



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 140 • NUMÉRO 144 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le lundi 31 octobre 2005

—
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 lundi 31 octobre 2005

La séance est ouverte à 11 heures.

Prière

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1100)

[Français]

LE CODE CRIMINEL

Mme Francine Lalonde (La Pointe-de-l'Île, BQ) propose que le projet de loi C-407, Loi modifiant le Code criminel (droit de mourir dignement), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

— Monsieur le Président, j'en suis venue à la conclusion que le Parlement du Canada, les députés, ne peut plus tergiverser et attendre des tribunaux ou du gouvernement les modifications nécessaires au Code criminel pour reconnaître aux citoyens et citoyennes du Québec et du Canada le droit de mourir dignement.

Chaque personne lucide qui est confrontée à une fin de vie très pénible, souffrante, qu'elle considère indigne de ce qu'elle est, de la vie qu'elle a vécue, de sa condition de personne libre, doit pouvoir décider des conditions dans lesquelles elle veut mourir, y compris si elle veut être aidée à mourir. Cela ne veut pas dire que toutes les vies ne méritent pas d'être vécues, au contraire.

L'expérience de médecins qui font l'accompagnement de personnes qui ont obtenu d'être aidées à mourir dans les pays qui se sont donnés une loi à cet égard est éclairante. On peut en tirer la conclusion qu'il est plus facile pour une personne de vivre pleinement une fin de vie de souffrance ou une vie de limitation extrême causée par un corps qui peut lui apparaître comme une prison si elle sait déjà que quand cette vie lui paraîtra définitivement insupportable, elle pourra être aidée à y mettre fin dans la dignité. Comme nous le rappelait Félix Leclerc, « la mort, c'est plein de vie dedans ».

C'est un débat de société. Certains pays se sont donnés, il y a quelques années, des lois sur l'euthanasie et le suicide assisté. D'entrée de jeu, je veux souligner que quand, au Canada, on parle d'euthanasie, nous avons des définitions qui ont été données par le rapport du Sénat du Canada qui sont différentes de la définition qu'on a en Europe. Au Canada, on dit que l'euthanasie, qui est l'acte de mettre fin aux souffrances de quelqu'un, peut être volontaire, c'est-à-dire à la requête de quelqu'un; non volontaire, si l'on ne sait pas que la personne veut ou pas; ou involontaire, qui serait malgré la personne. D'emblée, ne doit-on pas s'entendre pour dire que cet acte d'interruption de la vie doit se faire à la requête de la personne, sous certaines conditions et avec des sauvegardes?

Les Pays-Bas, l'État de l'Oregon, aux États-Unis, et la Belgique se sont donc donnés des lois. En Suisse, comme au Canada, le suicide n'est pas considéré comme un acte criminel. À la différence du Canada où elle est punissable de 14 ans d'emprisonnement, l'aide au suicide en Suisse n'est considérée comme punissable que si elle est fournie pour des raisons vénales ou égoïstes. La mort doit clairement découler du suicide. C'est là que Manon Brunelle, ex-assistante-réalisateur à Télé-Québec, a obtenu, en 2004, de pouvoir être aidée à mourir par un organisme bénévole qui se nomme EXIT. On se souvient qu'elle a voulu le faire à la télévision, pour faire avancer ce droit de pouvoir être aidé à mourir dignement, sous certaines conditions.

Plus récemment, en juillet 2005 au Québec, il y a eu le cas tragique de Marielle Houle, atteinte d'une maladie dégénérative à un stade avancé, dont l'époux aimant, André Bergeron, avait dû quitter son travail pour s'occuper d'elle à plein temps. Il a finalement donné suite à la volonté répétée par Marielle de mourir, mais il l'a fait dans des conditions pénibles. Aujourd'hui, il est en libération conditionnelle, attendant de connaître l'accusation qui sera portée contre lui. Cette mort a illustré la détresse dans laquelle se trouvent plusieurs aidants, sans ressources financières, sans connaissances suffisantes, sans l'appui ferme auquel ils ont droit de la part du réseau public. La pente glissante, à mon avis, doit être regardée aussi de ce côté.

Le film de Denys Arcand *Les invasions barbares* a brillamment mis en scène une réalité, face à une mort digne qui est désirée: avoir de l'argent et connaître les bonnes personnes permet de pallier l'absence d'une loi pour tous. L'ex-juge Claire L'Heureux-Dubé s'écriait: « Arrêtons d'être hypocrites. L'euthanasie se pratique dans les hôpitaux. On appelle ça un "protocole". » Il y a toujours eu les chanceux qui avaient un ami médecin ou une amie infirmière qui savait se procurer en douce ce qu'il fallait quand vraiment ils n'en pouvaient plus.

Au Canada, c'est surtout l'extraordinaire lutte de Sue Rodriguez, une citoyenne de la Colombie-Britannique, pour faire changer le Code criminel qui a fait avancer le débat sur le suicide assisté.

• (1105)

Atteinte de la maladie de Lou Gehrig, elle a voulu, en 1992, obtenir de la Cour suprême la permission d'être aidée à mourir par un médecin, puisque son corps ne lui permettait plus de se suicider.

C'est à cinq juges contre quatre, en 1993, que la demande de Sue Rodriguez a été rejetée. Il vaut la peine de lire un extrait de la dissidence du juge Peter Cory:

La vie d'une personne doit inclure sa mort. La mort est l'acte final du théâtre de la vie. Si, comme je le crois, la mort fait partie intégrante de la vie, alors la mort comme étape de la vie a droit à la protection constitutionnelle prévue par l'art. 7. Il s'ensuit que le droit de mourir avec dignité devrait être aussi bien protégé que n'importe quel autre aspect du droit à la vie.

Initiatives parlementaires

Depuis le rejet de la requête de Sue Rodriguez — cinq contre quatre — par la Cour suprême, en 1993, et malgré les espoirs qu'avaient fait naître les déclarations du ministre de la Justice à l'époque, Alan Rock, à l'occasion de l'étude de la motion du député Svend Robinson pourtant rejetée par la Chambre des communes, le gouvernement fédéral n'a rien fait.

Maintenant, c'est au Parlement et aux députés d'agir, car il y a trop de personnes dans ce couloir de la mort qui endurent des souffrances qu'elles ne méritent pas et dont elles ne veulent pas. Ce n'est pas une question de religion. La religion des uns ne doit pas devenir la loi des autres. Nous sommes ici pour légiférer, pour le bien commun et le respect des droits.

Plusieurs répondent: « Oui, mais il faut qu'il y ait des soins palliatifs accessibles à tout le monde ». J'en conviens. Toutefois, les soins palliatifs et le droit de mourir dignement ne s'opposent pas, ils se complètent. D'ailleurs, la politique en matière de soins palliatifs de fin de vie adoptée par le gouvernement du Québec en 2004 prévoit, dans l'introduction, que l'échec des thérapeutiques palliatives constitue l'un des problèmes les plus délicats éprouvés en fin de vie. Malgré une approche palliative de qualité, en effet, les médicaments et les différentes thérapies peuvent ne pas avoir l'effet espéré sur l'usager, sur sa souffrance physique et morale. D'ailleurs, l'explication de la loi des Pays-Bas abonde exactement dans le même sens. On trouve cela sur le web. On dit qu'il y a malheureusement des cas où ces soins, quels que soient leurs qualités, ne peuvent empêcher certains patients en phase terminale, dont leurs souffrances sont insupportables, de demander instamment à leur médecin de mettre fin à leur vie. Dans de tels cas, l'interruption de la vie d'un patient par l'euthanasie, à sa demande, peut constituer la digne conclusion des soins palliatifs.

D'ailleurs, la politique québécoise en matière de soins palliatifs, dans son introduction, fait mention que certains médecins peuvent alors recourir à ce que l'on appelle la sédation continue qui consiste en un état de coma provoqué artificiellement par la pharmacopée. Lorsqu'elle se prolonge jusqu'au décès, la sédation continue pose des problèmes éthiques, notamment parce qu'elle risque d'être confondue avec l'euthanasie, sans en porter le nom. Cette pratique sans encadrement inquiète plusieurs intervenants en soins palliatifs.

En 2003, un journal médical au Québec, *L'Actualité médicale*, avait un numéro qui s'intitulait: « Euthanasie, la conspiration du silence ». Des médecins interviewés ont dit: « Je ne veux pas mourir comme certains de mes patients ». Plusieurs médecins ont dit cela. D'autres médecins, comme le Dr Pierre Marois, parlent d'hypocrisie et de conspiration du silence, car de l'euthanasie sur demande, il s'en fait au Québec. C'est un secret de polichinelle, dit-il. Ce médecin juge urgent de d'éclairer l'euthanasie clandestine par des études objectives.

Je sais qu'on reproche à mon projet de loi de ne pas prévoir de sauvegardes. Mon projet de loi est une exception au Code criminel. Si les conditions prévues par celui-ci ne sont pas respectées, cela fait en sorte que le Code criminel continue à s'appliquer.

J'ai une question à poser. J'aurais aimé que le ministre de la Justice soit ici. Comment se fait-il qu'au Québec et au Canada, alors qu'il y a des témoignages — allez au Canada anglais, on vous le dira —, l'euthanasie se pratique?

• (1110)

Comment se fait-il que cela se fasse sans règle? Combien y a-t-il eu de cas d'euthanasie au Canada, de la première, deuxième ou troisième sorte? On ne le sait pas. Il devrait au moins y avoir eu des

études. On reproche à mon projet de loi de ne pas en prévoir, mais il n'est qu'une exception au Code criminel.

Il y a un fort appui au Québec et au Canada au regard de l'euthanasie, du droit de mourir dignement et du suicide assisté. *La Presse* de samedi faisait encore état d'un appui de 71 p. 100 à l'euthanasie.

Depuis 1993, soit la dernière fois où la Cour suprême a dit non à ce sujet, des pays se sont dotés de lois, comme les Pays-Bas et la Belgique. Ces pays sont allés dans le sens d'une loi dont je me suis fortement inspirée dans mon projet de loi. Ces deux pays ont de l'expérience; les Pays-Bas encore plus que la Belgique, car, depuis 1995, des directives médicales permettent aux médecins qui veulent accompagner des patients en phase terminale ou atteints de maladie dégénérative de pouvoir le faire sans être poursuivis.

Ces directives médicales ont donc permis de développer une riche expérience, et les Pays-Bas se sont dotés d'une loi, en 2001, qui a repris les directives médicales en demandant aux médecins de s'assurer que la personne était bien libre, éclairée et qu'elle voulait mourir. De plus, comme on le dit dans leur projet de loi, le malade doit « éprouver des douleurs physiques ou mentales aiguës sans perspective d'un soulagement, mais il n'a pas besoin d'être en phase terminale. Toutes les autres solutions possibles ont été épuisées ou le malade doit avoir refusé les autres solutions possibles. L'euthanasie doit être exécutée par un médecin qualifié. Le médecin doit consulter au moins un autre médecin et il doit informer le coroner local que l'euthanasie a été administrée ».

Celles et ceux qui ont lu mon projet de loi savent que ce sont exactement les principes que je propose.

En Oregon, on a choisi une autre voie. Je fais remarquer que c'est un État des États-Unis où les citoyens se sont prononcés deux fois sur un projet de loi de cette sorte. La loi permet à tout adulte en phase terminale, qui réside en Oregon et dont l'espérance de vie diagnostiquée est de moins de six mois, d'obtenir une ordonnance pour des médicaments lui permettant de mettre fin à ses jours. Les médecins seraient autorisés à délivrer une telle ordonnance, sous réserve de certaines conditions. De même, le patient devrait demander les médicaments deux fois de vive voix et une fois par écrit. Il devrait obtenir l'avis d'un deuxième médecin et au moins 15 jours devraient s'être écoulés depuis la première demande.

La loi de la Belgique s'est inspirée largement de celle des Pays-Bas. Quant à la Suisse, c'est un cas intéressant. La Suisse, comme le Canada, a décriminalisé le suicide. Toutefois, le Canada a prévu que l'aide au suicide serait punie de 14 ans de prison. Au contraire, en Suisse, quand ce n'est pas fait pour des raisons vénales, une personne — on parle surtout d'un groupe qui s'appelle EXIT — peut aider quelqu'un à se donner la mort. Il faut qu'il soit clair que ce soit la personne qui ait voulu la mort.

J'ai rencontré une jeune femme qui m'a dit, d'une façon extrêmement touchante, que son mari, qui était Suisse, a tenu à demeurer en Suisse quand il a su qu'il était atteint d'un cancer des poumons en phase terminale. En effet, il voulait décider du moment de sa mort — entouré de sa famille — dans un geste d'homme libre. Il est mort, m'a-t-elle dit, heureux, même si ce n'était pas une circonstance agréable.

Initiatives parlementaires

Je n'ai pas parlé directement de mon projet de loi. Vous l'avez lu. Les principes qui y sont mis en avant sont ceux que j'ai énumérés ici. Il est évident que je souhaite que ce Parlement en débattre. Après tout ce qui s'est passé en 1992 et 1993 relativement à Sue Rodriguez, depuis le rapport du Sénat, on n'a pas le droit d'être insensibles aux cris de douleur et de volonté de dignité de tant de personnes qui vont mourir. On peut être lâches. On sait que ces personnes ne viendront pas manifester avec des pancartes.

En terminant, je vous lis le témoignage d'une fille d'une de mes amies qui est morte d'un cancer dont elle a beaucoup souffert et qui avait accepté de m'aider dans la préparation et la défense de ce projet de loi.

• (1115)

Son souhait le plus cher — mourir accompagnée, ses mains reposant dans celles des membres de sa famille — n'aura pas été possible. Pourtant, si le projet de loi écrit et proposé par Mme Lalonde avait été adopté, notre mère s'en serait certainement prévalu au moment où sa vie n'en était plus une. Peut-être que sa fin de vie aurait été devancée de quelques heures, mais, pour réaliser son souhait et partir doucement auprès des siens au moment où sa vie ne voulait plus rien dire, cette loi en aurait largement valu la peine.

Qui pourrait s'opposer au fait qu'une personne puisse se prévaloir de la façon de quitter son corps, de faire taire une bonne fois pour toutes l'écho des douleurs qui s'acharnent et qu'elle doit injustement subir? Pour avoir été témoin de ce malheureux combat inégal, je peux assurer les députés qu'elle a trop chèrement payé le prix de sa délivrance. Si les gens ont peur de la souffrance et de la mort, l'idée de la solitude et de la perte de la dignité au moment de la mort les effraient encore plus.

• (1120)

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): Je me permets de rappeler aux députés que nous ne devons pas mentionner l'absence d'un autre député en cette Chambre.

L'honorable député de Brome—Missisquoi a la parole pour poser une question ou faire un commentaire.

L'hon. Denis Paradis (Brome—Missisquoi, Lib.): Monsieur le Président, vendredi dernier, j'étais à mon bureau de comté. J'ai reçu l'appel d'une dame qui était à l'hôpital et qui voulait me voir. Elle disait qu'elle ne pouvait pas se déplacer, alors je me suis rendu à l'hôpital, où je lui ai parlé pendant environ 30 minutes. Cette dame a 50 ans et souffre de sclérose en plaques. Elle n'a plus l'usage de ses membres. Elle est incapable de se déplacer et souffre énormément. Elle me dit que le soir, lorsqu'elle se couche, elle est obligée de mettre de la glace sur son corps. Elle est à l'hôpital dans ces conditions depuis plus d'un an. C'est une femme brillante, à l'esprit tout à fait clair, avec qui j'ai eu un échange extraordinaire. Elle prend de la morphine pour soulager ses grandes souffrances. On en augmente de temps en temps la quantité, suffisamment pour la maintenir en vie, mais peut-être pas assez pour apaiser complètement ses souffrances, car elle dit souffrir. Je l'ai vue dans sa chaise roulante, à côté de son lit. Elle était à peu près incapable de bouger.

Je lui ai dit que nous allions bientôt parler de l'euthanasie en Chambre. Je lui ai posé la question: comment faisons-nous, politiciens, pour faire la différence entre des cas où c'est vraiment insupportable, où il n'y a pas d'espoir de guérison, et les autres cas? Je ne voudrais pas qu'une dame de 75 ans qui a perdu son vieux deux ans auparavant décide qu'elle n'a plus le goût de vivre. Ce n'est pas pour cela. Je lui ai donc demandé comment nous faisons cette différence. Elle m'a dit entrevoir peut-être un double critère: il faut que ce soit une maladie dégénérative qui ne donne à la personne aucune possibilité de rémission, et il faut que la souffrance soit

intenable. Elle m'a dit remplir ces deux critères, puisqu'elle n'avait plus tellement d'espoir en la vie.

Je me pose la question et je la pose à la députée. Les balises qu'elle propose sont-elles suffisantes pour qu'on circoncrive comme il faut le sujet, de sorte qu'il ne devienne pas trop large, à un moment donné?

Mme Francine Lalonde: Monsieur le Président, je remercie beaucoup le député de cet exemple qui illustre mon projet de loi. Il pose, avec raison, la question des balises. En effet, dans tous les pays où l'on a adopté une telle ligne de conduite, l'opposition venait de cette crainte qu'il n'y ait pas de sauvegarde suffisante ou que l'on soit sur une pente glissante.

J'ai déjà dit que mon projet de loi n'est pas une décriminalisation ni une légalisation; c'est une exception au Code criminel. D'ailleurs, certains pourraient dire que c'est trop sévère. C'est pour cela que je renvoie la question au député. Comment se fait-il qu'au Canada, on n'ait pas fait d'études pour savoir combien de cas d'euthanasie avaient eu lieu suivant les définitions données par le rapport sénatorial de 1995?

J'ai parlé à plusieurs spécialistes qui ne comprennent pas non plus qu'il n'y ait pas d'études. J'y suis entièrement favorable. Va-t-on inscrire, dans un amendement au Code criminel, la nécessité de faire des études? À mon avis, on doit convenir de ces études dans l'exercice médical de chacune des provinces.

Nous sommes en retard. Des débats doivent être menés, notamment avec les médecins. Ils n'accepteront pas tous de mettre fin à la vie de quelqu'un ou d'acquiescer à la requête de cette personne à cet égard. C'est normal. Il faut leur assurer cette liberté. Toutefois, les conditions prévues dans le projet de loi sont celles qui sont inscrites dans les lois existantes. Elles doivent être observées et vérifiées par des médecins.

Dans mon projet de loi, j'ai indiqué qu'il s'agissait d'un médecin ou d'une personne aidée d'un médecin. Pourquoi ai-je dit cela? C'est très simple: on manque de médecins. Le fait de courir après des médecins pourrait faire en sorte qu'une personne se retrouverait à mourir dans la souffrance parce qu'on n'aurait pas eu le temps d'en trouver un.

Cependant, lorsque je parle d'une personne assistée d'un médecin, je propose que le malade soit entouré d'une équipe médicale et qu'on respecte sa volonté. En effet, une personne peut avoir obtenu qu'on l'aide. Ainsi, elle sait désormais que si cela devient insupportable, elle aura de l'aide. Il se peut qu'elle passe au travers sans en avoir besoin, mais au moins, elle aura eu la tranquillité d'esprit: elle pourra mourir doucement. C'est cela qui...

• (1125)

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): L'honorable secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada a la parole en ce qui concerne la reprise du débat.

L'hon. Paul Harold Macklin (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, cela me fait plaisir d'avoir l'occasion de commenter le projet de loi C-407, qui a été déposé en cette Chambre le 15 juin dernier par la députée de La Pointe-de-l'Île.

[Traduction]

Le projet de loi C-407 soulève des questions fort importantes concernant la mort et la dignité. Pour bien des personnes, il se peut que les propositions qu'il contient semblent, à première vue, dignes d'être appuyées. Cependant, il importe de très bien comprendre les effets du projet de loi, s'il était adopté, pour décider s'il convient de poursuivre le débat à son sujet.

Initiatives parlementaires

Ainsi, l'ayant examiné, je suis convaincu que le projet de loi C-407 ne doit pas être appuyé. Cette mesure est de portée assez vaste. Elle vise à créer une exception non seulement pour l'infraction de suicide assisté, mais aussi pour l'infraction de meurtre. Ainsi, le projet de loi C-407 permettrait certaines formes d'euthanasie, aussi bien que le suicide assisté.

Il importe de constater que la personne qui aide une autre personne à mourir ne doit pas nécessairement être un médecin. Selon ce que prévoit le projet de loi, la personne aidante doit être assistée par un médecin et il n'est pas précisé si l'aide du médecin est donnée au moment du décès.

Le projet de loi ne vise pas seulement les personnes atteintes d'une maladie en phase terminale, mais aussi les personnes qui souffrent de douleurs physiques ou mentales aiguës sans perspective de soulagement. En théorie, toute personne souffrant d'une dépression pourrait demander qu'on l'aide à mourir, et les personnes qui l'aideraient ne seraient pas tenues criminellement responsables si elles avaient respecté les conditions du projet de loi.

Le projet de loi C-407 pourrait permettre une gamme assez vaste de situations. Penchons-nous cependant sur les garanties qu'il contient. L'insuffisance la plus flagrante du projet de loi C-407, celle qui soulève des inquiétudes considérables au sujet de la protection de personnes vulnérables sur le plan physique ou mental, a trait au fait que le projet de loi s'écarte nettement des normes médicales et juridiques existantes en matière de consentement libre et informé.

Le libellé « alors qu'elle était apparemment lucide » contenu dans le projet de loi C-407 introduirait dans la loi une expression que l'on pourrait qualifier de vague, large et arbitraire pour justifier des mesures visant à mettre fin à la vie d'une personne. Également, le projet de loi C-407 contient peu d'exigences de déclaration, la seule obligation à cet égard visant la personne aidante, qui doit fournir au coroner une copie du diagnostic.

Les régimes juridiques dans d'autres juridictions où les lois dans ce domaine sont permissives, comme l'État de l'Oregon, les Pays-Bas et la Belgique, prévoient dans leurs lois des dispositions étoffées en matière de déclaration. Non seulement de telles dispositions garantissent un mécanisme de surveillance, mais elles permettent la collecte de données précieuses assurant le suivi des activités et l'évaluation de l'application du régime juridique établi.

Un autre aspect préoccupant a trait aux consultations qui devraient accompagner un projet de loi de cette nature. Ce qui est foncièrement inquiétant au sujet du projet de loi C-407 c'est qu'il semble avoir été élaboré sans avoir préalablement fait l'objet de consultations auprès des nombreux groupes directement concernés par cette question. Les personnes handicapées et les organismes qui les représentent souhaiteraient certainement exprimer leurs opinions et leurs préoccupations, bon nombre d'entre eux estimant que le projet de loi touche leur réalité très directement.

Le projet de loi aurait aussi des répercussions sur le corps médical, les médecins ainsi que le personnel infirmier et autre qui dispensent des services médicaux. Ils souhaiteraient certainement être consultés avant que des propositions précises soient soumises au Parlement. Le projet de loi C-407 aurait aussi des répercussions sur la façon dont un coroner enquête et détermine si une mort est naturelle ou accidentelle, si elle fait suite à un suicide ou à un homicide ou si sa cause est indéterminée. Ce ne sont là que quelques-uns des groupes clés sur lesquels le projet de loi aurait des répercussions directes.

● (1130)

[Français]

Les Canadiens et les Canadiennes en général devraient être invités à communiquer leurs points de vue et leurs préoccupations sur ces questions, parce que ce sont particulièrement des questions d'ordre moral, donc très personnelles.

[Traduction]

Certains diront peut-être que la question a déjà été étudiée en profondeur, notamment par le Comité sénatorial spécial sur l'euthanasie et l'aide au suicide dans le milieu des années 1990, et que le moment est maintenant venu d'agir dans ce dossier.

Même si certains Canadiens semblent voir d'un bon oeil une modification de la loi à cet égard, ce qu'on ne sait toujours pas et ce qui est crucial dans ce débat, c'est la question de savoir si ces Canadiens sont assez sensibilisés aux différents enjeux, aux considérations juridiques et aux ramifications pour s'être fait une opinion éclairée de la question. Je le répète, même s'il semble y avoir un goût de changement, nous devons savoir quel régime juridique les Canadiens considéreraient adéquat avant d'adopter des propositions précises comme celles dont nous sommes saisis.

De ce point de vue, je pense que le projet de loi C-407 est présenté prématurément. De plus, comme je l'ai expliqué plus tôt, sa portée est réellement trop vaste.

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, PCC): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, permettez-moi de préciser que j'interviens au sujet du projet de loi C-407 en mon nom, à titre de représentant de mes électeurs, non à titre de porte-parole de mon parti. Le Parti conservateur tiendra un vote entièrement libre sur cette mesure législative, comme il le fait sur tout autre question à caractère moral. Les conservateurs estiment que les députés doivent voter selon leur conscience ou en fonction du point de vue de leurs électeurs à l'égard de ce genre de question.

Le projet de loi C-407 vise à modifier le Code criminel et à permettre l'euthanasie active, c'est-à-dire, à ce qu'on enlève délibérément et légalement la vie à un être humain innocent. En premier lieu, je me penche sur ce que j'estime être une erreur philosophique profonde au coeur même de cette mesure législative. Ensuite, je présenterai brièvement quelques-unes des conséquences dangereuses imprévues susceptibles de découler de son adoption.

En un mot, cette mesure législative sur l'euthanasie modifierait notre compréhension sociale de l'être humain en tant qu'être possédant une valeur infinie et inhérente, pour en faire un objet jetable dont on peut se débarrasser comme il convient. Ce projet de loi repose sur une mauvaise compréhension radicale de la dignité de l'être humain. En fait, il constitue une attaque à la dignité inaliénable de la personne humaine, fondement de toute démocratie libérale et, il va sans dire, de toute culture qui mérite d'être considérée comme civilisation.

Conçue comme il se doit, la dignité humaine n'est ni une perception subjective de la valeur personnelle, ni le reflet de la valeur d'une personne aux yeux de la société ou de l'État. La dignité n'est pas une qualité éphémère qui monte ou qui descend en fonction de l'humeur, du consensus social ou de la volonté de quelqu'un. C'est plutôt une compréhension cohérente des droits de l'homme, y compris le droit à l'autonomie gouvernementale, fondement de la démocratie lié à la dignité inviolable de la personne humaine.

Initiatives parlementaires

Autrement dit, la dignité humaine à la base de la croyance de notre civilisation dans le caractère sacré de la vie humaine est une caractéristique essentielle et indissociable de la personne humaine, de l'existence humaine. La légalisation ou la tentative de légitimation du fait d'enlever délibérément la vie à un être humain innocent, comme vise à le faire cette mesure législative, revient à commettre le plus grand crime possible contre la personne. En bref, une telle mesure chavirerait complètement une société comme la nôtre, enracinée dans la compréhension objective de la dignité humaine.

Évidemment, cette vision de l'être humain est plus facile à comprendre en termes religieux, c'est-à-dire que l'être humain a été créé à l'image de Dieu. Cette compréhension est résumée de façon fort belle dans le document fondamental de la démocratie libérale, la Déclaration d'indépendance, dans laquelle il est écrit que « Nous tenons pour évidentes les vérités suivantes: tous les hommes sont créés égaux; ils sont doués par leur Créateur de droits inaliénables », parmi lesquels se trouve le droit à la vie.

Cependant, cela ne constitue absolument pas une doctrine sectaire ancrée uniquement dans la tradition judéo-chrétienne. Il s'agit plutôt d'une vérité partagée à travers l'histoire par toutes les sociétés justes, y compris la nôtre. Permettez-moi de citer quelques exemples de cette vérité, selon laquelle personne ne peut abdiquer sa propre vie, ni prendre la vie d'une autre personne innocente.

Depuis le V^e siècle avant Jésus-Christ, les médecins de l'Occident prêtent le serment d'Hippocrate, selon lequel, d'abord, ils doivent s'abstenir de tout mal, et, ensuite:

Je ne remettrai à personne du poison, si on m'en demande, ni ne prendrai l'initiative d'une pareille suggestion[...]

Thomas Jefferson, un des pères de la démocratie libérale, a fait la déclaration prémonitoire suivante:

Le souci de la vie humaine et du bonheur, et non leur destruction, est le premier et légitime objet d'un bon gouvernement.

La Déclaration de Genève de 1948 de l'Association médicale mondiale stipule que les médecins doivent garder « le respect absolu de la vie humaine dès son commencement ».

La Déclaration universelle des droits de l'homme stipule que le droit à la vie de toute personne doit être protégé par la loi et que personne ne peut être intentionnellement privé de sa vie.

Dans sa décision de 1992 dans l'affaire Rodriguez, la Cour suprême du Canada a déclaré que le suicide demeurerait un acte fondamentalement contraire à la nature humaine.

Le comité spécial sur l'éthique médicale de la Chambre des lords britannique a conclu, après avoir mené une étude exhaustive sur l'euthanasie, que l'interdiction imposée par la société au fait de donner délibérément la mort était la pierre d'assise de la loi et des relations sociales et protégeait chaque personne également.

• (1135)

Dans une cause semblable à l'affaire Rodriguez, la Cour suprême des États-Unis a conclu: « Nous nous trouvons devant une tradition uniforme et presque universelle qui rejette explicitement ce droit, même aujourd'hui, pour les malades en phase terminale et les adultes sans handicap mental ».

Dans notre propre Parlement, le Comité sénatorial spécial sur l'euthanasie et l'aide au suicide a conclu en 1995 que, « Dans une société pluraliste, le respect de la vie est une valeur sociale qui transcende les valeurs individuelles, religieuses ou culturelles ».

Dans l'histoire moderne, on peut voir les conséquences du rejet de cette conception universelle du caractère sacré de la vie humaine. Je me rappelle les mots employés par Dostoyevsky, dans *Les frères*

Karamazov, lorsque l'un de ses personnages dit que, sans Dieu, tout devient possible. Pour paraphraser l'auteur, sans le caractère sacré de la vie humaine à titre de principe social inviolable, tout est possible.

