |
|---------------------|------|
| Mme Robillard | 7267 |
| Motion n° 6 | 7267 |

Adoption du crédit 1—Pêches et Océans

| | |
|---------------------|------|
| Mme Robillard | 7268 |
| Motion n° 7 | 7268 |

Adoption du crédit 1—Agriculture et Agroalimentaire

| | |
|--|------|
| Mme Robillard | 7269 |
| Motion n° 8 | 7269 |
| Adoption des motions nos 2, 5, 6, 7 et 8 | 7270 |
| Mme Robillard | 7270 |
| Motion d'adoption | 7270 |
| Adoption de la motion | 7270 |
| Projet de loi C-47. Première lecture | 7270 |
| Adoption de la motion; première lecture | 7271 |
| Projet de loi C-47. Deuxième lecture | 7271 |
| Deuxième lecture du projet de loi; la Chambre en comité plénier, sous la présidence de M. Kilger | 7272 |
| Article 2 | 7272 |
| M. Penson | 7272 |
| Mme Robillard | 7272 |
| Adoption de l'article 2 | 7272 |
| Adoption de l'article 3 | 7272 |
| Adoption de l'article 4 | 7272 |
| Adoption de l'article 5 | 7272 |
| Adoption de l'article 6 | 7272 |
| Adoption de l'article 7 | 7272 |
| Adoption de l'annexe 1 | 7272 |
| Adoption de l'annexe 2 | 7272 |
| Adoption de l'article 1 | 7272 |
| Adoption du préambule | 7272 |
| Adoption du titre | 7272 |
| Rapport | 7272 |
| Motion d'adoption | 7272 |
| Adoption de la motion | 7272 |
| Troisième lecture | 7272 |
| Troisième lecture et adoption du projet de loi | 7273 |

Voies et moyens

La Loi de l'impôt sur le revenu

| | |
|-----------------------------|------|
| M. Manley | 7273 |
| Motion d'adoption | 7273 |
| Adoption de la motion | 7274 |

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Communication Canada - Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada - Publishing
Ottawa, Ontario 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 : Communication Canada - Édition, Ottawa (Ontario) 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 Communication Canada - Canadian Government Publishing, Ottawa, Ontario K1A 0S9

**The English version of this publication may be obtained from Communication Canada - Canadian Government Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9**