La meilleure illustration de cette dérive est l'Allemagne nazie du début du XX^e siècle. Au cours des années 30, on a commencé à accepter l'euthanasie en invoquant le besoin de compassion des malades mentaux et des personnes gravement infirmes. L'euthanasie passive est devenue de l'euthanasie active, puis est né le culte de l'eugénisme. Nous savons maintenant quel genre d'horreur et de tragédie humaine en a résulté.

Aujourd'hui, on constate que les Pays-Bas se sont engagés sur la même pente glissante. Trois études distinctes ont permis de conclure qu'environ 1 000 cas d'euthanasie active se produisent chaque année sans le consentement du patient. Selon une étude, les médecins hollandais ont commencé par tuer les malades en phase terminale qui leur demandaient, puis ils ont tué les malades chroniques qui leur demandaient, les personnes déprimées qui n'avaient aucune maladie physique mais qui leur demandaient et les nouveaux-nés souffrant de malformations congénitales, même si, bien entendu, ils ne peuvent pas le demander. La pente glissante est déjà une réalité aux Pays-Bas aujourd'hui.

J'aimerais citer un passage d'un rapport d'étude soigneusement préparé par un comité spécial de l'État de New York concernant l'euthanasie. Ce comité a consacré plusieurs années à l'étude de la question pour conclure que l'État de New York ne devait pas légitimer ou légaliser l'euthanasie. Voici l'une des conclusions de l'étude:

Maladie mentale non diagnostiquée ou non traitée. De nombreuses personnes qui envisagent le suicide, y compris celles qui sont en phase terminale, souffrent de troubles mentaux qui peuvent être traités, c'est-à-dire la plupart du temps de dépression. Si le suicide assisté est légalisé, on acquiescera à de nombreuses demandes causées par la maladie mentale, même si la personne n'est pas parfaitement lucide et n'a pas pris la décision de mourir de manière réfléchie.

Il existe une forte corrélation entre les demandes d'aide au suicide et la douleur non soulagée et l'inconfort associés à la maladie physique. Malgré les progrès importants réalisés dans les soins palliatifs, la douleur et l'inconfort qui accompagnent de nombreuses maladies physiques sont souvent mal traités dans la pratique clinique actuelle. Si l'aide au suicide est légalisée, les médecins sont susceptibles d'acquiescer aux demandes de leurs patients en douleur avant que toutes les options aient été explorées.

On ajoute dans l'étude que:

Si le suicide assisté par un médecin est légalisé, bien des personnes dont la souffrance et les craintes n'ont pas été atténuées adéquatement pourraient chercher à se prévaloir de cette option.

Ces pratiques posent un risque surtout pour les pauvres, les aînés, les personnes isolées, les membres d'un groupe minoritaire ou ceux qui n'ont pas accès à de bons soins médicaux.

Cela entraînera une dévaluation de la vie des handicapés. Voilà une raison pourquoi la plupart des groupes de personnes handicapées du Canada s'opposent vivement à ce projet de loi.

Le vrai sens de la compassion, à mon avis, se trouve dans la racine même du mot et signifie « souffrir avec ». Tuer n'est pas un geste de compassion. J'invite tous les députés à examiner la limite que le promoteur du projet de loi nous demande de franchir. Une fois cette limite franchie, il n'y a plus de retour en arrière. Si nous disons dans notre société que la vie humaine n'a pas une valeur absolue, nous nous embarquons alors dans une expérience sociale dont les conséquences m'effraient.

Initiatives parlementaires

•(1140)

Soyons les défenseurs de la véritable compassion. Donnons les ressources nécessaires pour fournir à ceux qui sont atteints d'une maladie terminale des soins palliatifs adéquats. Ne disons pas que tuer constitue de la compassion. Défendons la vraie compassion qui est la base de notre pays.

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Monsieur le Président, à l'instar du député du Parti conservateur qui m'a précédé, je prends la parole sur ce projet de loi à titre individuel. Le caucus du NPD est divisé sur la position à prendre face au projet de loi C-407.

Personnellement, je m'y oppose. Il doit y avoir un débat sur la question du droit de mourir dignement. Le problème, c'est que le projet de loi limite le débat à un aspect seulement de la question. Je pense que cet aspect devrait être mis de côté et discuté seulement dans le cadre d'un débat plus large, après l'aboutissement du débat sur la question de l'aide au suicide. Donc, je dis bien seulement une fois que ce débat aura eu lieu et que les services nécessaires auront été mis en place pour prendre en charge les personnes qui, parfois, ont le malheur d'être dans une situation où elles envisagent de mettre fin à leurs jours bien avant le moment où surviendrait normalement leur décès.

Le débat sur l'aide au suicide a déjà été lancé. Il a notamment été mis en relief par l'affaire Rodriguez, au début des années 1990. Cependant, il s'est limité à cette région.

Je pense que la ville de Windsor dispose du meilleur hospice au Canada. J'ai eu l'occasion de discuter avec le directeur, les bénévoles et le personnel médical de cette institution. À quelques exceptions près, la communauté a fourni des soins palliatifs à l'ensemble de la ville et du comté. Tous m'ont dit qu'il était possible de mettre au point un système qui diminuerait substantiellement le nombre de cas où un patient aurait à prendre une telle décision. Selon le médecin en chef, qui est l'un des grands spécialistes du pays en matière de maîtrise de la douleur, il est rare que les médicaments ne puissent réussir à maîtriser la douleur et la ramener à un seuil tolérable. Les gens n'ont donc pas à prendre la décision de mettre fin prématurément à leur vie parce qu'ils ne peuvent échapper à ce qui serait une douleur intolérable.

C'est là une question hautement personnelle, bien que finalement, en tant que législateurs, nous devons nous interroger sur la responsabilité que nous avons de définir une politique nationale. Cela me rappelle l'un de mes amis. Il était doyen de la faculté de droit et président de l'université. Il a fini par être terrassé par la maladie de Lou Gehrig, mais auparavant, ses amis et sa famille, son épouse en particulier, avaient érigé tout un système autour de lui. J'aimerais pouvoir m'attribuer une partie du mérite de cette initiative, mais je n'ai pas été impliqué personnellement. Mon ami a dû lutter, mais il était absolument déterminé à vivre aussi longtemps que possible et il l'a fait.

Je suis inquiet lorsque j'examine le projet de loi. Par votre entremise, monsieur le Président, je dis à la députée de La Pointe-de-l'Île qu'il n'est pas question ici que d'aide au suicide. Comme le secrétaire parlementaire l'a dit, dans certains cas cela pourrait aller jusqu'à l'euthanasie. Dans son esprit de juriste, cela ne fait aucun doute.

Nous devons réellement établir ce système. Une conférence a eu lieu à Gatineau il y a environ un mois. Les soignants ont dit que nous ne l'avions pas établi. Le gouvernement a une responsabilité à assumer à cet égard.

Lorsque nous examinons quelques-unes des dispositions du rapport Romanow, il apparaît très clairement que, si nous avons

élargi plus rapidement notre système de soins à domicile, de soins de longue durée et de soins palliatifs, nous aurions considérablement réduit la nécessité pour une personne de devoir prendre cette décision à un moment ou l'autre.

Encore une fois, je vais faire des reproches au gouvernement. C'est le député néo-démocrate de Sackville, en Nouvelle-Écosse, qui a exercé des pressions pour que des gens soient autorisés à s'absenter du travail pour prendre soin d'être chers. Au lieu d'appliquer le programme du député, le gouvernement y a imposé des restrictions extrêmement sévères. En fait, il a prévu des montants énormes dans le budget et en a dépensé environ 10 p. 100 parce que le programme était si limitatif que très peu de gens pouvaient en bénéficier.

Or, si le système était bon, s'il était bien financé et ne comportait pas ces restrictions, il ferait partie du système qui éviterait que des personnes soient obligées de décider de mourir prématurément.

•(1145)

La députée de La Pointe-de-l'Île a parlé des Pays-Bas et de l'Oregon. Justement, je m'inquiète de ce qui se passe en Oregon. L'État a présenté cette mesure législative au même moment où il hiérarchisait ses prestations. Je crois que beaucoup des mesures prises en Oregon visaient à réduire le fardeau que représentent les personnes malades pour le système. Le Canada, ce n'est pas cela.

Nous avons bâti un régime d'assurance-santé. Nous avons bâti un système de santé sur le principe qu'il devrait être accessible à tous les Canadiens, y compris ceux qui souffrent d'une maladie terminale. Or, jusqu'ici, nous avons laissé tomber ces derniers. Je suis convaincu, toujours à la lumière de ma propre expérience, que nous pourrions bâtir un système qui permettrait à tous les Canadiens de mourir dans la dignité lorsque le temps sera venu, en respectant le cours naturel des choses.

Je m'inquiète de ce qui se passe aux Pays-Bas. Il y deux ou trois semaines, on a proposé de modifier la loi pour autoriser le gardien ou le tuteur d'un enfant à décider du sort de ce dernier. On ne peut pas parler d'aide au suicide dans un tel cas. On ne peut même pas parler d'euthanasie. Si cette nouvelle loi est adoptée, les meurtres par compassion seront maintenant autorisés aux Pays-Bas. Reprenons à l'affaire Latimer, qui s'était retrouvée devant les tribunaux canadiens. Nous avons alors décidé de ne pas nous engager dans cette voie.

Le Canada est sans aucun doute capable de trouver une solution. Nous devons concevoir et bâtir un système qui tiendra compte de cette réalité. Nous n'autoriserons jamais les meurtres par compassion. Nous n'autoriserons pas l'euthanasie. Si nous bâtissons un système de santé convenable, il se pourrait que, dans de rares cas extrêmes, l'aide au suicide soit autorisée, mais nous n'en sommes pas du tout rendus là. Vous arriverez peut-être à me convaincre un jour, lorsqu'un tel système aura été mis en place.

Nous risquons de donner à entendre aux Canadiens que la vie peut être sacrifiée, que nous sommes prêts à dire que nous ne nous soucions pas suffisamment des gens pour prendre soin d'eux. Ce n'est pas cela le Canada. Ce n'est pas cela notre système de santé. Nous ne devrions jamais prendre cette voie. C'est pourtant ce que nous risquons si nous adoptons ce projet de loi.

J'entends surtout des bloquistes dire que nous devrions appuyer le projet de loi, que nous devons en débattre et que nous devrions l'envoyer à un comité à l'étape de la deuxième lecture. Personnellement, je ne peux pas faire cela et je ne pense pas que les députés devraient faire cela. Si nous le faisons, nous donnerions notre accord de principe au suicide assisté et à l'euthanasie. Je ne suis pas prêt à prendre cette voie et à dire aux Canadiens que nous nous dirigeons vers cela.

Initiatives parlementaires

J'ai une petite histoire qui provient de Janet Napper, directrice exécutive de l'Hospice Association of Ontario. Elle racontait que, peu après avoir commencé à travailler, elle s'était rendue dans un hospice où elle avait discuté avec un homme âgé. Il avait voulu lui dire que, lorsqu'il était arrivé à l'hospice, il savait qu'il était mourant, mais il savait aussi qu'il serait traité comme s'il ne l'était pas et qu'il bénéficierait du respect du personnel. Cela lui avait donné le courage de continuer à vivre.

C'est le genre de système qu'il nous faut au Canada, pas ce que qui est proposé dans le projet de loi.

● (1150)

[Français]

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, le débat auquel nous sommes conviés aujourd'hui sur le projet de loi qu'a déposé ma collègue de La Pointe-de-l'Île porte sur un enjeu qui demande réflexion et qui, surtout, remue nos consciences à la fois morales, religieuses et éthiques. Avons-nous le droit de mourir dignement? Ce débat est sérieux et important. Il faut l'aborder dans le calme et dans le respect de nos propres convictions, mais aussi, il faut voir de quoi il est vraiment question.

Les assises de ce projet de loi visent à préciser et, surtout, à encadrer la manière dont une personne pourrait y parvenir. Ce projet de loi précise les conditions qui permettraient d'aider une personne en fin de vie, ou atteinte d'une maladie débilitante, à mourir dignement. Je dis bien, à mourir « dignement ». Ce mot est extrêmement important et, à lui-seul, il fait toute la différence quant à l'issue de ce débat. Je reprends donc le libellé du sommaire de ce projet de loi:

[...] permettre à quiconque, sous réserve de certaines conditions, d'aider une personne en fin de vie ou atteinte d'une maladie débilitante à mourir dignement quand elle en exprime le désir libre et éclairé.

Ces mots-là sont extrêmement importants. Quand on ne regarde pas le libellé du texte du projet de loi, on peut errer dans toutes sortes d'avenues et de contextes pour savoir où se situe le débat. Il est bien important de clarifier cette nuance. En effet, plusieurs personnes croient que ce projet de loi donne un chèque en blanc quant au droit de disposer de la vie ou de la mort de quelqu'un, n'importe quand et dans n'importe quelle condition. Ce n'est pas l'objet du débat sur ce projet de loi, bien au contraire.

Tout d'abord, cela s'adresse à des personnes lucides confrontées à une fin de vie pénible, qui sont souffrantes et sans aucun espoir de pouvoir améliorer leur état physique. Ce projet de loi veut offrir la liberté à ces personnes, à qui aucun espoir n'est permis, de décider dans quelles conditions elles auront, elles aussi, une qualité de mort. Cette expérience se fera dans un contexte d'accompagnement par des personnes provenant du corps médical. Les médecins seront mis à contribution.

D'autres législations ont inspiré ma collègue. Certains pays ont déjà adopté des législations sur l'euthanasie et le suicide assisté. Au Canada, on sait que l'aide au suicide est passible de 14 ans de prison, contrairement à la Suisse où cela est considéré comme punissable seulement si elle est fournie pour des raisons vénales ou égoïstes.

J'aimerais rappeler l'histoire de la vie de Manon Brunelle, atteinte de sclérose en plaques. À 36 ans, elle a vu son état se détériorer rapidement au point de ne plus pouvoir recevoir de soins sans souffrir. C'est un reportage qui m'a touchée profondément. J'ai une fille atteinte de cette maladie depuis l'âge de 24 ans. Depuis 10 ans, son état ne s'est pas encore détérioré à ce point, mais sa qualité de vie n'est pas celle d'une jeune fille de son âge.

Bien que les espoirs soient permis pour que l'évolution de la maladie reste stable, il n'en demeure pas moins que ce débat prend un tout autre sens pour moi, surtout quand ma propre fille me demande, si un jour elle n'était plus en mesure de profiter pleinement de sa vie et qu'aucun médicament ne puisse changer son destin, de ne pas la laisser seule à son sort. Il est à espérer que jamais je n'aurai à prendre cette terrible et déchirante décision. Je peux comprendre le terrible déchirement que peuvent vivre des proches quand cette demande leur est faite à répétition, comme un long cri d'angoisse.

D'autres cas méritent d'être soulignés pour bien comprendre l'enjeu du droit de mourir dans la dignité. Il y a, par exemple, le cas de Marielle Houle qui a été entourée par les siens et dont le mari a fait l'objet de louanges de la part de sa famille pour l'attention et les soins qu'il lui a prodigués. Cet homme est en libération conditionnelle en attendant de connaître l'accusation qui sera portée contre lui pour avoir aidé son épouse à mourir. Certes, il l'a fait dans des conditions pénibles, mais il aurait pu en être tout autrement dans un contexte légal. La situation aurait été tout autre et de multiples souffrances auraient pu être évitées. C'est notre devoir de prendre part à ce débat qui nous interpelle aujourd'hui.

● (1155)

Il est facile d'imaginer à quelle détresse les gens sont confrontés, des personnes comme André Bergeron, quand un des leurs, un membre de la famille ou une épouse demande de façon répétée de mettre fin à cette souffrance quotidienne. Ce sont des personnes conscientes pour qui la vie n'est plus la même, puisque le corps ne suit plus. Depuis trop longtemps, leur corps est devenu une prison.

Il faut beaucoup d'amour pour comprendre cette terrible demande. Il y a longtemps que le rideau est tombé pour ces personnes pour qui la vie n'est plus qu'une souffrance physique et morale liée à une maladie terminale et dégénérative, pour laquelle il ne peut y avoir aucune perspective de soulagement et de condition de vie acceptable.

Sue Rodriguez, cette Canadienne atteinte de la maladie de la sclérose latérale amyotrophique, a lutté avant de mourir au printemps 1994, afin de faire modifier le Code criminel de façon balisée pour permettre aux adultes qui en ont la volonté claire et répétée d'être aidés à mourir dignement.

Une motion sur cet important enjeu a été présentée à la Chambre des communes par un ex-collègue du NPD, soit par Svend Robinson. Cette motion a été rejetée par les membres du Parlement. La requête de Sue Rodriguez a aussi été rejetée par le Cour suprême en 1993, par cinq juges contre quatre. Aujourd'hui, dix ans plus tard, il est primordial de continuer le combat pour faire entendre les volontés exprimées par plusieurs personnes souffrantes et lucides comme Sue Rodriguez, Manon, Murielle Houle et tant d'autres personnes pour que leur combat ne soit pas vain.

Il est clair aujourd'hui que la responsabilité revient aux députés de la Chambre. Il faut en débattre et en discuter avec la population afin d'exprimer clairement cet enjeu. Il faut parler non seulement de la détresse des personnes atteintes et de leur combat, mais aussi de l'immense impuissance devant laquelle sont placés ceux et celles qui accompagnent des êtres chers, pour qui la vie n'a plus de sens parce que leur corps les a abandonnés et aussi parce qu'ils ne peuvent être soulagés par des médicaments ou d'autres soins palliatifs.

Aujourd'hui, on serait portés à croire, parce que la science a avancé et permet de prolonger la vie et parce que des soins palliatifs de qualité sont accessibles, qu'une modification au Code criminel pour permettre de mourir dignement n'est pas nécessaire.

Initiatives ministérielles

C'est loin d'être le cas selon les auteurs de la politique en soins palliatifs de fin de vie, à Santé et service sociaux. En avril 2004, dans leur document, à la page 7, il est écrit que l'échec des thérapeutiques palliatives constitue l'un des problèmes les plus délicats éprouvés en fin de vie. Malgré l'approche de qualité, les soins, les médicaments et les différentes thérapies, pour certains, il ne peut y avoir un effet positif escompté par l'usage de ces médicaments. Il est question de certaines personnes.

Cela ne s'adresse pas à toutes les personnes. Ceux et celles qui décident de continuer d'avoir des soins palliatifs peuvent le faire. Je parle des témoignages de ceux qui disent qu'ils sont lucides et éclairés et qu'ils ne veulent plus continuer, parce que la souffrance est terrible.

Certains patients ressentent en phase terminale des souffrances insupportables et demandent à leur médecin de mettre fin à leurs jours. Mettre fin à leurs jours peut constituer, pour ceux qui en font la demande, la digne conclusion des soins palliatifs de qualité.

On peut s'interroger sur les pratiques de certains médecins qui ont recours à la sédation continue où le patient est plongé dans un état de coma provoqué artificiellement par la pharmacologie et qui peut se prolonger jusqu'au décès de la personne.

Personnellement, j'ai beaucoup réfléchi quand ma collègue m'a demandé d'appuyer son projet de loi. Il est clair que je me sentais interpellée au plus haut point par cette question. Peut-être est-ce à cause de la maladie de ma fille. Toutefois, j'ai aussi lu cet été et j'invite la population à lire le livre intitulé *Je vous demande le droit de mourir*, de Frédéric Veille, qui a recueilli les propos déchirants de ce qu'a été la vie quotidienne d'un jeune tétraplégique d'origine française victime d'un bête accident de la route. Je l'invite aussi à regarder le film *La Mer Intérieure*, l'histoire de Ramon où l'on fait état de son long combat pour le droit de mourir dans la dignité.

Je demande à tous les parlementaires d'aller vers la population, de discuter de cet enjeu important...

● (1200)

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): Je regrette d'interrompre l'honorable députée, mais nous poursuivons le débat. La parole est maintenant à l'honorable député de Halton.

[Traduction]

M. Gary Carr (Halton, Lib.): Monsieur le Président, je comprends que je n'ai que quelques minutes à ma disposition, mais je vais les utiliser pleinement. J'entends voter contre cette mesure législative.

À l'instar de beaucoup de députés, sauf erreur, je reçois beaucoup de lettres, de courriels et d'appels téléphoniques au sujet de cette question. La prochaine fois que j'interviendrai relativement à ce projet de loi, j'espère pouvoir vous en parler quelque peu.

J'ai également constitué des comités consultatifs de citoyens pour deux dossiers, soit les aînés et les soins de santé. Ces comités se sont réunis il y a une dizaine de jours, le samedi. Je voudrais remercier tous les participants à cette rencontre. Certains étaient en faveur de ce projet de loi, mais la grande majorité était contre.

Ainsi, comme l'a rapporté le *Canadian Champion* de Milton, Joanne Matters, du mouvement pro-vie de Halton, a déclaré qu'il n'existait pas de projet de loi sur l'aide au suicide renfermant des garanties suffisantes, qu'il s'agissait toujours de tuer un autre être humain. Elle a ajouté qu'on ne pouvait légaliser le fait d'infliger la mort à ceux qui le réclament, car l'histoire nous montre très bien que, en fin de compte, même ceux qui ne veulent pas mourir finiront par être victimes d'une telle disposition.

Beaucoup de gens de tous les coins de ma circonscription m'ont également fait part de leur point de vue. J'ai reçu une belle lettre du révérend Charlie Jordan, un pasteur dans la paroisse Marie mère de Dieu d'Oakville. Il y dit qu'il est tout à fait contre les modifications proposées dans le projet de loi. Il ajoute que la vie humaine est trop importante pour permettre un tel acte. Selon lui, il faudrait plutôt offrir toute l'aide voulue pour empêcher les gens de souffrir.

À l'instar, j'en suis persuadé, de tous les députés, j'ai également reçu à ce sujet de nombreuses lettres des Chevaliers de Colomb. Thomas Pepper m'en a envoyée une. La plupart des lettres étaient très semblables. Le sentiment général est qu'il est répréhensible d'infliger la mort à qui que ce soit et qu'une telle modification de la loi peut ouvrir la porte à des abus. À une époque où nous entendons beaucoup parler des mauvais traitements infligés aux aînés, ce ne serait certes pas une voie acceptable.

Je poursuivrai mes observations la prochaine fois, mais je veux simplement signaler que je vais me prononcer contre le projet de loi. J'espère expliquer plus en détail mes raisons à la prochaine occasion.

● (1205)

[Français]

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): La période prévue pour l'étude des affaires émanant des députés est maintenant expirée, et l'ordre est reporté au bas de la liste de priorité au *Feuilleton*.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI SUR LA PORTE D'ENTRÉE DU PACIFIQUE

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports, Lib.) propose que le projet de loi C-68, Loi visant à appuyer le développement de la porte d'entrée canadienne du Pacifique, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

— Monsieur le Président, c'est avec fierté que je me présente aujourd'hui, devant la Chambre des communes, pour amorcer le débat sur le projet de loi C-68, Loi visant à appuyer le développement de la porte d'entrée canadienne du Pacifique.

Ce projet de loi témoigne de l'engagement de notre gouvernement de positionner au mieux le Canada, dans le cadre d'un partenariat avec les administrations provinciales et les intervenants de l'industrie, et ainsi assurer sa prospérité au sein d'une économie du XXI^e siècle, c'est-à-dire une économie qui évolue rapidement.

D'envergure internationale mais avec un fondement national, la porte d'entrée du Pacifique va au-delà de la Colombie-Britannique. C'est une initiative entreprise à l'échelle de l'Ouest qui va toutefois profiter à l'ensemble des Canadiens.

Le projet de loi que notre gouvernement a déposé précise la façon dont cette vision sera appliquée et il le fait de deux façons.

Tout d'abord, il énonce un nouveau cadre stratégique pour le développement de la porte d'entrée canadienne du Pacifique et définit clairement une stratégie pour le gouvernement fédéral.

En second lieu, le projet de loi prévoit un nouveau cadre de gestion, sous la forme du Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique, dont le mandat va consister à rallier une grande variété d'intervenants des secteurs public et privé, et à formuler des avis à l'intention des décideurs au sujet des priorités liées au développement de la porte d'entrée du Pacifique.

Initiatives ministérielles

Je vais traiter des deux aspects de la législation, mais j'estime qu'il est tout aussi important de définir le contexte dans lequel cette mesure a été présentée.

Puisque le Canada a l'économie qui est la plus basée sur les échanges commerciaux parmi tous les pays du G7, il en va de même de sa prospérité. Aujourd'hui, la dynamique des échanges commerciaux à l'échelle de la planète repose sur l'acheminement rapide, homogène et sûr des personnes et des marchandises dans les chaînes d'approvisionnement.

L'activité afférente aux chaînes d'approvisionnement et à la structure des échanges commerciaux est en grande partie concentrée dans les secteurs géographiques clés ou portes d'entrée. Ces portes d'entrée sont reliées les unes aux autres et le sont également aux principaux marchés par des corridors. Le fonctionnement efficace des portes d'entrée pour les échanges commerciaux et des corridors est étroitement lié à la prospérité des pays commerciaux comme le Canada.

L'apparition des marchés émergents comme ceux de l'Inde et de la Chine fait en sorte que nous devons considérer comme une priorité nationale l'optimisation de l'efficacité de notre porte d'entrée du Pacifique et que nous en tirions parti le plus possible. Pour ce faire, il faut adopter une démarche intégrée à l'égard d'une grande variété de questions reliées les unes aux autres, y compris l'infrastructure des transports, mais ce n'est pas tout.

Voilà notre défi et la priorité nationale dont va s'occuper le gouvernement du Canada dans le cadre de la stratégie d'exploitation optimale de la porte d'entrée canadienne du Pacifique.

• (1210)

[Français]

L'émergence de la Chine en tant que partenaire commercial mondial a pour effet de modifier les tendances au chapitre des échanges commerciaux et des investissements à l'échelle internationale, de modifier les chaînes d'approvisionnement mondiales et de définir les activités afférentes à la compétitivité et à la prospérité à l'échelle de la planète.

La Chine est actuellement le quatrième marché d'exportation en importance au Canada. Selon Commerce international Canada, nos exportations vers la Chine ont crû de 90 p. 100, c'est-à-dire que leur montant est passé de 3,5 milliards de dollars à 6,7 milliards de dollars entre 1995 et 2004. Au cours de la même période, les importations canadiennes de la Chine ont augmenté, elles, de plus de 400 p. 100, c'est-à-dire qu'elles sont passées de 4,6 milliards de dollars à 24,1 milliards de dollars. Et la croissance extraordinaire de la Chine devrait se poursuivre. L'économie de ce pays est la septième de la planète en importance et devrait, selon les prédictions des experts, se situer au deuxième rang d'ici 2020 et devenir la plus importante économie de la planète d'ici 2041.

Alors que la valeur des échanges commerciaux entre le Canada et la Chine va probablement demeurer modeste comparativement à celle des échanges entre le Canada et les États-Unis pendant quelque temps encore, il est évident qu'il est dans nos intérêts stratégiques de consacrer de nouveaux efforts pour positionner le Canada comme il se doit dans le contexte de l'Asie-Pacifique.

L'ascension rapide de la Chine comme partenaire commercial attire notre attention sur les enjeux et les possibilités qui sont inhérents à l'orientation du Canada vers le Pacifique. De ce fait, le Canada se trouve dans une situation idéale pour profiter des nouvelles possibilités offertes en Chine et dans d'autres pays de l'Asie-Pacifique, notamment l'Inde et la Corée. Par ailleurs, la porte

d'entrée du Pacifique bénéficie considérablement d'un bassin de population qui entretient des liens culturels solides avec les économies de la région de l'Asie-Pacifique, du fait de son héritage, de ses liens familiaux, de ses entreprises et de ses investissements.

La proximité des ports de la côte ouest du Canada et des marchés asiatiques offre au Canada un avantage de navigation de un à deux jours, avantage dont ne jouissent pas les autres pays de l'hémisphère occidental. Les tarifs de transport de marchandises offerts par les transporteurs ferroviaires canadiens sont parmi les plus économiques en Amérique du Nord, et notre secteur du camionnage est également très compétitif et très efficace, tant au Canada que sur les marchés transfrontaliers.

En plus des ports situés dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique, il ne faut pas oublier le port de Prince Rupert, un port qui est en train de mettre au point un nouveau terminal de conteneurs. Ce port occupera une place importante dans le panorama de la porte d'entrée du Pacifique. De toute évidence, les fondements sont en place pour le développement de la porte d'entrée canadienne du Pacifique située au carrefour de l'Amérique du Nord et de l'Asie.

[Traduction]

Je voudrais maintenant aborder la question de la porte d'entrée comme telle. La porte d'entrée canadienne du Pacifique constitue une infrastructure de transport qui met l'accent sur les échanges commerciaux. Cette infrastructure se compose d'éléments d'actif, tant publics que privés, reliés les uns aux autres, notamment des ports, des lignes ferroviaires et des réseaux routiers.

Les nouvelles tendances commerciales qui découlent des marchés émergents devraient se traduire par une hausse marquée des échanges commerciaux passant par cette porte. D'ici 2020, le gouvernement de la Colombie-Britannique s'attend à ce que le volume des marchandises transportées par conteneur transitant par les ports de la Colombie-Britannique augmente de 300 p. 100, c'est-à-dire qu'il passerait de 1,8 million à 5 à 7 millions de conteneurs. La valeur de ces échanges devrait atteindre 75 milliards de dollars d'ici 2020, contre 35 milliards de dollars actuellement.

Cela se traduira par une contribution annuelle de 10,5 milliards de dollars à l'économie canadienne, y compris 3,5 milliards de dollars en Colombie-Britannique. L'augmentation des échanges commerciaux devrait également avoir pour effet une croissance de 178 p. 100 du nombre d'emplois directs d'ici 2020, qui passera de 18 000 à plus de 50 000.

Mais si nous voulons progresser, nous devons connaître les défis auxquels nous sommes confrontés. Malgré tout notre potentiel, les avantages du Canada sont menacés en raison de l'encombrement du transport des marchandises dans le sud de la Colombie-Britannique et ailleurs à l'est, sans parler des questions que soulève la capacité d'assumer la croissance prévue des échanges commerciaux. Par ailleurs, le Canada doit soutenir une concurrence féroce pour non seulement attirer, mais également conserver une partie du commerce asiatique, qui est en pleine croissance.

D'autres pays et d'autres régions réalisent des investissements dans l'infrastructure et dans des initiatives connexes afin de pouvoir profiter des débouchés. Par exemple, le gouvernement américain vient d'approuver la Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act: a Legacy for Users. Cette loi prévoit des investissements de 286,5 milliards de dollars sur cinq ans dans le réseau de transport américain pour améliorer les flux commerciaux.

Initiatives ministérielles

Les augmentations récentes des flux commerciaux ont mis à rude épreuve la capacité existante de l'infrastructure des transports sur la côte ouest. En outre, le réseau ferroviaire devra relever le défi d'une demande accrue. Des retards constatés dans les ports ont entraîné le déroutement de marchandises sur d'autres ports, ce qui a eu pour effet que les expéditeurs se préoccupent maintenant de la fiabilité future des ports, des services routiers et ferroviaires ainsi que de l'infrastructure sur la côte ouest.

En plus de la capacité de l'infrastructure, le rendement de la porte d'entrée est touché par une série de facteurs comme: les questions liées au marché du travail, notamment la pénurie de compétences dans des secteurs importants comme le camionnage sur longue distance; les pratiques d'exploitation dans la chaîne d'approvisionnement; les pressions croissantes dans la gestion de la frontière, où il faut maintenir l'efficacité et rehausser la sûreté dans un contexte d'augmentation du trafic; les politiques économiques et réglementaires de tous les ordres de gouvernement et les politiques et pratiques municipales d'utilisation du sol.

Un ensemble de questions de nature plus générale allant bien au-delà de l'infrastructure déterminera les avantages que le Canada tirera de sa porte d'entrée du Pacifique. Parmi ces questions, on compte la promotion du commerce, la coopération sectorielle, l'harmonisation des normes et l'innovation dans le contexte de l'Asie-Pacifique. Des efforts concertés sont requis dans ce dossier et d'autres secteurs pour optimiser la contribution de la porte d'entrée du Pacifique à la prospérité du Canada.

● (1215)

[Français]

Il est de plus en plus évident que toutes les questions touchant la porte d'entrée sont reliées les unes aux autres. Voilà l'essentiel de la stratégie de la porte d'entrée canadienne du Pacifique, une stratégie qui a été mise au point pour traiter de façon intégrée des questions interreliées, et accélérer le développement de la porte d'entrée du Pacifique et de ses avantages pour la Colombie-Britannique, les autres provinces de l'Ouest et le pays tout entier.

La stratégie prévoit entre autres la réalisation d'investissements dans la capacité pour améliorer le rendement de la porte d'entrée, notamment l'infrastructure et les éléments connexes comme la sécurité frontalière et le marché du travail. Elle comprend aussi des mesures qui vont contribuer à la façon dont les entreprises canadiennes vont profiter de cette porte d'entrée par le renforcement des liens avec les pays de la région de l'Asie-Pacifique. Il y a également les engagements fédéraux qui vont rapporter des avantages tant à court qu'à long terme.

La stratégie de développement optimal de la porte d'entrée canadienne du Pacifique comprend trois éléments clés.

Premièrement, la Loi sur la porte d'entrée du Pacifique, qui comprend une déclaration de politiques et prévoit la création d'un nouvel organe consultatif mandaté pour traiter des questions afférentes au développement de la porte d'entrée.

Deuxièmement, il y a un ensemble d'investissements immédiats annoncés le 21 octobre 2005, à Vancouver.

Finalement, il y a des fonds additionnels pour la réalisation d'autres investissements stratégiques à long terme, pour faire suite notamment aux recommandations que nous feront les membres du Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique.

● (1220)

[Traduction]

J'aimerais maintenant dire quelques mots sur le projet de loi sur la porte d'entrée du Pacifique. Dans un premier temps, l'énoncé de politique prévu dans la loi fait en sorte que le gouvernement fédéral est lié à la stratégie de développement optimal de la porte d'entrée du Pacifique et en définit les éléments essentiels, c'est-à-dire: appuyer le développement continu d'un réseau multimodal de liaisons stratégiques et de points de transbordement d'importance nationale qui soit d'envergure internationale tout en étant compétitif, efficace, sûr et écologique; présenter un ensemble de mesures intégrées et cohérentes dans des domaines qui ont une incidence sur le rendement de la porte d'entrée du Pacifique et qui permettront au Canada d'exploiter à leur plein potentiel les perspectives commerciales et favoriser la formation d'alliances stratégiques et la collaboration entre les gouvernements et les intervenants, notamment par la création du Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique.

Le Conseil a pour tâche de fournir des avis aux décideurs sur toute la gamme des questions de transport et autres qui ont un impact sur l'efficacité de la porte d'entrée canadienne du Pacifique et sur la façon dont l'économie canadienne en profite. Son mandat va consister à travailler avec les réseaux d'intervenants qui s'occupent des relations du Canada avec les pays de l'Asie-Pacifique, comme la Fondation Asie-Pacifique du Canada, et des questions concernant la porte d'entrée, comme le Greater Vancouver Gateway Council.

Le second élément de la stratégie consiste en un ensemble de mesures spécifiques qui auront pour effet immédiat de favoriser le plein développement de la porte d'entrée du Pacifique.

Ces mesures seront mises en oeuvre avec la collaboration, s'il y a lieu, des provinces, des municipalités et d'autres intervenants et, en ce qui concerne les initiatives reliées à l'infrastructure, vont comprendre des exigences en matière de partage des coûts. Les mesures prévoient plus précisément un total de 125 millions de dollars pour traiter les questions importantes concernant la capacité et la congestion dans le sud de la Colombie-Britannique et des points situés plus à l'est, notamment: un maximum de 90 millions de dollars pour le pont de la rivière Pitt et l'échangeur Mary Hill dans le Lower Mainland; un maximum de 30 millions de dollars pour l'aménagement de sauts-de-mouton dans le corridor ferroviaire reliant Mission et Delta; un maximum de 3 millions de dollars pour l'aménagement de sauts-de-mouton à North Portal en Saskatchewan et un maximum de 2 millions de dollars pour le déploiement de systèmes de transport intelligents.

Le gouvernement s'est également engagé à contribuer à la conduite d'une évaluation environnementale du projet de route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser. Même s'il n'est pas engagé à financer le projet pour le moment, le gouvernement fédéral va appuyer les travaux environnementaux nécessaires et continuer de travailler avec la province de la Colombie-Britannique.

Un maximum de 20 millions de dollars seront accordés à l'Agence des services frontaliers du Canada pour qu'elle puisse traiter l'augmentation prévue des mouvements des voyageurs et des conteneurs, des expéditions par messagerie, du fret aérien, du camionnage pour compte d'autrui et du dédouanement des marchandises. La priorité sera également accordée à l'augmentation de la capacité de la gestion frontalière dans les ports, aux aéroports et aux postes frontaliers pour permettre la circulation des personnes et des marchandises légitimes sans compromettre la sécurité et la sûreté du public.

Initiatives ministérielles

Enfin, un maximum de 10 millions de dollars pour le renforcement des liens avec la région de l'Asie Pacifique, par une participation canadienne dans les activités d'élaboration et d'harmonisation des normes internationales et régionales visant le marché de la Chine et d'autres marchés émergents. Cette initiative va faciliter l'accès des produits et services canadiens à ces marchés et appuyer les échanges bilatéraux.

La somme additionnelle de 400 millions de dollars a également été prévue pour la réalisation d'investissements stratégiques futurs, notamment pour faire suite aux recommandations formulées par le Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique portant sur les questions reliées les unes aux autres qui ont un impact sur le plein développement de la porte d'entrée. Les initiatives futures comprennent des investissements stratégiques dans l'infrastructure des transports, le renforcement des liens avec l'Asie-Pacifique, des initiatives reliées au marché du travail et la réalisation d'investissements visant l'efficacité et la sécurité des frontières aux principaux points d'entrée pour la porte d'entrée du Pacifique, c'est-à-dire répondre à la demande opérationnelle qui fait suite aux augmentations des échanges commerciaux, des visites et de l'immigration et tenir compte du nouveau contexte de sécurité.

[Français]

La stratégie de développement optimal de la porte d'entrée du Pacifique est un élément important des efforts que déploie le gouvernement du Canada pour assurer notre prospérité à long terme. Cette stratégie est conforme à d'autres orientations stratégiques d'importance, notamment celles qui appuient le développement durable, le Nouveau Pacte pour les villes et les collectivités et les orientations bien établies dans la politique sur les transports.

La démarche relative au développement de la porte d'entrée consiste à agir de façon stratégique, afin de profiter de la convergence des possibilités qui se présentent sur le triple plan de la géographie, des transports et du commerce international. Elle consiste également à examiner les liens qui existent entre une grande variété de questions qui ont une incidence sur l'efficacité d'une porte d'entrée ou d'un corridor, notamment les transports, mais également beaucoup d'autres facteurs.

De toute évidence, la porte d'entrée du Pacifique est la première, parce que les gens de l'Ouest avaient fait leur travail depuis une dizaine d'années. Toutefois, je me suis engagé à élaborer un cadre stratégique national sur les portes d'entrée et les corridors qui orienteront les futures mesures pour adapter l'approche relative aux portes d'entrée à d'autres régions. Ces mesures ne seront pas identiques à la stratégie d'exploitation optimale de la porte d'entrée du Pacifique; elles seront plutôt adaptées aux circonstances et aux possibilités de la région concernée. L'approche relative à la porte d'entrée dépend également des partenariats et de la collaboration entre les modes de transport, entre les autorités compétentes et les secteurs public et privé.

On a tous raison de se réjouir aujourd'hui de ce projet de loi qui permet finalement de développer un potentiel extraordinaire que nous offre notre géographie. De toute évidence, que ce soit dans le sud de l'Ontario, sur le fleuve Saint-Laurent ou dans la région d'Halifax, nous pourrions développer d'autres corridors, d'autres portes d'entrée pour favoriser le développement du commerce international.

La Colombie-Britannique a été un précurseur en ce domaine. Elle a fait ses devoirs. Nous utiliserons maintenant son expérience et la soutiendrons. Nous ferons de même pour l'Ouest canadien et le Canada en général. Il est clair que, au regard de cette expérience,

nous multiplierons les projets de loi de cette nature pour nous assurer que le commerce international est développé au maximum.

• (1225)

[Traduction]

M. Rick Casson (Lethbridge, PCC): Monsieur le Président, la première question que je pose au ministre concerne la composition du conseil. Le ministre peut-il nous dire en quoi il est équitable de nommer deux membres venant de la Colombie-Britannique et seulement un membre de chacune des provinces des Prairies?

Ma deuxième question concerne la possibilité qu'augmente le transport par conteneur de biens manufacturés à valeur ajoutée et de céréales en provenance des Prairies. D'aucuns affirment que l'expédition en vrac de céréales appartient à une époque révolue, car le consommateur voudra suivre la traçabilité du produit jusqu'à la ferme dont il provient, jusqu'au champ de l'exploitant agricole. Pour que nous puissions remonter en arrière de cette façon, il faudrait que les conteneurs soient exploités selon les règles de l'art.

Certains des chiffres qu'on nous a communiqués sur l'augmentation potentielle du transport par conteneur sont énormes. Je ne vois pas l'utilité d'établir un conseil consultatif ayant un mandat échelonné sur plusieurs années alors que, semble-t-il, il pourrait mettre six ans à dégager sa conclusion. Le ministre pourrait-il nous indiquer son calendrier pour la prise de mesures concrètes?

Il nous faut des capacités et il faut commencer à les renforcer dès maintenant. L'heure de l'action a déjà sonné. Si nous passons encore un certain temps à ressasser des choses que nous connaissons déjà et que le ministre connaît déjà grâce aux avis que lui ont soumis d'autres secteurs d'activité, est-il vraiment nécessaire que nous passions à nouveau par les étapes de ce processus et, ainsi, que nous perdions du temps alors qu'en fait nous devrions investir de l'argent sur le terrain?

L'hon. Jean Lapierre: Monsieur le Président, la raison pour laquelle on nommerait deux membres de la Colombie-Britannique pour siéger au conseil et un seul de chaque autre province, c'est parce que le gros des travaux sera effectué en Colombie-Britannique. C'est de la congestion dans cette province qu'il est question, ainsi que des travaux dans le port et de l'infrastructure routière dans cette région. Les membres de la Colombie-Britannique auraient l'expérience requise. Le Greater Vancouver Gateway Council travaille dans ce domaine depuis les 10 dernières années. Nous misons sur cette expérience. Les ministres des Transports des provinces se réjouissent d'avoir chacun un représentant qui siège au conseil.

Ce projet, bien sûr, s'inspire de ce qui se fait en Colombie-Britannique et sera taillé sur mesure par les régions de l'Ouest du Canada. Cependant, il profitera à l'ensemble du pays. Nous estimions que la représentation locale répondait aux besoins des provinces. Les quatre ministres provinciaux des Transports m'ont fait part de leur appui, étant donné que le gros des travaux aura lieu en Colombie-Britannique. Nous désirions aussi faire fond sur l'expérience acquise.

Le député a raison de dire que la demande sera énorme, mais je ne crois pas que le conseil nous empêchera de faire notre travail. Le conseil nous aidera à établir la liste des priorités. Par exemple, je sais que nous devons modifier certaines lois pour remédier à la pénurie de camionneurs au pays. Le conseil nous aidera à déterminer les priorités et, par-dessus tout, il nous poussera probablement à agir.

Initiatives ministérielles

Je ne veux pas d'un conseil qui nous empêche de faire notre travail. Il faut consulter les intervenants locaux et régionaux. Le conseil serait très utile. Toutefois, entre-temps, nous avons autorisé des travaux d'une valeur de 190 millions de dollars. Une enveloppe de 400 millions de dollars sera offerte, non pas pour que le conseil prenne des décisions, mais pour qu'il formule des recommandations. C'est seulement un versement initial.

La demande sera énorme; nous incluons donc des intervenants du CN et du CP et d'autres personnes dans la composition du conseil. Nous avons besoin de leur participation et il faut être prêts à tirer avantage de cette belle occasion. Nous devons veiller à avoir l'infrastructure nécessaire. J'espère que le conseil contribuera à la réalisation des projets et non à leur ralentissement.

• (1230)

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, je représente une région du nord-ouest de la Colombie-Britannique où déferlent des expéditions de produits canadiens.

J'ai plusieurs questions importantes à poser au ministre. D'abord, on n'a pas répondu à la question concernant les coûts que le terminal à conteneurs de Prince Rupert devra assumer en matière de sécurité. Les coûts de la sécurité d'autres grands ports ont fait l'objet d'une disposition d'exception, mais pas ceux de Prince Rupert. Cette question est fondamentale pour le développement du port.

Le deuxième volet de ma question concerne les collectivités locales qui seront confrontées à un trafic ferroviaire accru, mais qui n'en bénéficieront pas.

J'aimerais savoir si le ministre pourrait s'engager à financer la diversification économique du secteur des ressources de la Colombie-Britannique dont nous parlons depuis des années. Divers groupes organisent une conférence à l'intention des intervenants intéressés dans le nord-ouest. Le ministre pourrait-il s'engager à appuyer ces efforts et inscrire cette conférence à son emploi du temps?

Ma dernière question concerne les dépenses. Les plans du port de Prince Rupert, dans le nord-ouest, indiquent que ce port sera beaucoup plus grand que celui de Vancouver. Lorsque j'examine les plans de dépenses, je ne vois pas bien si tous les fonds iront au Lower Mainland. Quelle proportion des dépenses sera consacrée aux routes du nord et du sud? La route du nord nécessite de grands investissements du fait qu'elle est plus récente et que l'absence de problème de circulation lui confère un potentiel énorme.

L'hon. Jean Lapierre: Monsieur le Président, tout d'abord, sur la question des coûts liés à la sécurité, le port de Prince Rupert a eu beaucoup de difficulté à demander une aide dans le cadre du programme de contributions de Transports Canada, car il n'a toujours pas de terminal à conteneurs. Nous voulons l'aider, car nous voulons que les ports du Canada soient les plus sûrs du monde. Nous voulons que ce port puisse présenter une demande d'aide dans le cadre de notre programme de contributions.

Nous espérons que la nouvelle porte d'entrée aura pour effet d'augmenter la circulation et le commerce à l'échelle locale et que toutes les collectivités touchées en profiteront. Je sais que mon collègue, le ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, fait ce qu'il peut pour permettre aux gens d'en récolter les fruits. Nous faisons certainement tout en notre pouvoir pour maximiser les retombées pour les collectivités locales.

En ce qui a trait aux plans de dépenses, je n'ai pas l'intention de prendre des décisions de cet ordre aujourd'hui, pendant que nous nous employons à constituer le Conseil canadien de la porte d'entrée

du Pacifique. Je suis convaincu que le conseil saura présenter des recommandations suivant une démarche ascendante, au lieu que ces décisions soient prises à Ottawa sans consultation appropriée.

À l'heure actuelle, nous avons presque fait une exemption en finançant le terminal à conteneurs du port de Prince Rupert à hauteur de 30 millions de dollars. Nous savons que ce port offre de grandes possibilités et nous voulons les concrétiser en collaboration avec les autorités portuaires et avec les collectivités. Les attentes sont élevées dans cette région. Nous avons déjà donné notre appui. Qu'il s'agisse des 400 millions de dollars restants ou d'autres fonds disponibles, nous aurons besoin de l'aide du conseil pour établir l'ordre de priorités et pour déterminer comment obtenir le maximum pour notre argent.

• (1235)

M. Rob Merrifield (Yellowhead, PCC): Monsieur le Président, je remercie le ministre de son dialogue sur le transport. J'ai une question précise à poser concernant ma circonscription, où s'est produit le déversement au lac Wabamun, l'été dernier. C'est vraiment un désastre. J'ai envoyé quelques lettres concernant le transport dans le corridor, d'Edmonton à Jasper, dans lesquelles je demande un examen des voies ferrées ainsi que de l'horaire.

Le ministre doit également coordonner les activités de transport lorsque surviennent des catastrophes naturelles comme celle-là. Dans le cas qui nous intéresse, quatre ministères distincts ont été mis en cause: Environnement, Transports, Pêches et Océans et Affaires indiennes et du Nord canadien. Comment ce genre d'effort peut-il être coordonné et rationalisé, si une telle situation se reproduit?

L'hon. Jean Lapierre: Monsieur le Président, ce qui s'est passé dans la circonscription du député est une tragédie et aucun d'entre nous ne souhaite que cela se reproduise ailleurs au pays. C'est pourquoi je suis très préoccupé par le bilan du CN au chapitre de la sécurité. J'ai demandé une vérification des activités de la compagnie. J'ai rencontré ses représentants. J'ai rencontré le président du CN et je lui ai dit, sans détour, que j'espérais que le CN allait revoir ses procédures en matière de sécurité. Il y a beaucoup à faire et, honnêtement, je compte sur la compagnie pour le faire.

J'ai aussi écrit au président et au directeur du CN. Je les tiens responsables de la qualité des rails et de l'équipement, et aussi de toutes les exigences relatives à la sécurité qui y sont rattachées. Nous espérons recevoir, dans quelques semaines, un rapport du CN disant qu'il a l'intention de coopérer.

En attendant, en ce qui concerne la coordination et les enquêtes, je pense que la plupart des ministères ont participé. On peut toujours améliorer la coordination. De telles choses ne sont pas censées se produire. Le Bureau de la sécurité des transports et tous ces gens s'occupent de la question en ce moment même. Nous attendons d'autres rapports. Cependant, il faut avant tout que le CN et les autres compagnies améliorent leurs mesures de sécurité. Je tiens à ce que nous insitions là-dessus. C'est pourquoi j'ai fait de nombreuses démarches depuis cet accident.

Je ne veux pas qu'une telle chose se reproduise. Ce n'est pas un cas isolé. Je n'aime pas ce que je vois et je n'aime pas ce que je lis dans les rapports. C'est pourquoi j'ai demandé au président et au directeur du CN, ainsi qu'au conseil d'administration, d'agir. Au bout du compte, ce sont eux qui seront tenus responsables.

Initiatives ministérielles

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): Monsieur le Président, que de conclusions hâtives! Il y a une série de déraillements au CN, mais rien de très spectaculaire. Qu'est-ce que le ministre décide de faire? Il décide de soumettre le CN à une enquête plutôt que de faire ce que nous avons demandé, soit entreprendre un examen complet et global de l'Office des transports du Canada et de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Le gouvernement a déjà dans l'idée que c'est le CN qui a mal agi. Reste maintenant à déterminer jusqu'à quel point. Pourquoi n'examine-t-il pas son propre ministère et ne tente-t-il pas d'établir précisément ce qu'il a pu faire pour trahir la confiance des Canadiens en matière de sécurité ferroviaire? C'est pourtant bien ce qu'il devrait faire.

J'interviens pour parler du projet de loi C-68, la Loi sur la porte d'entrée du Pacifique. Il est plus que temps que le gouvernement reconnaisse le potentiel économique extraordinaire que représente le concept de la porte d'entrée du Pacifique, pas seulement pour les Britanno-Colombiens, mais aussi pour tous les Canadiens d'un océan à l'autre. Les conservateurs réclament depuis des années la prise de mesures en faveur des ports de la Colombie Britannique; ce débat se fait donc attendre depuis longtemps.

Je tiens cependant à m'assurer que les Canadiens, et plus particulièrement les Britanno-Colombiens, comprennent bien ce en quoi consiste le projet de la portée d'entrée du Pacifique, ce qu'il n'implique pas, ce qu'il permet d'espérer et ce qu'il ne doit pas laisser miroiter.

Le ministre des Transports a déposé la Loi sur la porte d'entrée du Pacifique le 20 octobre, soit la journée avant de se rendre Colombie-Britannique pour annoncer que le gouvernement allait injecter jusqu'à 590 millions de dollars à l'appui de la stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique du Canada.

Toutefois, le projet de loi C-68 n'établit pas de mesure de soutien financier visant à faire des ports de Vancouver et de Prince Rupert des points de transit importants pour le commerce asiatique et nord américain. Il n'établit pas de contribution fédérale massive à l'appui de la stratégie portuaire de la Colombie-Britannique ou à la suite des recommandations du B.C. Progress Board. En fait, il n'établit même pas de véritable partenariat avec le gouvernement de la Colombie-Britannique en vue de l'exploitation de l'énorme potentiel économique des ports de la province.

Malheureusement, c'est beaucoup moins que tout cela. Le projet de loi vise la création du Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique, un conseil consultatif chargé de formuler des recommandations à l'intention du ministre des Transports sur la façon de dépenser jusqu'à 400 millions de dollars de l'investissement de quelque 590 millions de dollars annoncé par les libéraux fédéraux en faveur du projet de la porte d'entrée du Pacifique.

Le Parti conservateur du Canada appuiera ce timide petit pas libéral. Même si l'on pourrait faire mieux pour la Colombie-Britannique, même si l'on devrait faire mieux pour elle et même si l'on fera mieux sous un nouveau gouvernement conservateur, le Parti conservateur l'appuie car, faute de mieux, on se contente de peu. Les conservateurs considèrent qu'il s'agit d'un bon premier pas, mais d'un tout petit pas, en vue d'accorder à la Colombie-Britannique toute l'attention dont l'a privée le gouvernement fédéral depuis plus d'une décennie.

Un véritable appui à la stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique est essentiel et il faut agir rapidement à ce chapitre. Le commerce mondial prend beaucoup d'ampleur et les routes commerciales établies changent.

En décembre dernier, nous avons appris dans les journaux qu'à cause de la congestion énorme au port de Vancouver, les grandes entreprises de transport envoyaient leurs cargaisons à Halifax, en passant par le canal de Panama, plutôt que d'utiliser le port de Vancouver. Normalement, il faut deux semaines pour envoyer un conteneur de l'Asie jusqu'à Vancouver et moins d'une semaine pour transporter par camion ce conteneur vers Montréal ou Toronto à partir de Vancouver. L'année dernière, à cause des retards au port de Vancouver, les cargaisons avaient jusqu'à deux semaines de retard et ainsi, un voyage de 37 jours de l'Asie jusqu'à Halifax en passant par le canal de Panama semblait compétitif en comparaison.

Cependant, le défi structurel auquel nous sommes confrontés n'est pas le choix entre Vancouver et Halifax, mais bien entre le Canada d'une part et les États-Unis de l'autre. S'il est sensé de passer par le canal de Panama pour envoyer des conteneurs de l'Asie jusqu'au Canada atlantique, c'est encore plus vrai pour les conteneurs en provenance de l'Asie et à destination du Texas, de la Floride ou de la côte est des États-Unis.

L'augmentation marquée des échanges mondiaux a un effet qui passe souvent inaperçu: les navires sont beaucoup plus gros. Alors que, dans le passé, les gros porte-conteneurs avaient la capacité de transporter 2 250 conteneurs de 40 pieds, les nouveaux navires transportent jusqu'à 6 000 conteneurs ou 12 000 EVP. Les sociétés de transport maritime parlent des navires post-Panamax pour désigner les navires trop gros pour passer par le canal de Panama. Chose intéressante, les porte-conteneurs qui peuvent transporter 6 000 conteneurs sont également appelés post-Suezmax, car ils ne peuvent pas passer par le canal de Suez non plus.

Si de si gros navires ne peuvent emprunter le canal de Panama ou celui de Suez pour relier l'Asie à l'Amérique du Nord, un itinéraire très pratique et très emprunté pour le transport des conteneurs passe par Vancouver ou Prince Rupert, les marchandises étant ensuite envoyées par chemin de fer ou camion à leur destination finale dans le pays.

La bonne nouvelle, c'est que les ports de Vancouver et de Prince Rupert ont une situation géographique idéale pour faciliter ce commerce qui prend rapidement de l'expansion et sont devenus des moteurs de croissance économique pour la Colombie-Britannique et le Canada. La mauvaise nouvelle, c'est que nous devons concurrencer Los Angeles et d'autres ports des États-Unis et de l'Amérique centrale, mais que le gouvernement libéral ne le comprend pas.

Le Panama et ses voisins d'Amérique centrale sont conscients du fait que les nouveaux navires sont trop gros pour passer par le canal de Panama. D'une part, les Panaméens essaient d'estimer la faisabilité d'élargir le canal de Panama et, d'autre part, en août 1998, Carlos Florez, le président du Honduras, a demandé à ses voisins, le Salvador et le Nicaragua, d'envisager de construire conjointement un canal sec pour relier les ports à conteneurs du Salvador et du Nicaragua, sur le Pacifique, et Port de Cortés, sur l'Atlantique, au Honduras.

À l'heure actuelle, ni l'expansion du canal de Panama ni la construction du canal routier de l'Amérique centrale n'ont commencé; or, le temps file et les expéditeurs s'impatientent.

• (1240)

En raison de ces pressions internationales et commerciales plus intenses et des possibilités qui s'offrent manifestement à nous, il est temps que le gouvernement fédéral appuie avec enthousiasme des initiatives réelles et sérieuses de développement de la porte d'entrée du Pacifique.

Initiatives ministérielles

Il y a près de cinq ans, en janvier 2001, le Greater Vancouver Gateway Council a présenté un exposé au comité qui examinait la Loi sur les transports. Il a dit:

[...] la circulation de produits et de services internationaux nécessite un système de transport multimodal de plus en plus efficace pour maintenir et accroître la concurrence du Canada sur les marchés mondiaux.

Il y a cinq ans, le Greater Vancouver Gateway Council a vu les possibilités qui s'offraient et a demandé que le gouvernement agisse. Aujourd'hui, les libéraux réagissent, mais leur réaction est loin d'être assez rapide ou efficace.

Le Greater Vancouver Gateway Council voulait entre autres qu'un « agent de liaison des bureaux régionaux de Transports Canada » soit chargé de réduire les tracasseries administratives liées aux investissements dans le système de transport qui étaient considérés comme accroissant la compétitivité et l'efficacité du système de transport de la porte d'entrée.

Près de cinq ans après cet exposé, le commerce international a augmenté de façon presque exponentielle, mais les libéraux ont fait très peu de cas de la côte ouest ou de l'énorme potentiel qu'elle offre.

Le gouvernement fédéral a très peu investi directement dans l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique. Même si les libéraux dépensent la totalité du montant promis, soit jusqu'à 590 millions de dollars, cela ne représentera encore que 17 p. 100 des 3,5 milliards de dollars que le gouvernement de la Colombie-Britannique a dit qu'il fallait pour vraiment soutenir l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique.

Qui plus est, même dans les secteurs où l'on n'a pas demandé au gouvernement fédéral de dépenser un sou, l'inaction totale des libéraux est stupéfiante. Par exemple, les autorités du port de Vancouver ont demandé maintes fois que soit supprimée sa limite d'emprunt pour qu'elles puissent financer son expansion à l'aide de fonds empruntés sur le marché. Le 5 février, le ministre des Transports a fait passer de 225 millions à 510 millions de dollars la limite d'emprunt du port. En augmentant au lieu d'abolir le plafond, le ministre montre qu'il méconnaît le système de transport du Canada.

Les principaux aéroports du Canada n'ont pas de limites d'emprunt, mais ils ne sont pas des mandataires de Sa Majesté dont les emprunts sont soutenus par le gouvernement fédéral et les contribuables canadiens. La solution évidente est de retirer au port de Vancouver son statut de mandataire de Sa Majesté et de supprimer entièrement la limite d'emprunt. Cette solution a été proposée par tous les experts, tous les intervenants et tous les gens d'affaires qui ont été témoins du potentiel de croissance évident et énorme de notre port de la côte ouest et des restrictions que les libéraux y ont imposées.

Si cette proposition va trop loin pour le ministre, j'ai d'autres options à lui offrir. Par exemple, d'aucuns ont suggéré que les autorités portuaires aient le pouvoir d'émettre des obligations municipales franches d'impôt ou que le gouvernement offre une des deux options à différents ports, selon leur taille et leur capacité de recueillir du capital d'investissement. Quelle que soit l'option choisie, le gouvernement doit examiner ces idées parce que le statu quo nuit à une politique dynamique d'agrandissement des ports.

Un autre changement de politique nécessaire consiste à permettre aux ports de fusionner volontairement afin d'acquérir un avantage concurrentiel. Les ports de la Colombie-Britannique ou du Lower Mainland seulement pourront ainsi fusionner volontairement s'ils estiment que cela représente un intérêt concurrentiel. C'est ce qui a été fait dans les États de New York et du New Jersey avec

l'établissement en 1972 de la Port Authority of New York and New Jersey, qui a été couronné de succès.

Un autre changement de politique nécessaire concerne la réforme des mesures de sécurité dans nos ports. Depuis le 11 septembre, la sécurité constitue une importante considération dans l'élaboration des politiques. Cependant, la mise en oeuvre de nouvelles technologies et procédures a été mal préparée et mal faite d'un océan à l'autre.

Pour que Prince Rupert devienne une installation de conteneurs de premier ordre, comme le projettent les conservateurs, pour que les ports de Vancouver, de Fraser, de Delta et de Nanaimo continuent de croître, il va falloir que les pouvoirs publics adoptent un cadre réglementaire beaucoup plus clair, en matière de sécurité portuaire, que cela n'a été le cas depuis le 11 septembre dans nos ports.

Une autre question à laquelle le gouvernement doit s'intéresser concerne le dragage de voies d'eau en Colombie-Britannique, celui du fleuve Fraser notamment. Cette question fait l'objet de débats depuis des années en Colombie-Britannique. En fait, le ministre des Transports est venu souvent dans la province pour y rencontrer des intervenants clés, mais il n'a toujours pas donné suite à ses promesses.

Permettez-moi d'inscrire la question dans son contexte. Cette affaire préoccupe vivement les Britanno-Colombiens depuis des années, pas seulement parce que des occasions économiques ont été perdues, mais aussi parce qu'il y a des problèmes de sécurité publique concernant les inondations.

Afin d'attirer l'attention sur le problème, la ville de Richmond s'est penchée sur la question et a proposé que la résolution suivante soit adoptée et présentée au premier ministre, au ministre des Finances, au ministre des Pêches et des Océans, au ministre des Transports, à Richmond, aux députés, aux villes de New Westminster, de Surrey, de Delta, de Coquitlam et de Port Coquitlam, aux districts de Maple Ridge et de Pitt Meadows ainsi qu'au canton de Langley. Elle stipule:

ATTENDU qu'au cours du XX^e siècle, l'État fédéral a aménagé et entretenu des canaux de navigation commerciale dans le fleuve Fraser par la construction de jetées de dérivation et des programmes de dragage régulier;

ATTENDU que, jusqu'en 1997, l'État fédéral a fourni des capitaux et des fonds d'exploitation pour l'aménagement et l'entretien des canaux de navigation dans le fleuve Fraser;

ATTENDU qu'en raison de l'aménagement et de l'entretien des canaux de navigation dans le fleuve Fraser, un important système de transport commercial fluvial a vu le jour;

● (1245)

ATTENDU que les risques d'inondation ont été considérablement réduits grâce à l'aménagement et l'entretien des canaux de navigation dans le fleuve Fraser;

ATTENDU que les utilisateurs des canaux de navigation du fleuve Fraser paient à la Garde côtière canadienne des frais de services maritimes, mais que la Garde côtière n'inclut pas l'aménagement et l'entretien des canaux de navigation du fleuve Fraser dans les services financés au moyen des recettes issues des frais de services maritimes;

ATTENDU que ni la Garde côtière canadienne, ni aucun autre organe de l'État fédéral ne fournit plus de capitaux ou de fonds d'exploitation pour l'aménagement et l'entretien des canaux de navigation du fleuve Fraser;

ATTENDU que l'Autorité portuaire du fleuve Fraser a décidé qu'elle voulait maintenir en état de servir les canaux de navigation du fleuve Fraser, dans les limites de ses capacités financières à titre d'unique source de financement de l'aménagement et de l'entretien des canaux de navigation du fleuve Fraser, y compris notamment de l'enlèvement des dépôts issus de la crue nivale;

ATTENDU que l'important transport commercial fluvial ainsi que la réduction du risque d'inondation seront mis en péril si l'entretien des canaux de navigation dans le fleuve Fraser ne se poursuit pas et si les dépôts ne sont pas enlevés chaque année, ce qui aurait pour effet de nuire à l'activité socio-économique sur les terres environnantes, dans les limites de notre ville;

Initiatives ministérielles

ATTENDU que nombre de canaux secondaires, y compris dans le port de Steveston, se remplissent de dépôts très rapidement et pourraient devenir inutilisables pour la navigation;

ATTENDU que nombre de digues locales dans la vallée du bas Fraser ont été construites dans le cadre d'un programme de financement conjoint fédéral, provincial et municipal;

ATTENDU que l'État fédéral n'a actuellement aucun programme actif de financement pour aider les organismes locaux à entretenir ou à améliorer ces digues;

ATTENDU que, si une inondation fait céder les digues, les dépenses à effectuer d'urgence par l'État fédéral dépasseront de loin les dépenses qu'exige la prudence, dans le cas du dragage et de l'amélioration des digues;

IL EST RÉSOLU, par la présente, que la ville de Richmond demande instamment à l'État fédéral de rétablir le financement pour l'aménagement et l'entretien des canaux de navigation du fleuve Fraser ainsi que du système de digues et que les niveaux antérieurs d'aménagement et d'entretien des canaux de navigation du fleuve Fraser et des digues seront maintenus de manière à ne pas mettre en péril le transport commercial fluvial et la réduction du risque d'inondation.

Cette motion a été adoptée unanimement au conseil municipal de Richmond, écoutez bien, en décembre 2001. Cela fait presque quatre ans et même si la ville de Richmond est représentée par un député libéral, le gouvernement n'a toujours rien fait à cet égard. Une fois élu, un gouvernement conservateur consulterait la province de la Colombie-Britannique, se pencherait enfin sur la question et offrirait son aide pour les travaux de dragage du fleuve Fraser.

La question des dépenses en matière d'infrastructure routière est une autre question de politique qui ne se trouve pas dans la mesure législative et sur laquelle nous devons nous pencher. Ni le nombre de projets de portes d'entrée qui seront entrepris, ni la capacité du port de Vancouver à se mettre en valeur à l'échelle internationale, ni la sécurité de nos ports n'auront d'importance si les routes qui se trouvent aux alentours de l'aéroport et qui y mènent sont congestionnées.

Le 7 octobre 2003, la Chambre des communes a adopté par 202 voix contre 31 une motion que j'avais présentée pour exhorter le gouvernement fédéral à investir une partie des recettes de la taxe sur l'essence dans l'amélioration des routes. Deux ans plus tard, le gouvernement libéral n'a pratiquement rien fait. Le premier ministre a déclaré à plusieurs reprises que le financement du réseau routier constituait une priorité, mais si l'excédent budgétaire et les recettes tirées de la taxe sur l'essence ne cessent d'augmenter, le réseau routier n'en tire pas grand chose.

D'une façon typiquement libérale, le 22 septembre dernier, le ministre des Transports a ajouté 11 000 kilomètres au réseau routier national sans offrir un sou de plus pour la construction, l'entretien ou l'amélioration de ce réseau.

Le 2 juin 2003, le chef de l'opposition a été le premier chef de parti à proposer le partage des recettes provenant de la taxe sur l'essence avec les provinces et les municipalités. Le premier ministre dit appuyer l'idée, mais 28 mois plus tard, l'écart gigantesque entre les recettes qu'il perçoit et ce qu'il investit dans le réseau routier continue de s'accroître.

Un gouvernement conservateur joindrait le geste à la parole. Nous investirons dans le réseau routier les recettes provenant de la taxe sur l'essence. Nous ne ferons pas comme les libéraux, c'est-à-dire annoncer de grands projets de dépenses au cours d'une année d'élections afin d'obtenir des votes. Nous investirons régulièrement dans les infrastructures des recettes stables et prévisibles provenant de la taxe sur l'essence afin que nos provinces et municipalités puissent améliorer nos infrastructures en ayant à l'esprit la prochaine génération et non pas les prochaines élections, comme l'ont toujours fait les libéraux.

Les conservateurs proposent de véritables solutions pour aider la porte d'entrée du Pacifique à devenir une réalité canadienne au lieu

d'être un simple slogan libéral. Les ports de l'Ouest ont besoin de ces changements stratégiques pour encourager notre expansion dès maintenant. Ainsi, jeudi dernier, les autorités du port de Vancouver ont informé mon bureau des délais très différents que nécessite une évaluation environnementale des activités portuaires selon qu'elle est menée par le gouvernement de la Colombie-Britannique ou celui du Canada.

Alors qu'il faut 45 jours au gouvernement de la Colombie-Britannique pour mener pareille étude, Ottawa met normalement six mois pour le faire. À moins qu'Ottawa puisse présenter aux autorités du port de Vancouver une décision finale sur les résultats de l'évaluation environnementale concernant le projet de troisième poste de mouillage de Deltaport d'ici à la fin de mars 2006, l'inertie du gouvernement fédéral nuira aux projets d'expansion du port de Vancouver.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous appuierons le projet de loi C-68 parce que nous reconnaissons et voulons encourager les mesures modestes que les libéraux proposent pour aider la côte ouest. Par ailleurs, lorsque les Canadiens décideront d'élire un gouvernement conservateur, nous assortirons nos politiques d'expansion de mesures concrètes et substantielles. Nous mettrons à profit les connaissances et l'expérience de l'industrie afin de réduire de manière draconienne les tracasseries administratives et de faciliter les investissements dans le secteur des transports pour améliorer la compétitivité et l'efficacité du système de transport de la porte d'entrée du Pacifique. Nous prendrons des mesures qui ne se limiteront pas à accroître la bureaucratie, comme l'a fait le ministre des Transports aujourd'hui.

• (1250)

Nous ferons appel aux compétences et connaissances de l'industrie pour réduire vigoureusement les formalités bureaucratique et pour faciliter un investissement dans le système de transport, afin de rehausser la compétitivité et l'efficacité du système de transport relié à la porte d'entrée. Nous allons agir, et non pas aggraver encore les lourdeurs bureaucratiques, comme le ministre des Transports l'a fait aujourd'hui.

Bien que je croie que le ministre des Transports s'intéresse sincèrement à l'élaboration d'une initiative concernant la porte d'entrée du Pacifique, je suis d'avis que ses solutions se fondent sur une connaissance insuffisante de la façon dont les choses fonctionnent réellement sur la côte ouest.

Dans les faits, peu importe l'ampleur des recherches que le nouvel organisme consultatif du ministre va mener, il en ressortira vraisemblablement peu d'idées nouvelles. Cela tient au fait que le gouvernement de la Colombie-Britannique a déjà déposé, très récemment d'ailleurs, deux rapports très complets sur l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique.

Le 16 décembre 2004, il y a moins d'un an, le BC Progress Board, le groupe de leaders des milieux des affaires et universitaires triés sur le volet par le premier ministre Campbell, a déposé le rapport intitulé « Transportation as an Economic Growth Engine », soit les transports comme moteur de développement économique. En mars dernier, il y a moins de six mois, le ministère des petites entreprises et du développement économique de la Colombie-Britannique et le ministère des Transports de cette province ont préparé conjointement la stratégie britanno-colombienne relative aux ports.

Initiatives ministérielles

J'encourage le ministre des Transports à lire ces rapports. Il y trouvera des éléments de sagesse. Aucun des deux ne propose d'alourdir la bureaucratie. Les deux rapports étudient des questions concrètes, comme la façon de faciliter une expansion spectaculaire des ports sans paralyser les rues des localités avoisinantes en raison d'une plus grande circulation de camions et de l'accroissement rapide des liaisons ferroviaires.

Dans sa recommandation 1(e), le BC Progress Board propose des incitatifs fiscaux pour encourager les entreprises ferroviaires à empiler leurs conteneurs et à doubler les voies pour remédier aux goulots d'étranglement en Colombie-Britannique.

Heureusement pour les Britanno-Colombiens, les entreprises ferroviaires n'ont pas attendu les libéraux pour agir. En moins de cinq mois, CP Rail avait amorcé un projet, d'un coût de 160 millions de dollars, visant l'expansion du réseau de voies dans son couloir de l'Ouest afin d'accroître sa capacité de 12 p. 100, ce qui représente plus de 400 wagons à marchandises par jour sur un réseau qui s'étend de la région des Prairies au port de Vancouver. Le CPR a fait savoir que son projet avait pour but de soutenir les plans d'expansion de la Vancouver Port Authority et la stratégie portuaire du gouvernement britanno-colombien pour que la province devienne la porte d'entrée de prédilection en Amérique du Nord des volumes croissants de biens finis en provenance d'Asie.

À peu près en même temps, le Canadien National a annoncé qu'il investissait 30 millions de dollars dans un nouveau terminal à conteneurs à Prince Rupert. Le 18 août, il a annoncé qu'il augmentait de plus de 20 p. 100 la capacité des trains pour ce qui est de la circulation des conteneurs entre les ports de Vancouver, Montréal et Toronto.

Les chemins de fer ont pris des mesures car ce sont des chefs de file du secteur privé. Leurs dirigeants ont appris à ne jamais laisser l'inaction du gouvernement libéral faire obstacle aux occasions commerciales, tout en demeurant de bons voisins.

Le BC Progress Board a formulé des recommandations et les chemins de fer ont réagi en prenant des mesures concrètes. Il est temps que le gouvernement fédéral fasse de même.

Le BC Progress Board et les ports de la Colombie-Britannique ont exposé un plan d'action très clair et demandent aux libéraux fédéraux de réagir. Les études et les rapports ont été faits. Il est maintenant temps d'agir.

D'autres pays et d'autres gouvernements, des États-Unis au Honduras et à la Chine, voient les importantes possibilités économiques liées à l'augmentation du transport. Nous mettons en oeuvre rapidement et énergiquement notre initiative de la porte d'entrée du Pacifique. Notre géographie nous donnera un avantage concurrentiel pour générer de la richesse pour une génération de Canadiens. La province de la Colombie-Britannique et le secteur privé participent pleinement à ce projet. Tout ce qu'il faut pour en assurer le succès, c'est que le gouvernement fédéral transforme ses principes, ses études et sa bureaucratie en vraies politiques et en vrais investissements pour que la porte d'entrée du Pacifique, que le ministre dit préconiser, devienne une réalité et ne soit pas simplement une belle promesse des libéraux.

• (1255)

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NDP): Madame la Présidente, voilà un exposé bien structuré et des commentaires intéressants, qui décrivent notamment la longue lutte que la Colombie-Britannique a dû livrer pour obtenir des investissements et s'assurer de l'intérêt du gouvernement fédéral. Le député a parlé des marchés asiatiques. L'intérêt du gouvernement pour la

Colombie-Britannique n'a jamais vraiment été à la hauteur de l'importance du marché asiatique. Personne n'a oublié que le premier ministre avait déclaré que s'il ne réussissait pas à trouver une solution à l'aliénation de l'Ouest, il estimerait avoir échoué.

Ma question porte sur le moment choisi pour faire cette annonce. Un nombre sans précédent de ministres ont visité la côte ouest. La plupart du temps, leurs beaux discours n'étaient pas suivis d'investissements concrets et de financement des programmes. Je me demande si le député peut dire ce qu'il pense du moment choisi pour faire cette annonce, compte tenu du fait que le gouvernement a eu une douzaine d'années pour s'attaquer sérieusement à la question des ports de la côte ouest. En ce qui concerne le comité et les sous-comités, quelles sont les chances de pouvoir éviter un échec total? Nous sommes devenus très méfiants au sujet des nominations partisans ou par décret. De quelle légitimité jouira le comité sur la côte ouest si des amis, commanditaires et donateurs des libéraux y sont nommés? Quelle sera la viabilité de ce projet, compte tenu des 400 millions de dollars dont le comité doit se voir confier la responsabilité? Le député a-t-il confiance dans le plan présenté aujourd'hui par le gouvernement et dans quelle mesure les habitants de la Colombie-Britannique devraient-ils s'y fier?

M. James Moore: Madame la Présidente, je pense qu'il y avait trois questions. Premièrement, on me demande pourquoi l'annonce a lieu maintenant et ce que j'en pense. Deuxièmement, il est question de favoritisme et, enfin, de l'aliénation de l'Ouest.

Je pense que le premier ministre avait raison d'affirmer que, si le problème de l'aliénation de l'Ouest n'est pas réglé correctement durant son mandat, on considérera qu'il a manqué à ses devoirs de premier ministre. À mon sens, en général, on peut dire qu'il a effectivement manqué à ses devoirs à cet égard.

Les Canadiens de l'Ouest, en particulier les Britanno-Colombiens, n'applaudissent pas le Parti libéral à tout rompre relativement à ce projet. Ils sont contents, mais comme je l'ai dit pendant mon discours, faute de mieux, on se contente de peu. C'est exactement ce que nous avons ici.

Ceci est un pas de côté, et non un pas en avant pour répondre aux préoccupations soulevées. À mon avis, cette initiative est nettement insuffisante pour remédier au problème de l'aliénation de l'Ouest.

Comme je le disais, le ministre lui-même s'est fait poser des questions très pointues et précises par des députés de l'opposition au sujet de ses intentions. Il a répondu qu'il ne voulait pas préjuger de ce que cet organe consultatif, ce Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique, lui dira de faire.

Les libéraux sont au pouvoir depuis plus de 12 ans. Ils sont arrivés au pouvoir quand j'avais 17 ans. J'ai maintenant 29 ans. Ils ont été au pouvoir durant toute ma vie d'adulte.

Une voix: Bravo!

M. James Moore: Les libéraux ne devraient pas applaudir si vite. Durant ce temps, quelle solution ont-ils trouvée concernant les questions de transport, mis à part la bureaucratie et les consultations? Deux documents de politique approfondis et détaillés viennent d'être remis au gouvernement par le BC Progress Board et le gouvernement provincial. Ces documents disent exactement quoi faire au gouvernement du Canada.

Si le premier ministre veut s'attaquer au problème de l'aliénation de l'Ouest et si le ministre des Transports veut vraiment traiter efficacement cette question, ils devraient présenter des solutions précises, comme celles que j'ai mentionnées dans mon discours, soit éliminer le plafond, permettre aux ports d'émettre des obligations, s'occuper de la question du dragage et assurer la sécurité portuaire. Pour que l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique se réalise, il faudra modifier grandement les politiques, mais le ministre propose davantage de bureaucratie.

Cela m'amène à la troisième question que mon collègue de Skeena —Bulkeley Valley a posée, soit toute la question des nominations partisans. À propos du conseil qui sera créé aux fins de cette initiative, on ne dit rien des personnes qui le composeront, sauf qu'elles devront venir de différents secteurs industriels. Il doit y en avoir deux de la Colombie-Britannique, une de l'Alberta, une de la Saskatchewan et une du Manitoba. Ce sont les seules précisions.

Il ne faudrait pas être surpris si des candidats défaits, des valets et des collecteurs de fonds du Parti libéral se trouvent sur cette liste. Le conseil en entier sera nommé par le Cabinet, sur recommandation du ministre lui-même. Je ne suis pas du tout certain que ce processus sera exempt de tout favoritisme politique ni que le gouvernement trouvera des solutions réelles.

Le gouvernement libéral a eu 12 ans pour se préparer à présenter à la Chambre des solutions valables et concrètes en vue du développement de la porte d'entrée du Pacifique. Mais voilà qu'il nous arrive avec un plan bureaucratique. Je crois que les gens de la Colombie-Britannique vont se rendre compte que cela ne fera rien pour réduire l'aliénation de l'Ouest, mais qu'au contraire, cela peut l'empirer.

• (1300)

L'hon. Navdeep Bains (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Madame la Présidente, je comprends la passion de mon collègue pour ce sujet.

Les organisations dont les noms suivent ont déclaré publiquement leur appui à la stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique, le projet de loi C-68: le CN, le CP, le port de Vancouver et l'Association des chemins de fer du Canada. Le député est-il d'accord avec ces organisations et appuie-t-il la stratégie proposée dans le projet de loi C-68?

Le député a dit qu'il était en faveur de l'établissement de règlements clairs pour l'industrie des transports. Appuierait-il l'adoption rapide du projet de loi C-44, lequel fournirait un cadre réglementaire à des questions telles que les feux de position pour le chemin de fer?

M. James Moore: Madame la Présidente, d'abord, j'ajoute mon nom à la liste de ceux qui appuient le projet de loi. J'appuie cette mesure parce qu'elle constitue un demi-pas dans la bonne direction, même si elle ne fournit pas toute une gamme de solutions.

Je ne reproche pas au gouvernement de ne rien faire, mais je lui reproche d'être trop timide au lieu de prendre des mesures dynamiques à l'égard de ces questions. Le Parti conservateur votera en faveur du projet de loi, certes, mais de façon mitigée, sans débordement d'enthousiasme. La mesure ne propose pas les politiques importantes qui s'imposent actuellement.

J'ai parlé à des représentants du CN et du CP ainsi qu'à Gord Houston, du port de Vancouver. La mesure leur plaît à certains égards, mais ils aimeraient tellement pouvoir compter sur un gouvernement capable d'instaurer des politiques efficaces, le type

Initiatives ministérielles

de politiques que nous préconisons et qui est nécessaire pour le développement portuaire.

Pour ce qui est de la deuxième question, nous sommes prêts à nous asseoir avec le ministre des Transports et son personnel pour examiner les dispositions du projet de loi C-44. Ce projet de loi a des défauts. Un gouvernement minoritaire fait une grosse erreur en présentant un projet de loi omnibus comme le projet de loi C-44. Tous les partis à la Chambre trouveront des défauts dans un projet de loi omnibus. Compte tenu de la répartition des sièges, le gouvernement doit avoir le soutien de deux partis politiques pour faire adopter n'importe quel projet de loi.

Il est tout à fait idiot de présenter un projet de loi omnibus, comme le gouvernement l'a fait. Le projet de loi C-44 contient des dispositions que nous appuyons entièrement, notamment sur le transport ferroviaire de voyageurs et sur la clarté et la transparence à cet égard. Nous appuyons la disposition du projet de loi C-44 qui permettrait d'avoir rapidement un deuxième pont entre Windsor et Detroit. Nous appuyons cela sans réserve. Ce que nous n'appuyons pas, ce sont les autres dispositions, notamment celles qui permettent au gouvernement d'alourdir la réglementation concernant le prix des billets d'avion.

Nous n'appuyons pas la transformation de VIA Rail en société d'État. Ce projet de loi contient de bonnes choses pour l'industrie du transport et d'autres qui ne sont pas bonnes. Comme je l'ai déclaré jeudi au Comité des transports, lorsque le ministre était là, notre parti est prêt à passer le projet de loi en revue article par article avec le ministre afin de déterminer si nous ne pouvons pas trouver un compromis et diviser le projet de loi pour dissocier ce que nous trouvons acceptable et que nous pouvons adopter, de ce que nous jugeons inacceptable et sur quoi le ministre s'est dit prêt à aller de l'avant.

• (1305)

M. Kevin Sorenson (Crowfoot, PCC): Madame la Présidente, je remercie mon collègue de son discours sur les transports. J'espère qu'il sera un jour ministre des Transports, et je crois d'ailleurs que ce sera le cas.

Je représente une circonscription rurale qui n'a probablement jamais connue de crise agricole aussi grave que celle qu'elle traverse actuellement. La crise est causée par les prix des denrées. Bien que les prix dans le secteur de l'élevage bovin commencent à remonter, certaines céréales et certaines graines oléagineuses sont durement touchées. Inutile de parler de la structure des prix ou des raisons pour lesquelles elle est ainsi, mais j'ai reçu un certain nombre d'appels cette semaine à propos du transport des grains.

Par exemple, j'ai contacté quelques exploitants de silos dans ma circonscription. L'année dernière, entre juin et septembre, l'un d'entre eux, situé près de Trochu, avait rempli mille wagons. Cette année, il n'en a rempli que 150. Dans une autre localité, un autre exploitant de silos AgPro n'a pas pu faire une seule livraison depuis deux mois parce qu'il ne dispose d'aucun wagon.

Les agriculteurs commencent à se demander comment ils vont payer les intrants. Ils disent qu'ils ne peuvent même pas vendre leurs grains parce que les silos-élevateurs n'en veulent plus et les chemins de fer n'en assurent pas le transport. Le gouvernement, une fois de plus juste avant les élections, mérite une bonne note pour sa déclaration, mais quand il faut agir, il n'est plus là, comme d'habitude.

Initiatives ministérielles

Le député pourrait-il nous parler de certaines des frustrations que nous ressentons dans l'Ouest? Il est souvent question de la désaffection de l'Ouest. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons l'impression que nous sommes laissés pour compte dans l'Ouest. Le gouvernement est au pouvoir depuis 13 ans. Il dit maintenant qu'il va examiner la question. Et quelles ont été ses priorités depuis 13 ans?

M. James Moore: Madame la Présidente, je suis entièrement d'accord avec mon collègue de Crowfoot. Le CN a réalisé d'énormes profits cette année, tout comme le CP. Le problème ne se situe pas dans la façon dont les chemins de fer mènent leurs activités. Le problème, c'est l'accès aux marchés et la façon dont le gouvernement traite le dossier des droits de circulation. Il y a une foule de questions concernant le port de Prince Rupert et le port de Vancouver qui nécessiteraient l'attention du gouvernement, mais dont ce dernier ne se préoccupe pas.

Permettez-moi de résumer la situation. Lors des quatre dernières élections fédérales, dans toutes les circonscriptions rurales de l'Ouest canadien, et même du Québec — avec le Bloc québécois —, ou l'agriculture est le problème économique le plus important, les libéraux ont été battus à plate couture. Il y a une très bonne raison à cela. C'est que depuis dix ans, depuis le début de ma vie adulte, les libéraux n'ont rien fait pour les agriculteurs. Les électeurs se rendent compte que le Parti conservateur détient les solutions. Lorsque nous formerons le gouvernement, nous les mettrons en place.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Madame la Présidente, cela me fait plaisir de participer au débat entourant le projet de loi C-68, Loi visant à appuyer le développement de la porte d'entrée canadienne du Pacifique.

Ce projet de loi prévoit un cadre de politique et de gestion pour le développement futur de la porte d'entrée canadienne du Pacifique. Ce nouveau concept de porte d'entrée du Pacifique nous semble, au Bloc québécois, intéressant, puisqu'il suppose une vision d'ensemble de la chaîne de transport et requiert une amélioration importante de l'intermodalité entre les différents moyens de transport.

Le Bloc québécois est donc favorable au principe de cette nouvelle approche en matière de transport, une approche que nous préconisons déjà depuis plusieurs années.

L'intermodalité a l'avantage de combiner les forces de chaque mode de transport, afin de rendre l'ensemble du réseau plus efficace, tant du point de vue de la rapidité de la livraison que de la consommation énergétique. La combinaison maritime-ferroviaire est particulièrement efficace de ce point de vue. Elle contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à limiter l'engorgement des réseaux routiers.

La stratégie fédérale reconnaît l'importance d'établir une véritable concertation des acteurs pour définir une politique cohérente dans le transport, ce qui est une bonne chose en soi. Car pour qu'une gestion intégrée du réseau de transport fonctionne, il doit y avoir une coordination entre une panoplie d'acteurs, dont les groupes de transporteurs, les secteurs privé et public, et les experts en sécurité et en relations commerciales.

Il est également essentiel de ne pas gérer ce réseau en silo, mais plutôt d'intégrer ses différentes composantes que sont les transports routier, ferroviaire, maritime et aérien dans un ensemble organisé.

Le ministre des Transports a indiqué, dans son allocution, que Transports Canada élabore, à l'heure actuelle, un cadre stratégique sur les portes d'entrée et les corridors qui servira aux orientations

futures visant à adapter l'approche de porte d'entrée à d'autres régions. Le concept de porte d'entrée est donc potentiellement applicable au Saint-Laurent, et c'est la raison pour laquelle ce projet de loi suscite un intérêt particulier pour le Bloc québécois, puisque le gouvernement fédéral pourrait être tenté de reproduire au Québec l'approche préconisée dans l'Ouest canadien.

Le transport maritime international qui gravite autour du Saint-Laurent est vital pour le développement économique du Québec et requiert une stratégie intégrée et cohérente. Il serait donc souhaitable qu'une telle vision d'ensemble soit éventuellement appliquée au Saint-Laurent, qui constitue lui aussi une porte d'entrée du commerce international pour le Québec, le Centre du Canada et le Midwest américain.

J'aimerais profiter de l'occasion pour rappeler qu'au cours des derniers mois, le Bloc québécois a effectué une vaste consultation dans toutes les régions du Québec, principalement axée sur le Saint-Laurent et notamment sur son potentiel de développement économique. Cette consultation nous a permis de constater que les intervenants du secteur du transport maritime souhaitent tous une amélioration des connexions intermodales entre le transport maritime et les autres modes, principalement le transport ferroviaire.

Cette consultation nous a également permis de constater qu'il est urgent de développer une politique de gestion intégrée pour le Saint-Laurent. La gestion en silo, la négligence et l'absence de vision d'ensemble du gouvernement fédéral ont causé des torts importants au développement économique du Saint-Laurent. Le concept de porte d'entrée est un pas dans la bonne direction, du moins en ce qui concerne les activités de transport. Une vraie gestion intégrée doit toutefois tenir compte d'autres aspects, notamment les aspects environnementaux.

Ainsi, bien que nous soyons en faveur du principe de ce projet de loi, j'émettrai quelques observations et d'importantes réserves quant à la structure qui est proposée dans le projet de loi et également quant au mode de nomination des membres du conseil, une structure qui serait tout à fait inacceptable pour le Québec.

L'une des principales composantes de ce projet de loi est la constitution du Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique, ce nouvel organe consultatif qui, selon le sommaire même du projet de loi, aura pour mission de fournir des conseils et des analyses en vue de maximiser l'efficacité de la porte d'entrée du Pacifique. Plus spécifiquement, la tâche principale du conseil sera de conseiller le gouvernement fédéral quant à l'utilisation des 400 millions de dollars qui seront investis dans les infrastructures de transport de l'Ouest canadien au cours des cinq prochaines années.

● (1310)

La rédaction de ce projet de loi est, pour le moins, surprenante. La structure du conseil est définie avec une très grande précision alors que des organismes beaucoup plus importants, comme le Bureau de la concurrence, sont loin d'être aussi définis dans leurs lois créatrices. Pourtant, le projet de loi est muet quant au véritable mandat du conseil.

Initiatives ministérielles

Une de mes principales réserves vise l'article 6 du projet de loi, qui élabore sur la composition du conseil. Tous les membres du conseil sont nommés par le gouvernement fédéral. Tous choisis par Ottawa, y compris les 11 représentants des provinces. Comment peut-on justifier cette vision fédéraliste de vouloir tout contrôler? C'est d'autant plus surprenant que la déclaration de politiques fait référence à la formation d'alliances stratégiques et à la collaboration entre les gouvernements et les intervenants. De toute évidence, cette volonté du gouvernement fédéral de contrôler la composition du conseil remet en cause sa représentativité.

Pourquoi les membres ne sont-ils pas nommés selon un processus requérant la participation du milieu d'où ils sont issus? Comment peut-on parler d'alliances et de collaboration si on ne fait pas confiance au milieu dans le choix de ses représentants? Le plus étonnant, c'est que l'article précise également que même des représentants de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan seront nommés par le gouvernement fédéral. Dans ces conditions, comment peut-on parler de vision commune d'un réseau de transport intermodal intégré? Outre l'article concernant la nomination des représentants des provinces par Ottawa, le projet de loi ne dit rien quant au rôle que doivent jouer les provinces dans la mise en oeuvre de cette stratégie nationale. Le document d'information accompagnant le projet de loi est tout aussi imprécis sur ce sujet. Des questions importantes concernant la capacité décisionnelle des provinces dans la répartition de ces imposantes sommes demeurent sans réponse.

Lorsque le conseil aura remis ses recommandations au gouvernement fédéral, qu'est-ce qui l'empêchera de prendre des décisions unilatéralement? Une province peut-elle rejeter une décision qui ne lui convient pas? Le rôle des provinces est-il limité à envoyer au conseil un représentant nommé par le gouvernement fédéral? Voilà tout autant de questions qui demeurent sans réponse. Tout laisse croire que la stratégie sera davantage imposée aux provinces plutôt qu'élaborée en partenariat avec elles. Cet aspect du projet de loi risque de remettre en cause l'efficacité même du conseil. Étant donné son importante mission, nous souhaiterions voir un organisme rassembleur indépendant et autonome. Ce n'est pas ce que nous avons devant nous. Notre crainte est que cet organisme ne devienne qu'un refuge pour les amis du Parti libéral. Vous comprendrez que chat échaudé craint l'eau froide. Il faut s'assurer que lorsque le gouvernement fédéral met de l'avant de telles stratégies de développement, il le fasse en partenariat et en respect des intervenants du milieu et des provinces.

Un autre aspect également discutabile est la fréquence des rencontres que le conseil devra tenir. Selon l'article 8 du projet de loi, celui-ci ne se réunit obligatoirement que deux fois par année et ses membres n'ont qu'un mandat à temps partiel. Cela nous semble bien peu, compte tenu des réflexions et des recommandations stratégiques auxquelles on s'attend de sa part.

Par ailleurs, pour l'aider dans son travail, le conseil créera deux comités chargés de l'appuyer en lui fournissant des analyses et des conseils. Il s'agit du Comité consultatif de la porte d'entrée du Pacifique pour les transports, ainsi que du Comité consultatif de la porte d'entrée du Pacifique pour les perspectives commerciales. Je m'inquiète du rôle dévolu à ces deux structures. N'y a-t-il pas là dédoublement et multiplication inutile des acteurs?

Un autre aspect important de ce projet de loi est son impact sur les échanges commerciaux avec l'Asie, notamment l'impact des exportations asiatiques sur les industries traditionnelles. Le Bloc québécois est préoccupé par l'impact que pourrait avoir un accroissement rapide des échanges commerciaux avec l'Asie. Cette

région du monde constitue principalement un bassin de main-d'oeuvre à bon marché qui produit de nombreux biens de consommation pour une fraction du prix qu'il en coûterait pour les fabriquer au Québec ou au Canada.

• (1315)

De ce fait, dans des secteurs traditionnels comme le meuble, le textile et le vêtement, nombre d'entreprises éprouvent de la difficulté à concurrencer ces nouveaux producteurs. En découlent de nombreuses fermetures d'usines et le flot de mises à pied qui s'ensuit.

On ne s'oppose pas à un accroissement des échanges commerciaux avec l'Asie. Toutefois, on considère que le gouvernement fédéral doit prendre conscience des effets sur les travailleurs des industries traditionnelles. Il doit laisser le temps aux entreprises de s'ajuster au nouveau contexte économique et instaurer des programmes d'aide dans les secteurs plus sensibles.

D'ailleurs, c'est ce que nous demandons depuis plus d'un an pour les industries du textile et du vêtement, mais le gouvernement fédéral fait la sourde oreille. C'est ce refus de voir la réalité, conjugué à la volonté exprimée dans ce projet de loi de s'ouvrir précipitamment aux économies basées sur la main-d'oeuvre bon marché, qui inquiète le Bloc québécois. La hausse des échanges commerciaux avec l'Asie n'est pas mauvaise en soi. Cependant, il faut tenir compte des effets négatifs sur les travailleurs des industries traditionnelles.

Il est vital que le gouvernement fédéral prévoie un meilleur soutien aux entreprises de ce secteur, afin qu'elles puissent s'ajuster au nouveau contexte économique. Dans l'Ouest canadien, c'est la Colombie-Britannique qui constitue la porte d'entrée des échanges commerciaux avec l'Asie. Les marchandises arrivent principalement par deux ports: Vancouver et Prince Rupert. Ces marchandises sont ensuite acheminées vers le centre du continent par les corridors que sont les autoroutes et les lignes ferroviaires.

La croissance rapide des échanges entre l'Asie — surtout la Chine — et le Canada entraîne une congestion de plus en plus fréquente du réseau de transport dans l'Ouest canadien. Bien que le port de Vancouver soit utilisé presque au maximum de sa capacité, les principaux problèmes de congestion surviennent actuellement dans les réseaux routier et ferroviaire de la Colombie-Britannique et de l'Alberta.

Les effets de la congestion se font sentir jusqu'à la tête du réseau. En raison du retard au port de Vancouver, il a fallu, récemment, détourner des marchandises vers d'autres ports à quelques reprises. Cela a suscité des inquiétudes chez les expéditeurs au sujet de la fiabilité future de l'ensemble de l'infrastructure de transport de la côte ouest. Notons à cet égard que les ports de la Colombie-Britannique sont en concurrence directe avec les ports américains qui bénéficieront prochainement d'investissements massifs, puisque le gouvernement des États-Unis a annoncé son intention d'investir 286,5 milliards de dollars sur cinq ans dans son réseau de transport pour accroître le flux des échanges commerciaux.

Il ne fait aucun doute que l'on doit déployer tous les efforts pour maximiser les échanges commerciaux internationaux et devenir encore plus compétitifs sur les marchés mondiaux. Il est donc primordial d'élaborer une stratégie pour accroître l'efficacité dans la chaîne de transport, notamment en favorisant l'intermodalité. Ce principe est fort louable. Cependant, des questions demeurent. On doit s'assurer que les structures mises en place répondent aux besoins des différents intervenants.

Initiatives ministérielles

La stratégie du gouvernement fédéral ne doit pas se limiter uniquement à l'Ouest canadien. Il y a également des portes d'entrée au Québec. Le Saint-Laurent doit être reconnu par le gouvernement fédéral comme moteur stratégique de développement économique. Les perspectives commerciales du transport intermodal sont tout aussi importantes pour le Québec que pour l'Ouest du Canada.

Je voudrais rappeler au ministre que le Saint-Laurent existe et qu'il a un potentiel extraordinaire de développement. J'invite le ministre des Transports à répondre aux besoins de l'industrie en matière d'investissement pour le Québec, pour assurer sa compétitivité en matière d'échanges internationaux.

• (1325)

[Traduction]

L'hon. Keith Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Madame la Présidente, c'est avec grand intérêt que j'ai écouté les observations de la députée. Nous sommes certainement reconnaissants de l'appui accordé par le Bloc Québécois au projet de loi. Ayant exprimé un certain nombre d'inquiétudes, la députée sait fort bien que, en définitive, ce projet de loi sera utile à tous les Canadiens, y compris ses électeurs du Québec.

Supposons un instant que le gouvernement fédéral choisisse de ne pas profiter des marchés en expansion d'Extrême-Orient. Supposons donc pour un instant que nous décidions de ne rien faire. En matière de commerce, le fait de ne pas aller de l'avant, de rester à ne rien faire, revient à reculer. Ce choix n'est donc pas possible, ni pour le gouvernement, ni pour les Canadiens, ni pour l'économie canadienne.

Ce plan relatif à la porte d'entrée du Pacifique tient compte des inquiétudes exprimées par la députée. Elle a parlé de transport intermodal et de coordination du transport. Il traite également de la sécurité des grands réseaux de transport, à laquelle il faut accorder une très grande importance aujourd'hui, comme nous le savons, compte tenu de la menace d'attaques terroristes. Le plan englobe donc ces divers aspects.

Je voudrais poser à la députée une question simple. Elle a déclaré qu'il s'agissait d'un plan qui allait améliorer la Colombie-Britannique et l'Ouest. C'est tout à fait vrai, et notamment à cause de notre géographie: la côte ouest du Canada assure un avantage de deux jours pour ce qui est de la durée de navigation entre le Canada et l'Extrême-Orient. La chose s'explique donc.

La députée ne reconnaît-elle pas également que, même si cette stratégie de porte d'entrée vise d'abord à améliorer et maximiser notre capacité comme pays de tirer parti des marchés de la côte ouest, les exportateurs et les importateurs de la province du Québec vont également bénéficier de cette occasion? Ne reconnaît-elle pas également que le secrétariat que nous avons créé est tout à fait essentiel pour faire en sorte que l'argent des contribuables canadiens, affecté à cet investissement, soit utilisé de la façon la plus responsable pour assurer les avantages les plus considérables à l'ensemble des Canadiens?

Voilà la question que je lui pose. Cet investissement n'est pas sans rapport aux autres investissements consentis par notre gouvernement dans l'Est et dans le Centre du Canada, y compris sa propre province, le Québec. N'est-elle pas disposée à reconnaître que les exportateurs de sa propre province vont également profiter de la stratégie de la porte d'entrée du Pacifique?

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Madame la Présidente, d'entrée de jeu, je dirai à mon collègue que nous sommes effectivement favorables au principe du projet de loi. Je l'ai dit dans mon allocution. Les réserves que nous avons émises sont nombreuses et viennent aussi du milieu. De fait, l'industrie maritime souhaite que le Saint-Laurent, au Québec, soit aussi reconnu par le gouvernement fédéral. Par contre, on n'entend rien de la part du ministre des Transports et de son gouvernement quant à de quelconques mesures.

Oui, nous sommes favorables au principe de ce projet de loi, et nous sommes bien heureux pour l'Ouest. Bravo! Il a sa porte d'entrée du Pacifique. Toutefois, j'aimerais que ce gouvernement nous dise — et nous poserons des questions au ministre — ce que cela donnera concrètement à l'industrie maritime du Québec. On n'a rien: ce gouvernement pénalise constamment l'industrie maritime.

En revanche, lorsque vient le temps d'injecter 400 millions de dollars pour une porte d'entrée dans l'Ouest canadien, cela devient plus facile et plus rapide. On obtient alors le consensus des partenaires de l'Ouest canadien. Par contre, lorsqu'il s'agit du Québec, c'est toujours plus pénible, plus difficile, et il est beaucoup moins facile d'obtenir une réponse.

Par ailleurs, nous avons d'autres réserves en ce qui concerne tout l'aspect des nominations. On se rappelle tous ce qui s'est passé à plusieurs reprises. Chaque fois que ce gouvernement instaure des conseils, des comités ou quoi que ce soit, c'est souvent et malheureusement pour nommer les amis du parti. Il est très rare que cela serve bien la population du Québec ou même du Canada.

Que ce soit en ce qui concerne les directeurs du scrutin ou, maintenant, le Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique, aura-t-on des engagements établissant que les gens seront dorénavant choisis, de concert avec les intervenants du milieu, par souci de transparence, mais aussi parce qu'ils auront des compétences? Il ne faut pas seulement les choisir pour services rendus parce qu'ils auront été de bons candidats du parti ou qu'ils auront été défaits.

Nous avons donc plusieurs réserves de ce genre. Nous y reviendrons et poserons alors davantage de questions au ministre.

• (1330)

[Traduction]

L'hon. Keith Martin: Madame la Présidente, je veux donner à ma vis-à-vis de bonnes nouvelles parce que je sais que la construction navale est aussi importante pour sa province que pour la mienne, la Colombie-Britannique.

Le ministre de l'Industrie travaille à l'élaboration d'une nouvelle stratégie sur la construction navale avec ses homologues, avec le secteur privé et avec tous les groupes au Canada qui s'intéressent à la question. Cette stratégie nous permettra de mieux soutenir la concurrence sur les marchés sélectifs et donnera aux chantiers navals canadiens la possibilité de soutenir la concurrence sur les marchés internationaux tout en répondant aux besoins du Canada. Cela est important pour la province de la députée, le Québec, pour les provinces Maritimes et pour ma province, la Colombie-Britannique.

Beaucoup d'entre-nous travaillent depuis un certain temps pour amener le secteur privé et les ministres à élaborer une telle stratégie. Le gouvernement et les ministres compétents ont saisi cette excellente occasion d'agir.

Initiatives ministérielles

Les acteurs du secteur privé au Québec travaillent avec notre gouvernement pour saisir l'occasion et produire une stratégie sur la construction navale qui permettra aux Canadiens d'avoir des emplois bien rémunérés au Canada dans des marchés sélectifs, dans la construction et la réparation de navires. Comme nous le savons, la Garde côtière canadienne et le ministère de la Défense, notamment, ont de nombreux besoins en fait de construction navale.

J'attire également l'attention de la députée sur le fait que le ministre des Transports provient du Québec et a travaillé très fort sur les dossiers des transports au Québec. Il a fait beaucoup de travail à cet égard. Je suis un peu démonté, pour ne pas dire plus, que la députée ne reconnaisse pas que le ministre des Transports, en tant que ministre québécois, a beaucoup fait dans le domaine.

Je tiens par ailleurs à assurer à la députée que les gens qui feront partie des conseils seront choisis en fonction de leur mérite et qu'ils devront évidemment rendre des comptes aux Canadiens et au gouvernement. Au bout du compte, leurs gestes et leur rendement seront jugés publiquement.

Compte tenu du soutien que nous avons reçu d'autres partis politiques nous ne doutons pas que la mesure est très positive pour le Canada et pour les Canadiens. Elle fera beaucoup pour renforcer notre capacité à titre de nation commerçante et exportatrice de demeurer concurrentiels, de créer des emplois bien rémunérés ici et d'améliorer la santé et le bien-être de tous les Canadiens.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Madame la Présidente, je ne sais pas si mon collègue faisait de l'ironie quand il parlait du ministre des Transports qui vient du Québec et qu'il avait fait beaucoup. En fait, j'aurais aimé qu'il poursuive son énoncé pour savoir ce qu'il a fait exactement pour le Québec. Personnellement, depuis qu'il est là, je n'ai rien vu comme bilan qu'il ait fait quoi que ce soit pour le Québec. Au contraire, il poursuit les chicanes et les maintient. Ce n'est vraiment pas garant de quoi que ce soit qui vienne du Québec. Aujourd'hui, on a un projet de loi devant nous qui est en faveur de l'Ouest canadien.

Le fait que le ministre des Transports vienne du Québec ne veut rien dire. À mon avis, cela ne veut pas dire que ce projet de loi sera bon pour le Québec. On sait habituellement qu'avec le gouvernement fédéral, quand les députés viennent du Québec, c'est souvent pour nous faire plus mal que pour nous rendre service. C'était une petite parenthèse pour répondre au commentaire de notre collègue.

Pour le reste, je voudrais rappeler au collègue que ce projet de loi ne dit rien quant au rôle des provinces dans la mise en oeuvre de la stratégie canadienne sur la porte d'entrée du Pacifique et est aussi muet sur le véritable mandat du conseil. Je le mentionnais lors de mon discours. Beaucoup de questions demeurent sans réponse et les commentaires de mon collègue ne font pas non plus la lumière sur ces questions que nous avons pour l'instant au Bloc québécois.

[Traduction]

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Madame la Présidente, le gouvernement présente une mesure législative à un bien drôle de moment dans le processus électoral, sans grand espoir de la voir adopter. Cela ressemble étrangement à de la propagande électorale, justement au moment où la côte ouest du Canada a besoin d'investissements substantiels et d'une habile stratégie pour pouvoir parvenir, sur la scène commerciale internationale, au statut dont nous parlons dans cette enceinte depuis de nombreuses années, mais en faveur de laquelle nous n'avons pas fait grand-chose.

La stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique, soit le projet de loi C-68, qui se fait attendre depuis longtemps et qui a été préparé à la hâte, puis présenté sur la côte ouest malgré le peu de chances qu'il soit adopté à la Chambre, a de quoi rendre perplexe. L'objet du projet de loi est peut-être louable, mais le moment choisi pour agir mine la confiance que devrait inspirer aux Canadiens cette tentative du gouvernement qui vise, selon le premier ministre, à mettre enfin un terme à l'aliénation de l'Ouest et qui lui permettra de laisser sa marque. À mon avis, le premier ministre a encore laissé tombé la côte ouest, les Britanno-Colombiens et les Canadiens dans leur ensemble.

En ce qui concerne la vitalité de ces ports et de ces routes maritimes, peu de Canadiens savent qu'il faut trois jours de moins pour expédier de la marchandise à partir du centre du Canada ou des États-Unis en passant par le nord, particulièrement par le port de Prince Rupert, que par toute autre route terrestre connue actuellement. Cette solution permet d'économiser temps, énergie et argent aux entreprises canadiennes et à leurs partenaires commerciaux américains. C'est la voie à emprunter et, pourtant, depuis maintenant presque trente ans, le port de Prince Rupert a dû s'escrimer pour obtenir l'attention que nous lui avons enfin accordé, allant même jusqu'à élire un néo-démocrate dans la région pour qu'il amène le gouvernement à investir finalement dans le port à conteneurs de Prince Rupert. Voilà qu'on nous propose le projet de loi C-68, mais c'est trop peu, trop tard.

J'ai déjà demandé au ministre pourquoi il tenait à apporter une contribution à la région, où passeront les voies de communications qui déboucheront sur ladite porte d'entrée du Pacifique. Rappelons que cette région subit les cycles de forte expansion et de récession de la plupart des économies canadiennes fondées sur l'exploitation des ressources, qu'elle est incapable d'obtenir les investissements que nécessite son industrie manufacturière secondaire et qu'elle n'arrive pas à influencer sur la volonté politique de manière à régler certains des problèmes qui touchent la région, la province, par le fait même, l'ensemble du pays. Je citerai par exemple le conflit du bois d'œuvre, les ravages des parasites forestiers et un certain nombre d'autres problèmes que le gouvernement a réussi à esquiver depuis qu'il a accédé au pouvoir.

On délaisse l'infrastructure de la Colombie-Britannique depuis un certain nombre d'années. Toutes les études l'ont démontré. Qu'il s'agisse de l'infrastructure du Lower Mainland, d'une partie du réseau de la province ou encore des principaux axes de transport, par exemple celui du nord-ouest de la Colombie-Britannique dont nous parlons aujourd'hui, ce manque d'intérêt, nous le savons, freine la productivité canadienne et nous empêche d'accéder réellement et efficacement aux marchés de l'Asie

Ce projet de loi a été présenté tard, sans qu'il ne contienne vraiment d'éléments précis, mais avec beaucoup de bruit. La vérificatrice générale a récemment remis un rapport dans lequel elle déclare que le gouvernement a un penchant pour les grandes annonces, mais qu'il se défile souvent avant même que les confettis aient touché terre. Ses décisions et ses stratégies prennent beaucoup de temps à se concrétiser, si elles se concrétisent jamais.

Initiatives ministérielles

Les gestes posés l'an dernier dans le port de Vancouver par les associations de camionneurs et par des camionneurs indépendants ont montré toute la fragilité de ces installations et à quel point le réseau de transport du Canada est près de la paralysie totale. Le gouvernement n'est pas prêt à intervenir et à faire les investissements nécessaires pour résoudre certains problèmes dans notre corridor de transport. Nous pourrions perdre ce lien avec le reste du monde en un clin d'oeil. L'un des avantages clés de la Colombie-Britannique et du Canada est notre proximité exceptionnelle à certains des plus importants marchés émergents du monde.

L'exploration de ces marchés fait ressortir une autre lacune. Lorsque nos délégations commerciales s'appêtent à quitter le Canada pour la Chine et d'autres pays, les meneurs de ces délégations mettent énormément l'accent sur les droits de la personne et les questions environnementales. Pourtant, à leur arrivée dans la région de l'Asie-Pacifique ou en Chine, ils ne font rien. La situation des droits de la personne en Chine n'a pas évolué. Il n'y a aucune discussion et aucun questionnement officiel sur les abus des droits de la personne dans ce pays.

• (1335)

Une entreprise d'État chinoise, dirigée par un gouvernement communiste absolument non transparent, a récemment fait une proposition pour acheter la compagnie Noranda, une de nos quatre principales entreprises de ressources naturelles, sans que les ministériels n'expriment la moindre préoccupation à la Chambre.

Nous avons ouvert la porte à 11 500 acquisitions étrangères sans songer qu'une ou l'autre de ces transactions pouvait en fait desservir les Canadiens. Quelle incroyable répétition d'événements chanceux. Le gouvernement suggère que grâce aux nombreuses acquisitions par des entreprises étrangères et, dans le présent cas, par un gouvernement communiste étranger, la politique des portes ouvertes, recommandée par les entreprises de Bay Street plutôt que par les des citoyens ordinaires, règne en maîtresse.

En matière de transport, nous sommes le seul pays du G8 à ne pas avoir de programme routier national durable à long terme. Le gouvernement ne saisit pas le concept d'investissement stratégique dans le réseau routier pour améliorer l'efficacité et réduire une partie de la pollution et de la congestion auxquelles les Canadiens doivent faire face au quotidien. Malheureusement, le gouvernement ne s'est pas montré intéressé depuis plus de 13 ans à élaborer une stratégie et engager les provinces et les municipalités qui sont dans une situation financière désespérée. Au lieu de cela, il fait des annonces impromptues, notamment le remboursement de la taxe sur l'essence, avant même d'y avoir réfléchi. Ensuite, nous attendons les détails, mais on ne nous les donne jamais.

Les États-Unis viennent tout juste d'investir 270 milliards de dollars pour améliorer leur réseau routier. Au Canada, le silence est assourdissant en ce qui concerne la façon dont nous allons améliorer l'efficacité et la capacité de notre système de transport.

Comme nombre des intervenants précédents l'ont signalé, le projet de loi fournit très peu de détails. Il présente, en termes généraux, les grandes lignes d'une stratégie, comme si l'idée de s'orienter vers les marchés asiatiques et d'y envoyer les produits canadiens était nouvelle pour le gouvernement et qu'il fallait mettre sur pied des comités pour voir où il faut investir.

Après tant d'années au pouvoir et, notamment, après tant d'articles publiés et après tant de délégations, tant de voyages d'Équipe Canada, les libéraux présentent maintenant aux Canadiens un projet de loi avare de détails, mais qui prévoit la mise sur pied d'un comité avec un budget de quelque 35 millions de dollars, pour

des voyages j'imagine. On veut nous faire croire que les nominations au comité seront faites au mérite. Néanmoins, je crois qu'un des critères principaux pour évaluer le mérite sera, entre autres, la participation au Parti libéral du Canada. Le bilan du gouvernement en termes de nominations partisans est pour le moins déplorable.

La confiance que nous devrions ressentir à l'égard du comité qui sera chargé de gérer le budget initial de 35 millions de dollars et le budget supplémentaire accru de 400 millions de dollars, en ce qui a trait aux décisions qui seront prises sur la façon dont les sommes seront réellement dépensées, n'ira pas de soi. Cela n'aura rien d'un processus éthique dans lequel on affecte des gens capables de prendre de bonnes décisions à des rôles clés pour aider notre pays. Je serai très curieux de voir comment le comité pourra dépenser 7 millions de dollars, et surtout s'il y a du favoritisme.

La région de Skeena—Bulkley Valley, que je représente, bénéficiera de cet investissement. Les plans du terminal à conteneurs et de bon nombre d'autres installations portuaires dans la région sont les premiers espoirs à voir le jour dans une région où près de la moitié de la population de la ville est partie ailleurs. On y a enregistré des taux de chômage de 20 p. 100 et plus, ce qui est absolument accablant, et ce, non seulement du point de vue économique, mais également du point de vue social et de celui de la cohésion communautaire et de la capacité d'élever des enfants en pensant qu'ils auront la possibilité de faire toutes leurs études en un seul endroit. Tout cela a été menacé au cours des dernières années. Nous avons maintenant un peu d'espoir de voir cette communauté lever la tête avec fierté et confiance et aller de l'avant.

Il faut toutefois se demander si le gouvernement est disposé à participer avec toutes les autres collectivités du nord-ouest de la Colombie-Britannique qui ont essuyé des conditions économiques aussi mauvaises, sinon pires. J'ai récemment été à Hazelton en Colombie-Britannique, une toute petite ville charmante et pittoresque qui enregistre des taux de chômage de plus de 80 p. 100 depuis plus de sept ans. Ce sont là des chiffres renversants que la majorité des Canadiens ne comprennent pas, mais ces gens ont réussi à survivre comme ils ont pu au cours des dernières années et maintenant ils ont la chance de voir un important corridor être construit dans leur secteur.

Les gens de mon bureau ont travaillé avec les groupes communautaires pour aider à coordonner des conversations qui auraient dû avoir lieu il y a longtemps. Si le projet de terminal à conteneurs se concrétise, comme il devrait le faire, et si cet important corridor de transport de marchandises reçoit les sommes qu'il devrait recevoir du gouvernement fédéral, qu'en tireront les gens de collectivités comme celle de Hazelton? Comment pourront-ils enfin diversifier leur économie? Comment leurs enfants pourront-ils commencer à ressentir un certain espoir de pouvoir vivre, s'épanouir et survivre dans cette communauté et peut-être même élever eux-mêmes des enfants et commencer à créer cette croissance qui est si essentielle dans une région qui récemment connu tellement de hauts et de bas?

• (1340)

Durant le débat exploratoire de la semaine dernière au sujet du conflit sur le bois d'oeuvre, le gouvernement a brandi son sabre encore une fois, insistant sur le fait que l'ALENA devait être respecté. La solution du Parti conservateur consistait à dépêcher un envoyé spécial; c'était sa solution au différend qui persiste alors que nos homologues américains refusent d'honorer l'entente qu'ils ont signée.

Initiatives ministérielles

Les habitants de ma région se demandent quand exactement le gouvernement commencera à prendre le conflit sur le bois d'oeuvre au sérieux. Mes électeurs veulent que le gouvernement se serve des outils les plus efficaces pour sensibiliser à cette question les électeurs américains qui, à leur tour, sensibiliseront le Congrès et le Sénat afin d'amener l'administration Bush à rechercher une forme quelconque d'équité. Le gouvernement américain prétend qu'il doit y avoir équité, mais il ne fait jamais rien en ce sens.

Au lieu de cela, les conservateurs proposent qu'on dépêche un envoyé spécial, mesure qui aurait très peu d'impact, sinon aucun, dans les cercles du pouvoir à Washington. Pendant ce temps, le Parti libéral du Canada, celui qui est censé défendre cette cause, nous donne des discours radiodiffusés où il montre les dents, mais il ne prend aucune mesure concrète pour crever cet abcès dans nos relations commerciales.

Le dendroctone du pin ponderosa a causé des dommages énormes à l'économie de la région intérieure et du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. L'infestation risque maintenant de traverser les Rocheuses et d'atteindre les forêts boréales. Peut-être cette question aura-t-elle enfin l'attention qu'elle mérite à la Chambre. Il faudra des investissements majeurs pour vraiment diversifier ces économies qui ont été ravagées par ce problème.

Les habitants de ces régions, des gens fiers qui n'ont pas peur du travail, veulent simplement qu'on leur donne les outils nécessaires pour faciliter leur propre croissance et assurer leur prospérité future. Ces gens ne demandent pas au gouvernement de leur faire la charité. Ils sont prêts à faire ce qu'il faut pour redonner de la vigueur à leurs collectivités et aller de l'avant, mais ils ont besoin de l'attention du gouvernement, qui concentre ses énergies ailleurs.

Nous avons vu plus tôt cette année un effondrement dans l'industrie du saumon sockeye, laquelle est de plus en plus importante pour les habitants de la côte ouest, mais le gouvernement n'a rien fait. Nous avons fait de petites suggestions pour que les bateaux puissent reprendre leurs activités la saison prochaine. La flottille de pêche de la Colombie-Britannique vit d'espoir malgré la mauvaise gestion continue des pêches de la part du ministère des Pêches et des Océans. Le gouvernement n'est pas du tout intervenu. Il n'a porté aucune attention au dossier. Nous voulons que cette pêche soit gérée localement. Nous avons proposé différentes options qui permettraient de sauver l'honneur du gouvernement dans une certaine mesure. Ces options permettraient aux habitants du Nord-Ouest d'accéder à la prospérité dont ils ont besoin.

À un moment donné il nous faut décider, en tant que pays, et je crois que ma région représente bien cela, de ne plus être seulement des scieurs de bois et des porteurs d'eau. Nous devons faire les investissements clés que nos homologues des autres pays industrialisés ont constamment faits au cours des dernières décennies.

Nous ne pouvons plus compter sur un dollar canadien faible et le prix élevé des produits. Nous devons faire ensemble, en tant que pays, les investissements requis pour que ces collectivités deviennent prospères et évitent les cycles d'expansion et de récession qui sont dévastateurs pour les petites villes à l'échelle du pays. Nous devons faire des investissements judicieux.

Y aura-t-il une voie d'accès et de sortie pour cette grande autoroute à destination de l'Asie du Pacifique, du Mid-West et du Centre-Est des États-Unis et du Canada? Y aura-t-il des débouchés? Lorsque j'ai posé la question au ministre, j'ai obtenu une réponse vague, un peu comme le projet de loi. Il a dit, « Nous encourageons... cela est intéressant... mérite d'être noté. » Nous avons besoin de détails précis.

La population de l'Ouest du Canada, de la Colombie-Britannique, du centre et de l'Est du Canada, du Québec et des Maritimes avait besoin de détails. Elle devait être informée que le gouvernement progressait vers l'établissement d'une stratégie très précise et concrète pour que cela devienne réalité. Treize ans après son accession au pouvoir, le gouvernement semble avoir soudainement pris conscience que le commerce avec l'Asie est assez important pour qu'il investisse dans des endroits clés, plutôt que d'établir un comité formé de cinq à sept membres, peut-être nommés par favoritisme, qui fera des recommandations pendant un certain nombre d'années. Tout cela figure dans un projet de loi qui est présenté à la Chambre quelques semaines avant l'ajournement de Noël et la possibilité d'une prorogation, si on en croit les rumeurs qui circulent sur la colline, projet de loi que le gouvernement n'a pas vraiment l'intention d'adopter.

Le gouvernement n'a pas tenté sérieusement de présenter cette mesure à un moment où elle aurait pu être mise aux voix et adoptée à la Chambre. Le comité aurait alors eu assez de temps pour entendre des témoins afin de déterminer si le projet de loi était trop vague ou s'il était assez solide pour soutenir l'investissement.

● (1345)

J'ai posé au ministre certaines questions sur les mesures de sécurité qui sont importantes pour le port de Prince Rupert. Celui-ci demande depuis plusieurs mois que les investissements réalisés par différents investisseurs au Canada et en Amérique du Nord soient garantis sur un même pied pour tous les ports. Encore une fois, j'ai reçu une réponse vague. Les habitants du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique ont bien du mal à faire confiance au gouvernement.

Il s'agit ici de la diversification de notre économie et de la véritable inclusion de nos collectivités. Je vais sommer le gouvernement d'appuyer l'action menée dans le Nord-Ouest pour que les collectivités participent à part entière à ce projet. Elles pourraient concourir à la conception du projet, du terminal à conteneurs et des liaisons que le CN met en place, de manière à ce qu'elles puissent vraiment accéder à tout cela et bénéficier des investissements provenant des énormes excédents de la caisse d'assurance-emploi que le gouvernement détourne chaque année vers le Trésor.

Cela demeure un scandale et une plaie béante dans notre pays. Il s'agit essentiellement de savoir ce que sont les vrais intérêts; est-ce l'équité pour les employés et les employeurs, ou est-ce un genre de tire-lire dans laquelle le gouvernement peut aller puiser quand il le veut alors que des régions comme celles de Hazelton, Prince Rupert, Kitimat et Terrace souffrent, privées des investissements voulus réunis en leur nom pour garantir que les services d'éducation et de formation soient sur place pour elles lorsque le besoin s'en fait sentir.

Nous devons attirer chez nous ces installations de fabrication et de transformation secondaire, de sorte que les ressources que nous avons... et nous oublions souvent que les ressources nous appartiennent. Dans la vie politique de la Colombie-Britannique, il y a en ce moment un mantra qui n'est ni de gauche, ni de droite; c'est un débat sur la propriété de ces ressources, de l'eau, des minéraux, du bois. À qui appartiennent-elles? Appartiennent-elles à une société multinationale qui fait une offre pour les obtenir ou au peuple du Canada? Appartiennent-elles à chacun des résidents de notre pays?

Initiatives ministérielles

Si le gouvernement avait effectivement pris les mesures appropriées lorsqu'il s'est occupé des acquisitions par des étrangers et lorsqu'il a négocié avec les gouvernements étrangers pour attirer ce genre d'investissements, ces négociations éveilleraient chez tous les Canadiens fierté et confiance au sujet de ce don, de cette chance qu'ils ont eue de naître dans un pays aussi riche en ressources. Nous ne voulons pas de politique de la porte ouverte où tous et chacun, le plus bas soumissionnaire comme le plus petit commun dénominateur, auront accès à cet héritage qui est le nôtre.

Cela doit changer de fond en comble. Nous devons interpeller nos partenaires commerciaux. Nous devons relancer des gouvernements qui sont intéressés à s'impliquer ici, confiants que nous avons quelque chose qu'ils veulent acquérir. Si quelque chose les intéresse au Canada, ils doivent négocier avec nous, à nos conditions. Ils doivent être prêts à négocier avec nous sur les questions de droits de la personne. Ils doivent être disposés à négocier avec nous au sujet des normes environnementales.

Le gouvernement éprouve peut-être une certaine honte à cet égard. Il hésite à soulever une question comme celle des droits de la personne, car le ministre des Affaires étrangères et le premier ministre, tout en condamnant les propos du nouveau président iranien sur Israël, déportent des gens en les remettant à ce même gouvernement, de connivence avec les États-Unis, et en déportent d'autres dans des pays comme la Syrie.

Quel bilan avons-nous à présenter en matière d'environnement? En effet, à ce chapitre, un rapport après l'autre place le Canada à la queue du peloton des pays développés. Peut-être le gouvernement éprouve-t-il une certaine honte à l'idée de discuter de ces questions avec nos concurrents et nos partenaires étrangers. Voilà peut-être la raison pour laquelle le gouvernement évite de participer de façon significative à ce débat.

Le moment où ce projet de loi est présenté est suspect. J'ai examiné le projet de loi et j'ai constaté qu'il n'y est pratiquement pas question de la consultation des premières nations. Une petite place leur est faite, alors que 30 p. 100 des habitants de ma circonscription sont des membres des premières nations. Les tribunaux ont souligné à maintes occasions la nécessité de consulter les premières nations en établissant avec elles un dialogue sérieux, cela, avant d'entreprendre tout développement ou projet majeur sur leur territoire. Pourtant, quand j'examine ce projet de loi, je constate que cet aspect est presque occulté.

Les représentants des premières nations de ma circonscription sont considérés à la toute fin du processus, au lieu de l'être d'entrée de jeu, de manière sérieuse. Le gouvernement semble avoir du mal à s'adapter à certaines décisions fondamentales qui ont été rendues dans notre pays, dans les affaires Sparrow, Delgamuukw, etc.

Il doit y avoir un véritable échange. Il faut reconnaître que les ressources dont il est question et que nous sommes si souvent appelés à sacrifier nous appartenent. C'est ici chez nous. C'est notre pays. Ce sont nos ressources. Lorsque nous établissons de tels liens, il faut le faire de manière transparente et il faut que les Canadiens se sentent partie prenante du développement, que tous les Canadiens se sentent habilités à dicter sa conduite au gouvernement.

À cette extrémité de la Chambre, nous trouvons très suspect que le gouvernement présente ce projet de loi avant les élections, alors qu'il y a normalement peu de chance qu'il soit adopté, et qu'il s'intéresse à ce moment-ci à un enjeu commercial clé de l'Ouest.

● (1350)

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, PCC): Madame la Présidente, j'aimerais dire que j'ai été très peu impressionné par le discours de mon nouveau collègue de Skeena—Bulkley Valley.

Je connais d'anciens députés de la région, comme Mike Scott. Il est venu à la Chambre pour représenter sa circonscription. Étant donné que la question concerne directement Prince Rupert et, dans une certaine mesure, Kitimat, je suis étonné que le député n'ait pas plus de faits et de chiffres et je m'attendais à ce qu'il défende un peu mieux sa circonscription.

Il nous a servi à moult reprises les platitudes et les banalités néo-démocrates, mais il n'a rien dit de précis à l'intention de ses électeurs. Même l'ancien député, Andy Burton, se levait à la Chambre et représentait ses électeurs avec vigueur. Peut-être est-ce dû au fait que le projet de loi n'a été présenté que la semaine dernière et que le député n'a pas eu le temps de rassembler tous les faits et chiffres pertinents. Cependant, on devrait nous dire en termes précis combien de millions de dollars il faudra investir dans les installations à Prince Rupert. D'ailleurs, en quoi elles consisteront ces installations?

Le député devrait parler de la mise à niveau des liaisons ferroviaires, du fait qu'il faudra agrandir les tunnels afin que les wagons à deux niveaux puissent passer, et du pipeline dont on envisage actuellement la construction. Qu'est-ce que cela veut dire pour les habitants de Kitimat? Soit dit avec le plus grand respect, j'ai été très peu impressionné par le député et par la façon insatisfaisante dont il a représenté ses électeurs.

Je me demande, cependant, s'il aimerait parler du fait que, sur les 590 millions de dollars annoncés par les libéraux, jusqu'à 125 millions de dollars en cinq ans sont réservés pour l'infrastructure des transports, mais que, dans les faits, 90 millions de dollars de cette somme iront à la construction du pont sur la rivière Pitt. Bien que des millions de dollars aient été annoncés, le fait est qu'en Colombie-Britannique, il nous faut 5 milliards de dollars et non 590 millions.

Une fois de plus, parlant de choses peu impressionnantes, les ressources que les libéraux proposent d'avancer dans le dossier sont très peu impressionnantes et représentent, au mieux, un versement initial comparé à ce dont nous aurons besoin en Colombie-Britannique.

● (1355)

M. Nathan Cullen: Madame la Présidente, mon collègue oublie lui aussi de nous donner les détails voulus. Il a parlé d'anciens députés qui ont représenté la région, faisant fi du fait que même s'il représente la région depuis peu, le NPD a réussi à obtenir plus de stimulants économiques et d'investissements fédéraux qu'à n'importe quel moment au cours des 12 années précédentes.

Il a réussi à enfin attirer les investissements que les intervenants de la région de Prince Rupert, de Kitimat et d'autres régions réclament. Ces intervenants ont déclaré qu'ils avaient besoin que le gouvernement fédéral investisse 30 millions de dollars pour que le port à conteneurs devienne une réalité, et c'est ce qui s'est passé. Le NPD a réussi après 11 années d'échecs de la part des conservateurs, des réformistes, des alliés et le reste, peu importe le nom que se donnaient alors nos collègues. Au cours de ses mandats, M. Burton a appartenu à cinq partis différents, ce qui constitue un nombre extraordinaire de partis à représenter.

Article 31 du Règlement

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

• (1400)

[Traduction]

Notre collègue a mentionné un autre ancien député dans cette enceinte qui représentait les électeurs de sa circonscription, dont 30 p. 100 sont des Autochtones. Pourtant, il est intervenu jour après jour à la Chambre pour condamner l'accord avec les Nisga'as, son parti étant également opposé à l'accord conclu avec le peuple tlicho et au règlement des revendications territoriales de premières nations.

J'ai parlé avec un groupe d'investisseurs dans le secteur minier et de représentants de grosses entreprises de ce secteur, il y a quelques semaines. Ils ont dit qu'en fait, tant que la question des droits et des titres de propriété des premières nations ne serait pas réglée quant à leur assise territoriale, il était pratiquement impossible d'investir dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. Pourtant, pendant près d'une douzaine d'années, les députés siégeant dans ce coin-là de la Chambre ont représenté un point de vue qui était contraire aux intérêts des premières nations et à ceux des gens de ma région.

Il est très difficile pour moi d'accorder un semblant de crédibilité aux questions de ce genre, alors que nous venons tout juste de réussir à relancer l'économie du Nord-Ouest et de la région de Skeena—Bulkley Valley. Tous les grands indicateurs économiques venant des groupes économiques clés de la Colombie-Britannique parlent d'une reprise dans le Nord-Ouest de la province.

Je ne m'attends pas à ce que notre vis-à-vis reconnaisse les mérites du NPD qui a enfin réussi à faire avancer ces dossiers dans notre région. Je ne veux pas non plus m'en attribuer tout le mérite, car c'est le fruit du travail acharné de beaucoup de gens de cette région. Cependant, lorsque le député intervient et prétend que je ne lutte pas pour défendre les intérêts de ma région, je me dis que nous devrions peut-être avoir une autre conversation à la fin de ce débat.

L'hon. Keith Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Madame la Présidente, je n'arrive pas à croire ce que le député vient de faire. Sa circonscription bénéficierait plus que toute autre de ce projet de loi. Sa circonscription, qui a toujours affiché un taux de chômage élevé, en profiterait énormément.

Ma question est très simple. Le député ne reconnaît-il pas que c'est le gouvernement actuel qui a conçu le pacte pour les villes? Ne reconnaît-il pas que la Colombie-Britannique a été la première province à y adhérer? L'argent ne sera-t-il pas affecté aux infrastructures essentielles, aux égouts, aux artères routières et, de surcroît, à un volet environnemental?

Le député dira-t-il aux habitants de sa circonscription, Skeena—Bulkley Valley, qu'il s'oppose au projet de loi ou leur dira-t-il qu'il l'endosse de tout coeur et qu'il félicite le gouvernement du Canada d'avoir présenté cette mesure législative dans l'intérêt de sa circonscription, de la Colombie-Britannique et de l'ensemble du pays?

M. Nathan Cullen: Madame la Présidente, je pense que le député confond annonce et travaux réels. Les libéraux sont au pouvoir depuis 13 ans; ils ont eu l'occasion d'investir véritablement dans la région, mais ils ne l'ont pas fait.

Quelques semaines de travaux parlementaires avant les élections, le gouvernement a soudainement une révélation et il s'attend à ce qu'on l'applaudisse. Cette attitude rend les autres un peu cyniques et va dans le sens des constatations de la vérificatrice générale, qui estime que le gouvernement met l'accent sur les annonces au lieu de vraiment relancer l'économie.

Le député s'attend peut-être à ce que j'évite de critiquer le gouvernement pour avoir présenté ce projet de loi si tard dans la session, un projet de loi si peu détaillé qui tend vers des nominations partisans. Eh bien, il se trompe royalement.

LE LOGEMENT

L'hon. Judi Longfield (Whitby—Oshawa, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureuse d'informer la Chambre que le mois d'octobre est le Mois de la rénovation, un événement annuel qu'organise depuis 16 ans l'Association canadienne des constructeurs d'habitations pour fournir de l'information aux consommateurs sur les rénovations domiciliaires et faire connaître les produits et les services offerts par les spécialistes du secteur de l'habitation.

À titre d'organisme fédéral responsable de l'habitation, la SCHL collabore avec les constructeurs d'habitations pour fournir aux consommateurs une multitude d'information et de savoir-faire.

La SCHL aiguille les Canadiens dans la bonne direction lorsqu'ils doivent prendre des décisions concernant l'achat, la rénovation ou l'entretien d'une habitation. En conseillant aux Canadiens de consulter au besoin un spécialiste reconnu de l'habitation, nous reprenons le message du thème de cette année, à savoir « Assurez-vous du succès ! Travaillez avec un rénovateur professionnel. »

Par des publications telles que *Le choix d'un entrepreneur*, la SCHL diffuse de l'information gratuite sur les rénovations, y compris un modèle de contrat de rénovation à signer avec l'entrepreneur et une liste de vérification pour veiller à ce que les travaux de rénovation soient bien faits. En outre, la SCHL fournit des conseils pratiques sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des habitations.

En tant que principale source d'information objective et fiable sur les habitations, la SCHL s'emploie à aider les Canadiens à accéder à un vaste choix...

Le Président: Le député de Fort McMurray—Athabasca a la parole.

* * *

LE BOIS D'OEUVRE

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le Président, à l'occasion de l'Halloween, nous constatons qu'il n'y a pas de pire histoire d'horreur au Canada que la politique de commerce international du gouvernement et l'inertie de notre premier ministre dans le différend sur le bois d'oeuvre.

Au cours des derniers mois, la politique du premier ministre a changé au moins cinq fois. Premièrement, nous étions en train de négocier avec les États-Unis, puis nous nous sommes retirés des négociations et il n'était plus question de négocier avec les Américains. Soudainement, le premier ministre était de nouveau prêt à négocier avec eux. Maintenant, bien entendu, il ne l'est plus.

J'ai deux questions à poser à la Chambre. Compte tenu de ce qui s'est passé la semaine dernière, le premier ministre aura-t-il le temps de résoudre le différend sur le bois d'oeuvre? Le président aura-t-il le temps de résoudre ce différend?

Le projet de loi C-364, qui prévoit des mesures d'indemnisation relatives au commerce international, serait la solution à ce différend. Il revigorerait l'industrie canadienne et indiquerait sans ambiguïté aux États-Unis que le Canada soutient ses industries. Les dépenses occasionnées par ce projet de loi seraient minimales pour les contribuables.

Article 31 du Règlement

Le projet de loi est une mesure favorable aux exportateurs, aux producteurs de bois d'oeuvre, aux agriculteurs, aux fabricants et au reste de la population canadienne. C'est un projet de loi équitable qui constitue une mesure judicieuse sur le plan des affaires. Il doit être adopté pour que notre industrie puisse survivre.

* * *

LE GOLF

L'hon. Robert Thibault (Nova-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage à Robbie Collins. M. Collins est le champion incontesté des clubs de golf Yarmouth, Pubnico et Clare. Le 28 août 2005, il a remporté le Championnat canadien de golf mid-amateur, qui s'est déroulé à Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard.

Puisqu'il est le deuxième Néo-Écossais de l'histoire à remporter un championnat de ce niveau, il vaut la peine qu'on souligne son succès à la Chambre. Mais ce n'est pas d'hier que M. Collins se démarque parmi les meilleurs. En 2001, il faisait partie de l'équipe de la Nouvelle-Écosse, qui a remporté la Coupe Willingdon lors du Championnat canadien de golf amateur.

Ces réalisations témoignent de l'engagement et du dévouement de M. Collins à l'égard de son sport. Grâce à ses efforts et à son dévouement, il est devenu un symbole de succès.

J'invite mes collègues à se joindre à moi pour féliciter M. Collins de sa victoire historique.

* * *

[Français]

LE FESTIVAL DU CINÉMA INTERNATIONAL EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

M. Marc Lemay (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, depuis le 29 octobre et jusqu'au 3 novembre a lieu le Festival du cinéma international en Abitibi-Témiscamingue. Cette joyeuse célébration de l'art cinématographique est un signet des plus importants qui attire l'attention des médias culturels du Québec et d'ailleurs.

Pour la 24^e année consécutive, à partir d'un scénario finement conçu par une équipe accomplie, les assoiffés de cinéma côtoient comédiens, journalistes et artisans du septième art, dans un climat chaleureux où la passion commune crée un lien de communication incomparable.

Pendant six jours, c'est l'effervescence en Abitibi-Témiscamingue. Les restaurants, les services d'hôtellerie, les salles de spectacle se mettent au diapason de l'événement, mais aussi les médias, les commerces et l'ensemble des organisations, et ce, pour le plus grand plaisir des festivaliers et de la population.

Le Bloc québécois salue l'audace et le génie de l'organisation du Festival du cinéma international en Abitibi-Témiscamingue et lui souhaite une longue vie.

* * *

•(1405)

[Traduction]

LES ARTS ET LA CULTURE

M. Lloyd St. Amand (Brant, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour souligner l'importance des arts au Canada. Les arts enrichissent notre vie et contribuent à notre réputation d'excellence, d'innovation et de créativité sur la scène internationale.

Ils sont le reflet des expériences et des points de vue uniques du Canada.

De plus, il existe des preuves tangibles de leur importance. Par exemple, on estime que les arts contribuent pour 39 milliards de dollars au produit intérieur brut et fournissent 600 000 emplois dans tout le pays.

L'avenir du Canada repose sur sa créativité, laquelle favorise l'innovation et, en retour, notre capacité à stimuler la croissance sociale et économique.

J'aimerais signaler à tous ceux qui travaillent sans relâche dans le secteur des arts et de la culture que leur détermination à enrichir le Canada ne passe pas inaperçue.

* * *

LE PROGRAMME DE COMMANDITES

M. Ken Epp (Edmonton—Sherwood Park, PCC): Monsieur le Président, dans ma circonscription et aux quatre coins du pays, les Canadiens se demandent quelle astuce le gouvernement libéral prépare à la veille du dépôt du rapport provisoire de la Commission Gomery. Ils attendent fébrilement de voir ce que fera l'équipe libérale chargée de limiter les dégâts pour gommer comme par enchantement la sordide réalité de corruption libérale.

Il semble que les libéraux n'ont pas assimilé les leçons utiles que nous apprend la vie: on n'obtient pas de bons résultats si on utilise de mauvais moyens. Ils ont voulu acheter la loyauté des Québécois, mais ils n'ont fait que les insulter en commettant les erreurs les plus graves. N'est-il pas paradoxal de voir que les libéraux, qui se posent en grands sauveurs du Canada, représentent la pire menace à l'unité nationale? Le séparatisme au Québec et le désenchantement aux quatre coins du pays n'ont jamais été aussi forts.

J'exhorte les Québécois et tous les Canadiens à se débarrasser de ces libéraux corrompus. Je les exhorte à ne pas gaspiller leur vote en favorisant des partis qui ne peuvent pas obtenir suffisamment de sièges pour remplacer les libéraux. Seuls les conservateurs ont le nombre de députés nécessaire pour prendre la place des libéraux. Il est grand temps d'avoir un gouvernement digne de confiance, fiable, droit et honnête.

* * *

[Français]

LE 50^E ANNIVERSAIRE D'UNICEF

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, cette année est le 50^e anniversaire d'UNICEF Canada, et ce soir, des millions d'enfants partout au Canada vont récolter des fonds pour l'UNICEF.

[Traduction]

Il y a 50 ans aujourd'hui, c'était la première fois que de petits monstres cognaient à la porte des Canadiens pour les inciter à faire des dons à l'UNICEF. En tant qu'ancien agent de l'UNICEF en Afrique occidentale, je peux témoigner de l'importance de ces dons.

[Français]

L'UNICEF se voue à la protection des droits des enfants et fonctionne uniquement grâce à des dons.

[Traduction]

Depuis 1955, les petits Canadiens ont recueilli 87 millions de dollars pour l'UNICEF. Le but visé cette année est de recueillir 4 millions de dollars pour des écoles, la formation d'enseignants et l'envoi de livres en Afrique.

J'invite tous les Canadiens à donner quelques dollars aux gentils monstres qui leur tendront leur tirelire orange ce soir. Je félicite UNICEF Canada à l'occasion de son 50^e anniversaire.

* * *

[Français]

LE GALA DE L'ADISQ

M. Maka Kotto (Saint-Lambert, BQ): Monsieur le Président, au cours de la semaine qui vient de s'écouler et qui a trouvé son point culminant hier soir, la personnalité de la chanson québécoise, dans sa diversité fondée sur une conscience et un vécu distincts, s'est exprimée avec excellence pour la 27^e année dans le cadre du gala de l'ADISQ.

Pour le merveilleux travail dont ils font montre, au nom de mes collègues du Bloc, je salue avec admiration et fierté tous les artistes et artisans du milieu culturel musical du Québec, qu'ils ou qu'elles soient lauréats ou non.

Leur potentiel est énorme, mais force est de constater que le gouvernement fédéral, fossoyeur de la souveraineté culturelle du Québec et du Canada, ne s'impose pas l'impératif qui est de protéger la chanson francophone et d'en assurer la pérennité et l'épanouissement factuels, notamment dans le nouvel espace de diffusion que nous offre la radio par satellite.

Par ailleurs, nous demandons que, dans la révision du contenu francophone de la radio commerciale, une plus grande place soit faite à ces extraordinaires voix qui jaillissent du Québec.

* * *

MARK LOWRY

L'hon. Eleni Bakopanos (Ahuntsic, Lib.): Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole à la Chambre pour rendre hommage à M. Mark Lowry, qui est décédé le 22 octobre, après avoir lutté contre le cancer pendant deux ans. M. Lowry était directeur exécutif des sports du Comité olympique canadien.

[Traduction]

Tout au long de sa carrière. M. Lowry a travaillé dans le domaine du sport amateur, tant au niveau local que national. Il a occupé divers postes au sein de Sport interuniversitaire canadien, de l'Association canadienne d'aviron amateur, de l'Association canadienne de plongeon amateur, des Jeux mondiaux universitaires et du Comité olympique canadien.

Sa conscience professionnelle, sa passion et sa vision ont permis au sport et aux athlètes canadiens d'accomplir des progrès considérables.

[Français]

M. Lowry était un travailleur acharné et croyait ardemment au mouvement olympique.

Je tiens à souligner son importante contribution au sport, et j'offre mes sincères condoléances à sa famille ainsi qu'à ses amis.

* * *

[Traduction]

L'AIDE AU SUICIDE

M. Bradley Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC): Monsieur le Président, la présentation du projet de loi C-407 sur l'aide au suicide soulève encore une fois à la Chambre la question du précieux don de la vie.

Article 31 du Règlement

De nombreux députés exprimeront leurs choix difficiles à la Chambre et révéleront les luttes qu'ils mènent au fond d'eux-mêmes.

Cette question n'est difficile que si l'on a une conception matérielle de l'univers, si l'on croit au hasard, si nos valeurs sont purement utilitaires et si l'on nie que la vie humaine a une valeur intrinsèque. Cela ne peut être angoissant que si l'on considère que la satisfaction personnelle est la justification fondamentale de la vie.

Pour ceux d'entre nous qui reconnaissent que la vie a une valeur en soi qui la distingue de toute autre chose, notre choix est instinctif. Notre choix est l'affirmation de la valeur immense de chacun des plus vulnérables de la société, une réaffirmation de la valeur infinie de toute personne, quelle qu'elle soit.

Quand une société altère d'une façon ou d'une autre le caractère sacro-saint de la vie, c'est le mal incarné qui prend le pas sur le bon sens. En tant que députés à la Chambre des communes, tâchons de faire mieux. Choisissons la vie. Quel beau choix!

* * *

● (1410)

KIWANIS INTERNATIONAL

Mme Marlene Catterall (Ottawa-Ouest—Nepean, Lib.): Monsieur le Président, cette année, le club Kiwanis International célèbre ses 90 ans au service des enfants du monde.

Les clubs Kiwanis comptent plus de 600 000 membres dans 96 pays.

En 1994, Kiwanis International a promis aux enfants du monde d'éliminer la principale cause évitable de déficience mentale, la carence en iode. On est sur le point de réaliser cet objectif, et ce sera l'une des plus belles réussites de l'histoire du monde dans le domaine de la santé.

Vendredi dernier, le président de Kiwanis International, Steve Siemens, a été reçu à Ottawa à l'occasion du 50^e anniversaire du club Kiwanis Rideau. Aujourd'hui, nous accueillons à Ottawa Mme Hazel Brandon, du Suriname, gouverneure du District de l'Est du Canada et des Caraïbes du club Kiwanis. Mme Brandon achève une tournée de visites officielles des clubs d'Ottawa et de la région.

Au nom de tous les députés, je remercie les membres des clubs Kiwanis de tout le Canada pour leur bon travail, et j'encourage les Canadiens à s'informer davantage au sujet du club Kiwanis dans leur propre collectivité.

* * *

LE NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NDP): Monsieur le Président, c'est avec grande tristesse que nous avons appris que l'un des plus illustres dirigeants politiques du pays, de Terre-Neuve-et-Labrador, a décidé de démissionner de son poste de chef du Nouveau Parti démocratique de Terre-Neuve-et-Labrador.

M. Jack Harris a servi son parti, sa circonscription et la population de Terre-Neuve-et-Labrador avec grande distinction.

Il a également été député à la Chambre des communes en 1987 et 1988.

M. Harris avait toujours à l'esprit les intérêts de ses électeurs de la circonscription de Signal Hill—Quidi Vidi.

Article 31 du Règlement

Durant une période difficile pour Terre-Neuve-et-Labrador, celle de la baisse des pêches et de la fermeture des usines de transformation, la population de Terre-Neuve avait un représentant auquel elle pouvait se fier: c'était Jack Harris.

Au nom des néo-démocrates fédéraux et de notre chef, le député de Toronto—Danforth, nous souhaitons dire à la conjointe de Jack, Ann Martin, ainsi qu'à leurs trois enfants, Amelia, John et Sarah, à quel point nous avons apprécié qu'ils partagent M. Harris avec nous et la population de Terre-Neuve-et-Labrador.

Nous souhaitons à M. Harris un avenir des plus fructueux.

* * *

LES FLAMMES DE LA MÉMOIRE

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, PCC): Monsieur le Président, j'ai eu l'honneur hier de participer à la cérémonie d'inauguration des travaux du monument commémoratif des anciens combattants juifs, portant l'appellation les Flammes de la mémoire. J'y étais au nom du chef de l'opposition, qui est l'un des coprésidents honoraires du monument.

Érigé 60 ans après la fin de la Seconde Guerre mondiale et la libération d'Auschwitz, le monument commémoratif des anciens combattants juifs aidera à rappeler la mémoire des héros de guerre juifs à tous les Canadiens.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, près de 17 000 Canadiens juifs se sont enrôlés, ce qui représentait environ les trois quarts des hommes juifs admissibles à l'époque, soit le taux d'enrôlement par habitant le plus élevé de tous les groupes ethniques au Canada.

Comme défenseurs des causes de la liberté et de la démocratie engagés dans la lutte contre le nazisme et le fascisme, ils ont maintenu avec fierté leur riche tradition juive de *tikkun olam*, ce qui veut dire « guérison du monde ».

Les flammes du Menorah, symbole du triomphe de la lumière sur les ténèbres et de la victoire de la liberté sur la tyrannie, vont désormais honorer à tout jamais la mémoire des anciens combattants juifs au Canada et partout dans le monde.

Au nom de tous les députés, je tiens à féliciter Joel Wagman, le président du comité, et son équipe, d'avoir mené à terme ce projet magnifique qui vise à conserver un souvenir sacré qui ne doit jamais être perdu.

Nous nous souviendrons d'eux.

* * *

[Français]

LE MOIS DE L'HISTOIRE DES FEMMES

Mme Nicole Demers (Laval, BQ): Monsieur le Président, le mois d'octobre est dédié à l'histoire des femmes. Institué en 1992, c'est une belle occasion de reconnaître la contribution des femmes à la société. Le thème de cette année est: « Les femmes et la guerre: Contributions et conséquences ».

La contribution des femmes à l'effort de guerre et aux mouvements pacifiques fut très importante et, surtout, a favorisé leur émancipation sur le marché du travail. Les femmes ont aussi pris une grande place en devenant la voix des victimes qui sont souvent, dans les conflits armés, des femmes et des enfants.

Elles ont exercé un leadership favorisant la voie pacifique tout en défendant les droits de la personne. Les conséquences des guerres

ont été, pour plusieurs femmes, de perdre un père, un mari ou des enfants. Elles se sont souvent retrouvées seules à élever leur famille.

Nous, du Bloc québécois, sommes reconnaissants à ces femmes qui ont marqué l'histoire.

* * *

•(1415)

[Traduction]

LE PARTI CONSERVATEUR DU CANADA

M. Peter Goldring (Edmonton-Est, PCC): Monsieur le Président, il y a dix ans, la veille de l'Halloween, je me promenais sur les plaines d'Abraham, à Québec, juste au moment où les Québécois venaient de rejeter la séparation, lors d'un référendum très serré pendant lequel le pays tout entier a retenu son souffle.

Il y a dix ans, le Canada a failli s'écrouler, sous la direction d'un gouvernement libéral inepte à Ottawa et d'une administration séparatiste opportuniste au Québec. Sous le règne des libéraux, les séparatistes ont presque atteint leur objectif, mais les Canadiens, lors d'un rassemblement sans précédent en faveur de l'unité nationale, à Montréal, ont montré aux Québécois qu'ils tenaient à eux.

Aujourd'hui, les libéraux ne font toujours pas d'efforts pour assurer l'unité nationale. Ils se débattent plutôt avec les conséquences d'une décennie de grande corruption politique. Le pillage persistant des fonds publics par les libéraux pour des gains politiques a empoisonné le puits de l'unité.

Le Canada mérite mieux. L'unité canadienne évoluera avec un nouveau gouvernement conservateur visionnaire qui défendra le Canada et fera preuve d'honnêteté, de respect et d'équité à l'égard de tous.

* * *

LE HAPMAP

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais parler d'un nouvel outil de recherche emballant et important dont l'annonce a été faite le 28 octobre. Il s'agit de HapMap.

HapMap est un puissant outil de recherche médicale destiné à accélérer la découverte des gènes qui contribuent à des maladies courantes comme l'asthme, le diabète, le cancer et les maladies cardiaques.

[Français]

Je suis fière de dire que deux chercheurs canadiens, avec la collaboration de leurs partenaires étrangers, ont contribué largement à mettre à la portée de notre population et du reste du monde cet outil qui va accélérer le dépistage des gènes causant certaines maladies.

Le Dr Tom Hudson, du Centre d'innovation Génome Québec et de l'Université de McGill, et Bartha Knoppers, de l'Université de Montréal, ont donné l'impulsion à cette percée scientifique remarquable.

[Traduction]

Voilà un autre exemple de l'engagement du gouvernement du Canada à investir dans la recherche canadienne. Nous sommes le premier pays à avoir investi dans ce consortium international et, en avril 2002, nous avons pris un engagement de 50 millions de dollars.

*Questions orales***QUESTIONS ORALES***[Traduction]***LE PROGRAMME DE COMMANDITES**

L'hon. Stephen Harper (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, le premier ministre a soutenu que c'est le juge Gomery qui a décidé qu'il devrait avoir une copie du rapport avant les chefs d'opposition. Aujourd'hui, le juge Gomery a écrit aux chefs d'opposition pour nier cela. En fait, il dit que notre demande mérite d'être examinée. Je suis disposé à déposer cette lettre.

Le premier ministre va-t-il enfin agir comme il convient, faire preuve d'ouverture et de transparence, et remettre aux autres chefs une copie du rapport dès qu'il recevra la sienne?

Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement et la commission ont des besoins logistiques à respecter. Le gouvernement a toujours reçu d'avance des rapports de cette importance parce qu'il se trouve dans la position exceptionnelle de devoir agir.

Les précédents sont évidents. Par exemple, dans le cas de l'enquête sur l'incident survenu en Somalie, le gouvernement a reçu le rapport trois jours d'avance. En ce qui concerne la commission Krever sur le sang contaminé, il a reçu le rapport cinq jours d'avance. Dans le cas de la Commission sur les peuples autochtones, il l'a reçu 20 jours d'avance.

Dans le cas qui nous occupe, le gouvernement ne s'est donné que 12 heures d'avance.

L'hon. Stephen Harper (chef de l'opposition, PCC): Autrement dit, monsieur le Président, le premier ministre compte agir exactement comme l'a fait Jean Chrétien.

[Français]

Le premier ministre a affirmé à tort que la décision de lui remettre une copie avant les autres chefs appartenait au juge Gomery. Aujourd'hui, selon le juge, il est clair que le premier ministre a le choix.

Le premier ministre va-t-il faire ce qu'il doit faire, mettre fin aux cachotteries et donner immédiatement une copie du rapport à chacun des chefs de l'opposition?

Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, lorsqu'il s'agit d'un rapport de cette importance, les gouvernements reçoivent toujours une copie en premier, parce qu'ils doivent agir.

Les précédents sont clairs, comme je viens de le dire. Dans le cas de l'enquête concernant la Somalie, on a reçu le rapport trois jours d'avance. Dans le cas de la Commission Krever concernant le sang contaminé, on a reçu le document cinq jours d'avance. Dans le cas de la Commission sur les peuples autochtones, c'était 20 jours d'avance.

On vient de nous accorder le plus court délai possible, c'est-à-dire 12 heures.

* * *

● (1420)

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

L'hon. Stephen Harper (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre s'est engagé à agir différemment de M. Chrétien. Or, voilà qu'il agit de la même façon.

[Traduction]

J'ai une question complémentaire à poser sur un autre sujet. Je veux revenir à la situation honteuse où le gouvernement n'a pas fourni aux Autochtones un approvisionnement en eau propre et potable, malgré ses dépenses de 2,5 milliards de dollars en 12 ans.

Dans un article paru aujourd'hui, le sénateur Grafstein dit au monde entier que le caucus libéral connaissait l'ampleur de ce problème depuis 2001. Quand le premier ministre l'a-t-il appris?

L'hon. Andy Scott (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, nous avons admis que la situation des Autochtones était inacceptable et nous l'avons d'ailleurs dit dans le premier discours du Trône du gouvernement. Nous avons travaillé sur ce dossier à l'occasion de la rencontre des premiers ministres, la première du genre dans l'histoire du pays qui visait à examiner ces questions d'une manière audacieuse, innovatrice et exhaustive.

M. Jim Prentice (Calgary-Centre-Nord, PCC): Monsieur le Président, le 30 septembre, au cours de la période des questions, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien a décrit, en des mots qui le hanteront à jamais, sa stratégie de gestion de l'eau des premières nations comme étant un franc succès.

Les Canadiens ont appris la vérité la semaine dernière. Ce n'est pas du tout un grand succès, mais bien une honte nationale. Une somme de 2,5 milliards de dollars a été dépensée sur 12 ans. Soixante-quinze pour cent des communautés autochtones ont des problèmes d'eau et des recommandations de faire bouillir l'eau sont en vigueur dans 100 communautés.

Le ministre ne sait même pas faire la différence entre un franc succès et une honte nationale. Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas exigé sa démission?

L'hon. Andy Scott (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Monsieur le Président, jeudi dernier, le gouvernement a pris des mesures qui changeront pour toujours la vie des habitants de la communauté de Kashechewan. C'est là la preuve que nous nous occupons de la question. Les gens de Kashechewan ne seront plus jamais aux prises avec un tel problème.

M. Jim Prentice (Calgary-Centre-Nord, PCC): Monsieur le Président, le sénateur libéral Jerry Grafstein a confirmé aujourd'hui que le gouvernement libéral était au courant depuis au moins 2001 de la gravité des problèmes d'eau potable dans les communautés autochtones.

Quatre ans plus tard, aucune politique, aucun règlement ni aucune norme n'ont encore été adoptés à cet égard. Les libéraux se contentent de promesses et de belles paroles et le ministre en poste consent, en toute connaissance de cause, à laisser des personnes âgées et des enfants boire de l'eau contaminée pendant huit semaines.

Le premier ministre pourrait-il nous dire quel est le problème? Les promesses des libéraux sont-elles trompeuses ou le ministre...

Le Président: Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien a la parole.

L'hon. Andy Scott (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): Bien au contraire, monsieur le Président. Le problème dans cette communauté existe depuis 1957 et notre gouvernement y apporte dès maintenant des solutions permanentes.

Questions orales

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, au moment où les pétrolières accumulent des profits records, dans le cadre de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto, le ministre de l'Environnement demande au Québec de payer une deuxième fois afin de venir en aide aux « pòvres » pétrolières et à l'Alberta qui a de la difficulté à joindre les deux bouts.

Le Québec a déjà payé pour subventionner le développement pétrolier dans l'Ouest canadien et, maintenant, on lui demande de payer à nouveau pour l'aider à se nettoyer. Le premier ministre réalise-t-il que la stratégie de son gouvernement se soldera en faisant payer les Québécois et les Québécoises deux fois plutôt qu'une?

L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.): Non, monsieur le Président, pas du tout. Je ne sais pas pourquoi le chef du Bloc invente ce roman. Cela n'a rien à voir avec la réalité.

Tout le monde aura à faire sa part, mais il y aura moins de tonnes à aller chercher au Québec. Par conséquent, l'industrie québécoise pourra produire moins de tonnes. Des 45 mégatonnes de gaz à effet de serre que l'industrie devra réduire, il y en aura trois à aller chercher au Québec. Que veut-il? Qu'il n'y en ait que deux ou une? Que le Québec ne fasse rien pour la cause? Je pense que les Québécois veulent aider la cause du changement climatique, et ils aideront compte tenu de leurs capacités.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, les Québécois sont d'accord avec l'Assemblée nationale, puis, pour une fois, avec le ministre Mulcair, qui trouve méprisant le ministre de l'Environnement fédéral. Telle est la vérité, parce que ce ministre ne reconnaît pas les efforts passés.

Comment se fait-il qu'il ne peut pas reconnaître le passé quand c'est le temps de reconnaître les efforts du Québec, mais qu'il l'a reconnu quand c'était le temps que l'Alberta s'enrichissent? Il faudrait que nous payons pour les erreurs passées de l'Alberta. Toutefois, on ne reconnaît rien de ce que le Québec a fait de bien, et on dit défendre le Québec? C'est honteux!

• (1425)

L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, il n'y a aucun mépris. Il y a peut-être une différence de point de vue, mais pas de mépris. Je ne sais pas pourquoi le chef du Bloc lance des attaques personnelles relativement à un enjeu aussi important.

Je voudrais lui dire que tout le monde fera sa part, mais aussi que tout le monde profite du pétrole albertain. Tous les ans, il rapporte quelque 16 milliards de dollars dans les coffres des gouvernements — comme me l'a dit le ministre des Finances —, dont près de la moitié va au gouvernement fédéral et profite beaucoup. Je n'ai jamais entendu le chef du Bloc dire qu'il refusait la péréquation qui venait en bonne partie de l'Alberta, à moins bien sûr qu'on ne suive son projet de séparation, mais cela, c'est autre chose.

M. Michel Gauthier (Roberval—Lac-Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, le ministre de l'Environnement admet que l'Ouest canadien est au coeur du problème des émissions de gaz à effet de serre et affirme que la situation se serait améliorée presque partout dans le monde, sauf au Canada, puisque l'Ouest a intensifié sa production et, par conséquent, ses émissions pour répondre à la demande croissante des Américains.

Comment, à partir du constat que la riche Alberta est au coeur du problème, le ministre peut-il conclure à une solution qui consiste à faire payer le Québec encore plus qu'il ne l'a déjà fait?

L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, il sera possible d'aller chercher plus de tonnes là où il y a plus d'hydrocarbures. Il y en aura moins là où il y a de l'hydroélectricité.

Je n'arrive pas à comprendre en quoi il y a là une injustice. Ce qui est vrai, par contre, c'est que tout le monde devra faire sa part. Je sais que les Québécois veulent faire la leur, parce que le changement climatique est un enjeu trop important pour être considéré autrement qu'un effort collectif de tous les Canadiens.

M. Michel Gauthier (Roberval—Lac-Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, par une savante analyse économique, le ministre de l'Environnement tire la conclusion qu'il serait « contre-productif » de faire payer l'Alberta et le secteur pétrolier pour réparer les dégâts puisqu'ils sont si rentables pour le Trésor fédéral.

Comment le ministre peut-il prétendre que les Québécois doivent payer pour dépolluer le secteur pétrolier et que cela, selon le gouvernement fédéral, ce n'est pas « contre-productif » pour l'économie du Québec?

L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, je ne sais pas du tout ce que le Bloc a fumé. Où va-t-il chercher qu'on ne demandera pas à l'Alberta de faire un effort? Bien sûr qu'elle devra faire un effort. D'ailleurs, il est possible d'aller chercher beaucoup plus de tonnes de gaz à effet de serre en Alberta qu'au Québec, puisqu'au Québec, il y a l'hydroélectricité et, en Alberta, il y a le charbon, le pétrole et le gaz naturel.

Je pense que le Bloc a besoin d'un bon briefing sur la question.

* * *

LE COMMERCE INTERNATIONAL

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, dans son discours radiophonique, le premier ministre a dit que le commerce n'est possible que si les deux parties impliquées tiennent parole.

Il peut continuer de dire ce que l'administration Bush devrait faire, mais la seule personne qui l'écoute encore, c'est lui-même. Il n'a pas d'échéancier, pas de plan, pas d'aide pour l'industrie, seulement que des paroles, des paroles et des paroles.

Pense-t-il vraiment que son info-pub à la radio a changé quelque chose?

Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, si le chef du NPD l'a écouté, peut-être qu'il commence maintenant à comprendre l'envergure du problème.

Il est très clair que nous insistons pour que les Américains tiennent compte de l'esprit et de la lettre de l'entente. C'est certainement l'intention de les amener en cour parce que nous insistons sur nos acquis. Nous n'avons aucune intention de négocier ce que l'on a gagné.

[Traduction]

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, si le premier ministre veut imiter des chefs politiques comme Franklin Delano Roosevelt, le moins qu'il puisse faire, c'est proposer un plan de redressement à l'industrie du bois d'oeuvre.

Questions orales

Le fait est que cette industrie est laissée à elle-même. Il n'y a pas de plan, pas de date-butoir. Le gouvernement Bush n'est menacé d'aucune conséquence s'il continue d'écarter du revers de la main les demandes du Canada et les interminables palabres du premier ministre. Tous ces discours publicitaires à la radio prônant l'inaction ne sont d'aucune utilité pour les travailleurs et les entreprises, qui ont fait les frais de ce différend à raison de milliards de dollars.

Quand donc le premier ministre fera-t-il un geste qui sera respecté à Washington?

L'hon. John McCallum (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, comme cela a été dit clairement à plusieurs reprises à la Chambre, le gouvernement a été saisi de la question. Mon collègue, le ministre de l'Industrie, moi-même, nos collègues du Cabinet et du caucus se préoccupent tous vraiment de cette question, comme tous les députés. Nous travaillons très fort, en ce moment même, pour élaborer un plan qui répondra aux besoins de l'industrie d'un océan à l'autre.

* * *

● (1430)

DAVID DINGWALL

M. Brian Pallister (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement affirme que David Dingwall n'a rien fait de répréhensible, ce qui nous montre ce que le gouvernement considère comme acceptable. La vérification bidon de la semaine dernière a révélé que David Dingwall s'était fait rembourser par le Trésor public des dépenses personnelles comme des frais de déplacement, des frais de service de messageries — et le ministre du Conseil du Trésor aurait intérêt à écouter, lui qui prétend s'intéresser à la comptabilité —, des paquets de chewing-gum et même un massage.

Il y a tout juste deux semaines, le ministère des Pêches et des Océans a congédié des employés pour s'être servis des deniers publics à des fins personnelles. Le versement d'une indemnité de départ à David Dingwall ne montre-t-il pas que les libéraux ont deux poids deux mesures?

L'hon. John McCallum (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, j'ai dit que le député ternissait la réputation de tous les députés en portant des accusations non fondées. Aujourd'hui, je citerai le *StarPhoenix* de Saskatoon, qui dit que le chef de l'opposition « doit le reconnaître lorsque son parti porte atteinte à la réputation d'autrui avant même d'avoir des preuves et admettre ensuite son erreur quand la vérité est connue ».

Saskatoon se trouve tout près du domicile du député. Le message s'adresse à lui.

* * *

POSTES CANADA

M. Brian Pallister (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, quiconque désire, à la suite des travaux de la Commission Gomery, déterminer le degré de sincérité du gouvernement lorsqu'il est question de faire le ménage n'a qu'à écouter ce ministre. Le gouvernement ne veut rien savoir lorsqu'il s'agit de rendre des comptes.

Voici un autre bon exemple. La vérification bidon qui vise André Ouellet dure depuis 13 mois et n'a pas encore abouti. L'an dernier seulement, Revenu Canada a contrôlé 307 000 contribuables canadiens ordinaires. Pourquoi 307 000 Canadiens devraient-ils rendre des comptes alors qu'aucun libéral cossu n'a à le faire?

L'hon. John McCallum (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, je n'ai pas entendu le moindre soupçon d'excuse durant cette seconde question, que ce soit à propos de cette attaque visant le député dans un journal de Saskatoon ou de cette vieille affaire: il refuse toujours de reconnaître qu'il n'a pas le droit d'empêcher M. Ouellet de s'exprimer en français devant un comité de la Chambre des communes. Cela ne coûte pas grand-chose de s'excuser. Il n'est jamais trop tard pour le faire.

* * *

PARTENARIAT TECHNOLOGIQUE CANADA

M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC): Monsieur le Président, il a fallu moins d'un mois pour la vérification des dépenses de David Dingwall à la Monnaie royale canadienne. En revanche, on attend toujours le rapport final de la vérification de régularité de Partenariat technologique Canada, entreprise il y a plus d'un an.

La vérification de PTC porte sur les honoraires conditionnels. M. Dingwall a déclaré ouvertement qu'il toucherait des honoraires conditionnels à titre de lobbyiste, ce qui est interdit. Pourquoi la présentation du rapport de vérification de PTC se fait-elle attendre autant?

L'hon. David Emerson (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, la vérification de PTC dure depuis quelques mois. Elle se poursuivra encore pendant quelques mois.

Ces vérifications sont très complexes. Chacune nécessite de vastes recherches dans les écritures et les dossiers des entreprises visées.

Le gouvernement a pris les mesures nécessaires dans le cas de Bioniche. Nous avons recouvré tous les fonds des contribuables. Nous continuerons de faire des vérifications. Nous continuerons de recouvrer les sommes versées. Nous publierons les résultats lorsque nous pourrons le faire légalement et lorsque le travail sera terminé.

M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC): Monsieur le Président, le secret entourant l'affaire Dingwall et PTC est inacceptable.

La semaine dernière, le Comité de l'industrie a réclamé que le ministre publie les noms des cinq entreprises dont il a été déterminé qu'elles avaient violé leurs contrats ainsi que les sommes versées illégalement par ces cinq entreprises, dont Bioniche. Le gouvernement n'a pas donné suite à cette demande.

Le directeur du registre des lobbyistes a confirmé qu'il menait huit enquêtes pour manquement à la loi, mais il n'a pas révélé les noms des entreprises sous enquête.

Le ministre de l'Industrie va-t-il dire si M. Dingwall fait l'objet d'une enquête et s'il est mêlé aux affaires de l'une ou l'autre des cinq entreprises qui n'ont pas respecté leurs contrats?

L'hon. David Emerson (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je répondrai évidemment à la lettre que m'a envoyée le Comité de l'industrie. Nous le ferons aussi tôt que possible.

M. Dingwall n'est pas une entreprise bénéficiaire d'une subvention de PTC. Nous nous occupons des entreprises avec lesquelles nous passons des marchés. Nous faisons enquête sur elles. Nous continuerons de le faire. Nous continuerons de veiller à ce que les fonds publics soient entièrement recouvrés. Nous publierons les résultats de nos enquêtes dès que nous serons légalement en mesure de le faire et que nous aurons des résultats à publier.

Questions orales

[Français]

LE PROGRAMME DE COMMANDITES

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre avait dit qu'il agirait différemment de Jean Chrétien. Or, aujourd'hui il se réclame des précédents pour justifier que l'opposition n'aura la rapport que quelques heures avant de réagir et, encore, par le biais d'une seule personne isolée jusqu'au dépôt du rapport.

Comment peut-il expliquer qu'il reportait la responsabilité sur le juge Gomery la semaine dernière, alors que c'est bel et bien lui qui refuse à l'opposition la possibilité d'avoir le même temps que lui pour se préparer? Encore une fois, selon le premier ministre, c'est de la faute des autres.

• (1435)

[Traduction]

L'hon. Scott Brison (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, comme le premier ministre l'a dit plus tôt, le fait que le gouvernement obtienne les rapports de ce genre avant l'opposition relève d'une longue tradition.

En fait, le rapport Romanow a été reçu par le gouvernement un jour avant l'opposition, le rapport sur la Somalie, trois jours avant, et le rapport Krever, cinq jours avant l'opposition.

En fait, il s'agit d'une tradition commune aux deux partis. Le gouvernement progressiste-conservateur précédent a retenu le rapport de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada pendant 13 jours, et celui de la Commission royale sur la réforme électorale et le financement des partis, pendant huit jours, avant de les rendre publics.

[Français]

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Monsieur le Président, tous les précédents mentionnés sont sous le règne de Jean Chrétien. Le premier ministre dit que c'est encore Jean Chrétien, que c'est encore la faute des autres, des conservateurs. On sait que le rapport Gomery sera très volumineux et qu'il contiendra plusieurs centaines de pages et beaucoup d'informations auxquelles il faudra réagir rapidement.

Le premier ministre, contrairement à son propre engagement d'éliminer le déficit démocratique, n'accentue-t-il pas ce déficit en se gardant 16 heures pour préparer sa réaction, tandis que les partis d'opposition n'auront pas de temps de préparation, parce qu'il refuse de leur soumettre le rapport qu'il aura en main?

[Traduction]

L'hon. Scott Brison (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit plus tôt, le fait que les gouvernements canadiens obtiennent ces rapports avant l'opposition relève d'une tradition commune aux deux partis. Cela permet au gouvernement de les étudier et de préparer une réponse avant leur réception par l'opposition.

En réalité, le délai dont il est question est relativement court. Dans 12 heures, l'opposition pourra se lever de bon matin, se servir un bol de céréales et parcourir le rapport.

Je ne peux citer d'antécédents du Bloc québécois, puisque, Dieu merci, le Bloc québécois ne pourra jamais constituer le gouvernement du Canada.

[Français]

LES AUTOCHTONES

M. Bernard Cleary (Louis-Saint-Laurent, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement fédéral est fiduciaire des populations autochtones et il est donc, de ce fait, responsable de la pénible situation des Autochtones de Kashechewan.

Comment le gouvernement fédéral peut-il mettre autant de temps et d'énergie pour envahir les compétences du Québec et des provinces et ne pas trouver le temps ni les ressources pour s'occuper de ses propres responsabilités, surtout qu'il sait depuis 2003 pour Kashechewan?

[Traduction]

L'hon. Andy Scott (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.): C'est tout le contraire, monsieur le Président. Jeudi dernier, nous avons fait une annonce qui changera pour toujours la qualité de vie des Kashechewans. C'est ce qui démarquera le gouvernement actuel des autres. Nous prenons des mesures audacieuses pour changer les conditions de vie de premières nations. Ces problèmes existent depuis longtemps et nous nous y attaquons.

* * *

[Français]

LE LOGEMENT

M. Christian Simard (Beauport—Limoilou, BQ): Monsieur le Président, la SCHL multiplie les voyages et les *partys* d'un bout à l'autre du Canada et laisse dormir des surplus de plus de 4 milliards de dollars qu'elle pourrait utiliser pour construire des logements décentes pour les plus démunis, notamment pour les Autochtones.

Comment le ministre responsable du logement peut-il condamner les Autochtones à vivre dans des logements insalubres et dégradants à cause de l'inaction de la SCHL?

L'hon. Joe Fontana (ministre du Travail et du Logement, Lib.): Monsieur le Président, en ce qui concerne cette question, le Bloc n'a pas de crédibilité.

[Traduction]

En fait, je ne comprends pas comment le Bloc peut, d'une part, dire que nous n'utilisons pas l'excédent de la SCHL pour construire certains types de logements et, d'autre part, voter contre le budget, qui prévoyait l'investissement de 295 millions de dollars dans la construction de logements dans les réserves. Le Bloc a voté contre le projet de loi C-48, qui prévoit l'affectation de 1,6 milliard de dollars, notamment pour la construction de logements abordables pour les Autochtones, les Québécois et les Canadiens.

* * *

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, le programme des danseuses exotiques est un autre exemple qui montre que le discours public des libéraux est bien différent de leurs actions en coulisse. Il y a à peine un an, le premier ministre s'est retrouvé sur la sellette en raison du programme des danseuses exotiques. Il a dit aux Canadiens que le ministère « ...ne fait plus ces sondages. C'est terminé. » Le *Sun* d'Ottawa vient toutefois de révéler la triste vérité: le Canada accueille toujours à bras ouverts les danseuses exotiques.

Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas tenu sa promesse?

• (1440)

L'hon. Belinda Stronach (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et ministre responsable du nouveau démocratique, Lib.): Monsieur le Président, comme la loi l'exige, mon ministère émet un avis sur l'état du marché du travail pour toutes les professions légitimes au Canada. Il n'existe pas d'approbation générale et comme l'avis sur l'état du marché du travail a été retiré en décembre 2004, RHDC évalue les demandes des employeurs au cas par cas.

Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, ce n'est pas ce que le gouvernement a promis. Le ministre de l'Immigration a dit: « Ce programme a été annulé », « La catégorie des danseuses exotiques n'existe plus » et « Le programme n'existe plus ». Les Canadiens ont fait l'erreur de croire les libéraux. On apprend maintenant que le gouvernement sanctionne toujours le recrutement de femmes vulnérables en sachant pleinement que plusieurs d'entre elles seront maltraitées et exploitées.

Pourquoi le gouvernement est-il complice de la traite des femmes?

L'hon. Belinda Stronach (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et ministre responsable du nouveau démocratique, Lib.): Monsieur le Président, nous avons passé en revue les procédures qui sont en place. Nous voulons nous assurer que nous disposons des mécanismes de protection appropriés quand nous émettons des avis sur l'état du marché du travail.

Je le répète, il n'existe pas d'avis général sur l'état du marché du travail. Ces demandes sont examinées au cas par cas. Nous devons émettre un avis pour toutes les professions légitimes du pays.

* * *

LA SANTÉ

Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC): Monsieur le Président, on a rapporté que certains oiseaux avaient été trouvés porteurs de la souche H5 de la grippe aviaire au Manitoba et au Québec. Des analyses plus poussées confirmeront s'il s'agit de l'inquietante souche H5N1 qui a causé des décès en Asie.

Le gouvernement fera-t-il part immédiatement à la Chambre et à tous les Canadiens de son plan contre la grippe aviaire?

L'hon. Andy Mitchell (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre d'État (Initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario), Lib.): Monsieur le Président, entre autres mesures que nous nous sommes engagés à prendre, nous évaluerons avec précision le niveau de grippe aviaire chez les oiseaux sauvages. C'est exactement ce que nous sommes en train de faire. Nous avons procédé à une étude. Certains des résultats sont déjà connus, car ils ont été rendus publics aujourd'hui.

Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC): Monsieur le Président, une fois que le gouvernement aura signé un contrat d'approvisionnement de vaccins avec ID Biomédical, il faudra 12 mois pour produire un vaccin expérimental contre la grippe aviaire. Ce sont les contribuables qui assumeront le coût de l'usine à biosécurité élevée. Il faudra compter huit mois pour la construction de l'usine et deux mois pour son homologation. Il faudra ensuite deux mois de plus pour produire le vaccin.

Le gouvernement se sent-il rassuré à l'idée que notre capacité de production de vaccins ne sera pas opérationnelle avant la fin de 2006?

L'hon. Ujjal Dosanjh (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, nous avons été le premier pays à signer un contrat avec une entreprise, ici même au Canada, pour nous doter d'une capacité

Questions orales

nationale de production de vaccins. Ce vaccin sera disponible. Une fois la souche du virus isolée, nous serons en mesure de distribuer le vaccin cinq à six mois plus tard. Cela prend quand même un certain temps.

Il est important de reconnaître qu'il n'est absolument pas nécessaire d'ameuter le public à ce sujet.

* * *

[Français]

LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

L'hon. Denis Paradis (Brome—Missisquoi, Lib.): Monsieur le Président, dernièrement, dans Brome—Missisquoi, avec nos voisins des États-Unis, nous avons fait un important exercice en matière de sécurité à la frontière. Les militants du Bloc, eux, réunis en congrès, ont parlé entre autres de la création d'une armée dans un Québec souverain, comprenant bien sûr des espions, mais n'ont même pas soulevé des sujets aussi importants et aussi pressants que la sécurité dans les transports, entre autres dans le transport en commun.

Le ministre des Transports peut-il nous dire ce qu'il pense de cette approche du Bloc?

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, il est évident que le Bloc ne se préoccupe pas de la sécurité des utilisateurs du transport en commun. Le chef du Bloc est obnubilé par la mise en place de l'armée de la République du Québec ou par l'embauche d'espions. La seule chose que le chef du Bloc n'a pas annoncée en fin de semaine, c'est si les jeunes Québécois n'embarquaient pas dans son projet farfelu, imposerait-il le service obligatoire?

Des voix: Oh, oh!

• (1445)

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons procéder à la prochaine question. L'honorable député de Burnaby—Douglas a la parole.

* * *

[Traduction]

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

M. Bill Siksay (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, il y a 12 ans, les libéraux ont promis de faire passer le taux annuel d'immigration à 1 p. 100 de la population. Compte tenu des espoirs de réunification des familles et du besoin de travailleurs qualifiés dans notre pays, nombreux sont ceux qui ont cru à cette promesse. Année après année, le gouvernement n'atteint pas son objectif. Il le manquera également en 2005, laissant ainsi tomber, encore une fois, des familles, des employeurs et des candidats à l'immigration. Malgré un accroissement prévu l'an prochain, le nouvel objectif est bien en deçà de ce qui avait été promis.

Pourquoi le premier ministre persiste-t-il à refuser de tenir la promesse libérale de 1 p. 100 et de redresser un bilan caractérisé par l'échec?

L'hon. Hedy Fry (secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, le rapport de 2004-2005 sur le rendement du ministère sera déposé aujourd'hui. Pour la cinquième année d'affilée, nous avons atteint et même dépassé nos objectifs.

M. Bill Siksay (Burnaby—Douglas, NPD): Mais ils n'ont pas tenu leurs promesses, monsieur le Président.

Questions orales

Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration a annoncé une augmentation de 10 000 personnes l'objectif en matière d'immigration pour l'an prochain. Cela représente un bond de 4 p. 100. Il y a un arriéré de 700 000 demandes non traitées dans le système, ce qui signifie que des familles attendent des êtres chers et que les employeurs ne peuvent recruter les travailleurs qualifiés dont ils ont besoin. Le gouvernement fait tout un plat d'une annonce on ne peut plus modeste.

Comment, au juste, un maigre relèvement de 4 p. 100 de l'objectif pour l'an prochain permettra-t-il de résorber l'arriéré, de réunir les familles et de recruter des travailleurs qualifiés?

L'hon. Hedy Fry (secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, en avril dernier, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration a déposé un rapport et certains plans qui relèveraient le nombre de parents et de grands-parents, et qui favoriseraient la réunification des familles.

Bon nombre des objectifs que nous nous fixons doivent être convenus avec les provinces. En ce moment, c'est que nous nous employons à faire : nous cherchons à aller de l'avant en fonction de nos capacités et de celles des provinces d'assurer l'établissement de ces immigrants.

* * *

LA SÉCURITÉ FRONTALIÈRE

M. Peter MacKay (Nova-Centre, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement libéral, à Ottawa, mine la sécurité frontalière en fondant sa stratégie non pas sur le renseignement ou le travail de terrain, mais sur des contingents.

Le plan de gestion de la frontière du gouvernement établit pour les fouilles des normes quantitatives artificielles qui passent avant l'objectif qui devrait être de trouver des marchandises de contrebande. Un agent a déclaré que ces chiffres gonflés s'inscrivaient dans une campagne de relations publiques. Il s'agit d'accroître les fouilles pour que les gestionnaires touchent plus de primes, au lieu de prendre les criminels.

Nous savons que le premier ministre aime de faux chiffres, mais comment se fait-il que le gouvernement menace la sécurité des Canadiens et de nos douaniers? Pourquoi les libéraux se préoccupent-ils davantage de l'image qu'ils donnent que des mesures concrètes qu'ils prennent?

L'hon. Anne McLellan (vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, je souhaiterais que le député ne croie pas tout ce qu'il lit dans les journaux. Il aurait dû être avec moi ce matin devant le Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense où le président de l'ASFC, M. Alain Jolicoeur, et moi-même avons répondu à ces allégations. M. Jolicoeur a déclaré catégoriquement que les allégations parues dans les journaux étaient fausses.

Je peux garantir à tout le monde que l'ASFC est une agence de services frontaliers moderne, qui répond aux besoins du XXI^e siècle et qui fonde ses activités sur le renseignement.

M. Peter MacKay (Nova-Centre, PCC): Monsieur le Président, je préfère me fier aux douaniers qu'à la ministre et à ses doreurs d'image.

Non seulement les fouilles ne visent pas un objectif souhaitable, mais les libéraux mettent l'accent sur les contingents et la perception des droits plutôt que sur la sécurité publique à la frontière. Il y a plus d'un millier de points d'entrée au Canada et 250 routes sans surveillance. Comme les détachements de la GRC ont été fermés, le

syndicat propose d'armer les douaniers d'un pistolet et d'effectuer des patrouilles. Récemment, les agents ont déclenché un arrêt de travail plutôt que d'être confrontés à des individus dangereux et armés.

Pourquoi le gouvernement risque-t-il la sécurité des Canadiens et des agents de première ligne? Comment peut-il s'attendre à empêcher l'entrée de dangereux terroristes et de passeurs de drogue...

Le Président: La vice-première ministre a la parole.

L'hon. Anne McLellan (vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, premièrement, permettez-moi de garantir à tout le monde que, aux termes du Code canadien du travail, les autorités procèdent à des évaluations de ces prétendues situations dangereuses et qu'elles ont pu ainsi déterminer que les douaniers n'étaient absolument pas menacés.

En ce qui concerne les patrouilles frontalières, là encore, comme M. Jolicoeur et moi-même l'avons dit au comité sénatorial ce matin, l'ASFC et la GRC examinent les moyens d'accroître la surveillance à nos frontières. Je m'attends à ce que dans les mois à venir...

● (1450)

Le Président: Le député de Port Moody—Westwood—Port Coquitlam a la parole.

* * *

LES AÉROPORTS

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): Monsieur le Président, jeudi, en réponse à une question que j'ai posée au sujet des loyers des aéroports et de la taxe d'aéroport à l'aéroport Pearson, le ministre des Transports a déclaré qu'il était injuste pour les gens de Toronto de dire qu'ils sont pénalisés car ils devraient être reconnaissants.

Voici les faits: l'aéroport Pearson paie deux tiers des taxes d'aéroport au Canada mais ne reçoit qu'un tiers du trafic voyageur. C'est deux tiers des taxes, mais un tiers des passagers. Comment le ministre des Transports peut-il affirmer que c'est juste?

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, un fait est vrai et c'est que le ministre des Finances et le gouvernement ont accordé un allègement de 8 milliards de dollars en frais aux aéroports du Canada, dont 5 milliards à l'aéroport de Toronto. Je crois que cinq milliards de dollars ce n'est pas négligeable.

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): Monsieur le Président, deux tiers des taxes pour un tiers des passagers. Le ministre a enfoncé le clou en ajoutant que, si Toronto avait trop de trafic et que le loyer y était trop élevé, Montréal serait heureuse de décharger Toronto.

L'aéroport Pearson est la plaque tournante d'Air Canada. Maintenant, sous l'administration libérale, cet aéroport est devenu le plus cher du monde en raison des taxes élevées. La solution du ministre consiste à encourager les transporteurs aériens à quitter Toronto pour aller s'installer dans sa propre ville.

Le ministre plaisantait-il ou était-il convaincu de l'insanité qu'il a dite?

Questions orales

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je crois que le député a un problème de mémoire, parce que j'ai aussi suggéré de les envoyer à Vancouver, et il était d'accord avec moi là-dessus. De toute évidence, des gens à Hamilton, London, Moncton et ailleurs au Canada aimeraient avoir plus de trafic. Nous sommes tous heureux que Toronto ait tout ce trafic, mais elle doit payer le loyer. Cette ville reçoit beaucoup de passagers et fait des affaires en or. Tout le monde doit payer son loyer.

* * *

[Français]

LE BOIS D'OEUVRE

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, hier, le premier ministre s'est adressé à la population pendant deux minutes pour tenter de justifier les gestes posés par son gouvernement dans le dossier du bois d'oeuvre et pour dénoncer, encore une fois, l'attitude des États-Unis. Cette allocution n'apporte absolument rien de concret et ne prévoit rien pour venir en aide à l'industrie du bois d'oeuvre.

Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas profité de ces deux minutes pour annoncer qu'il donnera des garanties de prêts aux compagnies victimes de cette crise, comme l'exige l'ensemble de l'industrie?

L'hon. John McCallum (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit il y a quelques minutes, les ministres, dont mon collègue, le ministre de l'Industrie et surtout les députés de notre caucus travaillent très fort pour considérer les options et pour donner de l'aide à cette industrie extrêmement importante à travers le pays. C'est cela que nous sommes en train de faire maintenant.

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre a pris deux minutes pour répéter ce que l'on sait. D'ailleurs, le ministre vient de faire exactement la même chose. En 30 secondes, je lui dis que son gouvernement est mou face aux Américains, qu'il n'a aucune stratégie et que si cela va si mal dans l'industrie du bois d'oeuvre, c'est leur faute.

En 30 secondes, aura-t-on des garanties de prêts pour les entreprises qui en ont besoin, oui ou non?

L'hon. John McCallum (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, la réponse n'est pas oui ou non, mais peut-être. Nous considérons les options. Ce que vient de suggérer le député est une option. Mon collègue, le ministre de l'Industrie et moi-même, et surtout les membres de notre caucus considérons un grand nombre d'options et nous espérons que nous aurons des réponses bientôt.

* * *

LE LOGEMENT

M. Colin Carrie (Oshawa, PCC): Monsieur le Président, nous avons vu à la télévision les taudis de la réserve de Kashechewan. Trente-cinq mille familles des premières nations ont besoin d'aide selon la SCHL.

Comment expliquer que la SCHL accumule un surplus de plus de 4 milliards de dollars et se paie la traite dans de grands hôtels cinq étoiles, quand autant de familles continuent à vivre dans des habitations du tiers-monde? C'est scandaleux.

[Traduction]

L'hon. Joe Fontana (ministre du Travail et du Logement, Lib.): Monsieur le Président, comme c'est étrange que les

conservateurs veuillent que je me serve du surplus de la SCHL pour promouvoir le logement abordable, ce que l'on fait déjà d'ailleurs. Ils se sont opposés au budget qui consacrait 295 millions de dollars au logement pour les Autochtones. Ils se sont opposés au projet de loi C-48, qui avait essentiellement pour objet de construire de plus en plus de logements pour les Autochtones, dans les réserves et hors réserves.

Le mois prochain, le premier ministre, les premiers ministres des provinces et les dirigeants autochtones discuteront d'un programme d'amélioration domiciliaire pour les Autochtones, qui s'appliquera autant aux réserves qu'à l'extérieur des réserves.

● (1455)

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Monsieur le Président, personne n'a voté pour le genre de surplus et de dépenses inconsidérées que l'on constate à l'heure actuelle.

La Société canadienne d'hypothèques et de logement a accumulé un surplus de 4 milliards de dollars aux dépens des acheteurs de logements. Il est évident que les primes de la SCHL sont toujours bien trop élevées. Celles-ci ajoutent des milliers de dollars au coût des hypothèques. Le gouvernement prétend que ce surplus est destiné au logement social.

Pourquoi les acheteurs de logements, qui n'ont pas les moyens de faire un paiement initial de 25 p. 100, financent-ils les programmes sociaux du gouvernement?

L'hon. Joe Fontana (ministre du Travail et du Logement, Lib.): Monsieur le Président, je sais que les conservateurs n'ont pas de politique en la matière, mais je me demande quand même où est-ce qu'ils étaient ces dernières années. La SCHL offre aux gens qui achètent leur premier logement la possibilité d'avoir une hypothèque de 95 p. 100. Nous avons élaboré des programmes incroyablement novateurs afin que ce soit possible. Il n'y a jamais eu autant de gens propriétaires de leur propre logement. Le secteur à but non lucratif et les coopératives d'habitation sont dispensés d'avoir à payer des primes. Nous avons réduit les primes de 30 p. 100 pour le secteur privé. Nous avons beaucoup fait et nous continuons à faire beaucoup.

Le parti d'en face, lui, n'a ni politique en matière de logement ni idée à proposer.

* * *

[Français]

LES AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES

Mme Françoise Boivin (Gatineau, Lib.): Monsieur le Président, le week-end dernier, on a appris que le chef du Bloc n'a pas seulement continué à jouer avec ses petits bonhommes de guerre, mais a continué à déverser son lot de récriminations contre le gouvernement du Canada.

Qu'en pense la ministre des Affaires intergouvernementales?

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, le Bloc devrait se souvenir de ce que dit l'ancien secrétaire de René Lévesque et l'actuel candidat du PLQ dans Outremont, à l'effet que les dernières années ont clairement démontré que le Québec peut très bien se développer dans le cadre fédéral actuel.

Preuve en est que dans les dernières années, on a signé 149 ententes avec le Québec, dont celle de vendredi dernier, concernant le dossier de l'apprentissage et la garde des jeunes enfants.

C'est la preuve flagrante que le Canada fonctionne.

Questions orales

[Traduction]

LES RESSOURCES HUMAINES ET LE DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES

M. Mark Warawa (Langley, PCC): Monsieur le Président, à la suite des pressions exercées par les conservateurs, le gouvernement libéral a finalement dû élargir l'accès aux prestations de compassion. Comme nous le disions depuis le début, la ministre avait le pouvoir discrétionnaire d'apporter les changements nécessaires, mais des familles ont souffert à cause d'une inertie qui a duré des mois.

Sue, une électricienne de ma circonscription, est l'une des nombreuses personnes au Canada à n'avoir pu bénéficier de soins de compassion pendant ses derniers moments.

La ministre aidera-t-elle les familles à qui l'on a refusé la prestation de compassion en ces moments difficiles...

Le Président: La ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences a la parole.

L'hon. Belinda Stronach (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et ministre responsable du nouveau démocratique, Lib.): Monsieur le Président, nous avons mis en place le programme de prestations de compassion l'an dernier. Nous y apportons actuellement des modifications qui le rendront accessible à un plus grand nombre de personnes. Nous examinons cela actuellement.

En réponse à la question du député, si celui-ci veut bien communiquer avec moi, je serai heureuse d'examiner le cas qu'il a mentionné.

Mme Lynne Yelich (Blackstrap, PCC): Monsieur le Président, selon ce qui a été rapporté récemment par les médias, le gouvernement s'apprêtait à modifier la prestation de compassion qui laissait grandement à désirer, de manière à ce qu'un Canadien en phase terminale puisse désigner une personne de son choix pour prendre soin de lui. Les changements étaient apparemment « imminents ». Des semaines se sont toutefois écoulées depuis, et les Canadiens attendent toujours une annonce concernant l'entrée en vigueur de ces modifications.

La ministre peut-elle dire clairement à quel moment ces changements entreront en vigueur, le cas échéant, et ce qu'elle entend par « imminent »? Se pourrait-il qu'ils entrent en vigueur avant les élections?

L'hon. Belinda Stronach (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et ministre responsable du nouveau démocratique, Lib.): Monsieur le Président, le programme de prestations de compassion est vraiment très important. Nous allons élargir la définition de la personne qu'un mourant peut recommander pour s'occuper de lui pendant ses derniers moments. Nous allons examiner la question, et des changements devraient être apportés très prochainement.

* * *

[Français]

LE BOIS D'OEUVRE

Mme France Bonsant (Compton—Stanstead, BQ): Monsieur le Président, au lieu de profiter de son allocution à la radio hier pour annoncer des mesures concrètes pour venir en aide à l'industrie du bois d'oeuvre et aux travailleurs touchés par la crise, le premier ministre s'est cantonné dans sa rhétorique habituelle.

Comment le premier ministre a-t-il pu parler du bois d'oeuvre sans consacrer au moins 15 secondes à l'annonce d'assouplissements à

l'assurance-emploi, pour éviter que les travailleurs touchés par le conflit se retrouvent sans revenu?

● (1500)

L'hon. John McCallum (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit déjà, le gouvernement travaille fort dans ce dossier. Même si l'on ne voulait pas travailler, les pressions de notre caucus sont énormes, tout comme celles de chaque région du pays. En raison de ces pressions de notre caucus, nous aurons une solution bientôt.

* * *

[Traduction]

LES PERSONNES ÂGÉES

M. Mario Silva (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, de nombreux Canadiens du troisième âge ne sont pas entièrement au courant des avantages auxquels ils sont admissibles. Certaines indications portent à croire que nombre d'aînés ne reçoivent effectivement pas tous les paiements auxquels ils ont droit par rapport aux contributions qu'ils ont faites.

Je demande au ministre quelle mesure il a prise pour s'assurer que nos aînés reçoivent tous les avantages auxquels ils ont droit.

L'hon. Tony Ianno (ministre d'État (Famille et Aidants naturels), Lib.): Monsieur le Président, nous voulons nous assurer que tous les aînés admissibles au SRG le reçoivent. Chaque année, 1,3 million des 1,6 million d'aînés qui touchent le SRG voient leur participation au programme automatiquement renouvelée lors de leur déclaration de revenus. Pour les autres, nous faisons de la publicité, des envois postaux et nous continuons à communiquer.

Nous nous préoccupons du sort des plus vulnérables de notre société. C'est pourquoi nous avons bonifié le SRG, et l'augmentation atteindra 433 \$ lorsqu'elle sera entièrement mise en oeuvre. J'invite les députés à communiquer avec leurs électeurs et à s'assurer qu'ils reçoivent tout ce à quoi ils ont droit.

* * *

L'ÉTHIQUE

Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD): Monsieur le Président, la tolérance du gouvernement libéral à l'égard de la corruption est sans limite. Un ancien sous-ministre adjoint de Santé Canada se fait prendre en flagrant délit de fraude et de corruption — une affaire de dizaines de millions de dollars — et il passe quatre mois en prison. Et maintenant, suivant la recommandation du ministère public, ce même individu s'en tire sans avoir à passer plus de temps en prison, et ce, pour une condamnation de fraude fiscale de 100 000 \$.

Le gouvernement va-t-il finalement s'attaquer à la corruption? Pourquoi les lobbyistes l'emportent-ils sur les divulgateurs, le favoritisme sur le mérite, et les libéraux sur les Canadiens?

L'hon. Reg Alcock (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée de me donner l'occasion de parler des mesures que nous avons prises récemment sous la direction du premier ministre.

Le gouvernement a mis en place le programme de vérification interne le plus efficace de tous ceux établis par des gouvernements dans le monde. Il a travaillé fort ces 18 derniers mois pour restructurer son mode de gouvernance, de surveillance et de gestion financière. Je ne crois pas que le gouvernement ait quoi que ce soit à envier à quiconque.

RECOURS AU RÈGLEMENT

DÉPÔT D'UNE LETTRE DU JUGE GOMERY

L'hon. Stephen Harper (Calgary-Sud-Ouest, PCC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Durant la période des questions, j'ai fait référence à une lettre que le juge John H. Gomery m'a adressée et qu'il a aussi adressée au chef du Bloc québécois et à celui du Nouveau Parti démocratique. Je demande le consentement pour déposer la lettre.

Le Président: Y a-t-il consentement unanime pour que le député dépose ce document?

Des voix: D'accord.

LES QUESTIONS ORALES — DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le Président: Je suis maintenant prêt à rendre ma décision sur le rappel au Règlement soulevé le 18 octobre 2005 par l'honorable leader de l'opposition officielle à la Chambre au sujet de l'emploi de l'expression « induire en erreur » pendant la période des questions.

[Français]

J'aimerais remercier l'honorable député d'avoir soulevé cette question, ainsi que l'honorable député de Glengarry—Prescott—Russell et l'honorable député de Calgary-Sud-Est de leurs interventions.

[Traduction]

Au cours de la période des questions ce jour-là, l'honorable député de Calgary-Centre-Nord a posé au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien une question qu'il a terminée de la façon suivante, et je cite: « Pourquoi le ministre a-t-il induit la Chambre en erreur? » À ce moment-là, j'ai exprimé mon désaccord avec l'emploi d'une telle expression dans ce contexte. J'avais fait une remarque semblable lorsque la même expression avait été utilisée pendant la période des questions du 27 septembre 2005.

Or, après la période des questions, l'honorable leader de l'opposition à la Chambre a fait valoir que l'expression « induire en erreur » avait déjà été acceptée à maintes reprises en cours de débat et qu'elle n'avait été jugée non parlementaire que lorsqu'elle était accompagnée de qualificatifs tels « intentionnellement » ou « de façon délibérée ». L'honorable député a cité à l'appui trois décisions du Président.

Dans son intervention, l'honorable député de Glengarry—Prescott—Russell a signalé que le commentaire 489 de la sixième édition du *Beauchesne* énumérait une série de cas où l'expression « induire en erreur » avait été tenue pour non parlementaire. Il a aussi indiqué que le Président a toujours le pouvoir discrétionnaire de déclarer irrecevable tout propos qui sème le désordre à la Chambre. Pour sa part, l'honorable député de Calgary-Sud-Est a soutenu que l'expression aurait dû être acceptée, vu qu'elle avait été admise à maintes reprises au cours des dernières années.

Bien que je comprenne le souci de certitude et d'uniformité des députés quant au caractère acceptable des propos tenus à la Chambre, je crains qu'il ne soit pas possible d'affirmer que tel ou tel terme est toujours parlementaire ou toujours non parlementaire. La raison est que la détermination de l'acceptabilité ne repose pas entièrement sur les mots comme tels, mais sur la façon dont ils sont utilisés et la réaction qu'ils provoquent. Je porte à l'attention des honorables députés le passage suivant de l'ouvrage *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, à la page 526, que je me permets de citer:

Lorsqu'il doit décider si des propos sont non parlementaires, le Président tient compte du ton, de la manière et de l'intention du député qui les a prononcés, de la

Décision de la présidence

personne à qui ils s'adressaient, du degré de provocation et, ce qui est plus important, de la question de savoir si oui ou non les remarques faites ont semé le désordre à la Chambre. Ainsi, des propos jugés non parlementaires un jour pourraient ne pas nécessairement l'être le lendemain.

• (1505)

[Français]

Il n'est donc pas surprenant que les honorables députés puissent citer des exemples où des propos ont été acceptés dans certaines circonstances et ne l'ont pas été dans d'autres. Le passage cité continue ainsi:

La codification du langage non parlementaire s'est révélée impossible, car c'est du contexte dans lequel les mots ou phrases sont utilisés dont le Président doit tenir compte lorsqu'il décide s'ils devraient ou non être retirés.

[Traduction]

J'aimerais également porter à l'attention des honorables députés deux décisions rendues par mon prédécesseur, le Président Parent, le 17 février 1997 et le 5 novembre 1998. En réponse aux arguments qui contestaient l'acceptabilité des expressions « induire en erreur » et « travestir / présenter sous un faux jour », le Président Parent a indiqué que le ton de voix, le contexte et l'intention étaient les facteurs déterminants à considérer pour trancher la question.

J'essaie toujours d'accorder aux honorables députés le plus de latitude possible lorsqu'ils expriment leurs points de vue car, à mon avis, la Chambre devrait être un lieu où l'on peut présenter de solides arguments et tenir de vigoureux débats. En fait, je dois avouer, comme me l'a rappelé l'honorable leader de l'opposition officielle à la Chambre, que j'ai même déjà permis l'emploi du terme « induire en erreur » dans certaines questions sans qu'il soit accompagné d'un qualificatif. Je me permets cependant d'ajouter que je n'ai jamais été tout à fait à l'aise avec l'emploi de ce terme dans la formulation de questions, même si j'ai fini par le tolérer dans les préambules aux questions.

Dans le cas qui nous occupe, j'ai jugé que le ton de la question suggérait que le ministre induisait délibérément la Chambre en erreur. Mais je n'ai pas demandé à l'honorable député de Calgary-Centre-Nord de retirer ses paroles; je l'ai seulement mis en garde, de même que tous les honorables députés, pour qu'ils fassent preuve de prudence dans le choix de leurs termes. Puisque la Chambre demande une clarification de la question, permettez-moi de dire qu'à partir de maintenant la présidence entend surveiller de très près l'emploi de l'expression « induire en erreur » et qu'il est peu probable que je l'accepte dorénavant dans les questions directes.

J'espère que les honorables députés se rendent compte que la fonction de présider à la période des questions est plus un art — voire même un art de la magie noire diront certains — qu'une science. Il revient toujours à votre Président d'assurer le maintien d'un certain degré de civilité et de respect mutuel pendant le déroulement des débats, comme le veut l'usage de cette Chambre. Or, la vigilance de l'honorable leader de l'opposition officielle à la Chambre m'a été très utile dans l'étude de cette situation et d'autres cas semblables. Je continue donc à compter sur sa collaboration et celle de tous les autres députés afin d'être bien en mesure de relever les défis que notre singulière période des questions pose à tout Président.

Encore une fois, je remercie le leader de l'opposition à la Chambre d'avoir soulevé cette question.

Affaires courantes

L'EMPLACEMENT DE LA CIRCONSCRIPTION DE PORTAGE—LISGAR

M. Brian Pallister (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, durant la période des questions, en réponse à une question, le ministre du Revenu a cité des propos en disant qu'ils m'intéresseraient particulièrement puisqu'ils étaient tirés d'un journal de Saskatoon, précisant que cette ville était très près de ma circonscription.

J'aime évidemment beaucoup Saskatoon et la belle province de la Saskatchewan, mais pour qu'il n'y ait plus jamais confusion, je tiens à dire clairement que ma circonscription est située dans la belle province du Manitoba et que j'habite en fait à environ dix heures de Saskatoon. Afin de m'assurer que le ministre n'atterrit pas par erreur, avec son Challenger, à dix heures de sa destination, avec la permission de la Chambre, j'aimerais déposer une carte, dessinée à la main, du Manitoba et de l'Ouest du Canada, carte qu'il pourra consulter au besoin.

Le Président: Le député n'a pas besoin de déposer la carte. Il n'a qu'à la faire parvenir au ministre. Nous avons des pages ici qui seraient heureux d'apporter la carte au ministre. Je suggère qu'il procède de cette façon au lieu de déposer une carte dessinée à la main.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

Le Président: J'ai l'honneur de déposer le rapport de la délégation parlementaire canadienne concernant sa visite en République tchèque et en Slovaquie du 19 au 23 septembre 2005.

* * *

● (1510)

[Français]

LE RAPPORT DE 2004-2005 DU CSARS

L'hon. Roy Cullen (secrétaire parlementaire de la ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 53 de la Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le rapport de 2004-2005 du CSARS.

[Traduction]

Il s'agit d'un examen opérationnel du Service canadien du renseignement de sécurité.

* * *

LES RAPPORTS SUR LE RENDEMENT DE 2004-2005

L'hon. Reg Alcock (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.): Monsieur le Président, dans le cadre d'une action intégrée visant à informer les parlementaires et les Canadiens du rendement gouvernemental, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, les 90 rapports sur le rendement produits par les ministères et organismes pour 2004-2005.

[Français]

LE RAPPORT DE 2005 SUR L'IMMIGRATION

L'hon. Hedy Fry (secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 32(2) du Règlement, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, et au nom du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, le rapport annuel sur l'immigration pour l'année 2005.

* * *

[Traduction]

CERTIFICAT DE NOMINATION

L'hon. Dominic LeBlanc (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 110(2) du Règlement, je dépose un certificat de nomination concernant la Corporation commerciale canadienne. Ce certificat est renvoyé au Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international.

* * *

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

L'hon. Dominic LeBlanc (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à 19 pétitions.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

COMPTES PUBLICS

M. John Williams (Edmonton—St. Albert, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le vingt et unième rapport du Comité permanent des comptes publics, intitulé *Comptes publics du Canada 2005*. Conformément à l'article 109 du Règlement, le comité demande que le gouvernement dépose une réponse à ce rapport dans un délai de 120 jours.

JUSTICE, DROITS DE LA PERSONNE, SÉCURITÉ PUBLIQUE ET PROTECTION CIVILE

M. John Maloney (Welland, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le quatorzième rapport du Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile. Conformément à l'alinéa 97.1(3)a) du Règlement, je demande une prolongation de 30 jours de séance pour l'examen du projet de loi C-215, Loi modifiant le Code criminel (peine consécutive en cas d'usage d'une arme à feu lors de la perpétration d'une infraction).

Le Président: Conformément à l'alinéa 97.1(3)a) du Règlement, une motion portant adoption dudit rapport est réputée proposée, la question est réputée mise aux voix et un vote par appel nominal est réputé demandé et reporté au mercredi 2 novembre 2005, juste avant la période réservée aux initiatives parlementaires.

Affaires courantes

M. John Maloney (Welland, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le quinzième rapport du Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile. Le comité s'est penché sur les qualités et les compétences de Catherine Ebbs, la personne nommée au poste de président du Comité externe d'examen de la Gendarmerie royale du Canada, et l'estime compétente pour exercer les fonctions du poste.

* * *

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, si vous le demandiez, vous constateriez qu'il y a consentement unanime pour l'adoption de la motion suivante, que je propose en collaboration avec des collègues de tous les autres partis. La motion se lit ainsi:

[Traduction]

Que la Chambre exprime son profond désarroi et sa consternation à l'égard des déclarations antisémites du président iranien Mahmoud Ahmadinejad à l'égard de l'État d'Israël;

Que d'appeler à la destruction de l'État d'Israël et de menacer tous les gouvernements musulmans disposés à le reconnaître est inadmissible, incite à la violence, au racisme, et mine l'espoir d'un règlement pacifique du conflit israélo-arabe;

Que la Chambre exhorte le gouvernement du Canada à faire part de ses sentiments à ce sujet au gouvernement d'Iran et à la communauté internationale à l'occasion de la 60^e session de l'Assemblée générale des Nations Unies;

Qu'étant donné le manque de coopération de la part de l'Iran avec l'Agence internationale d'énergie atomique et considérant le manque de respect face aux droits humains dans ce pays, cette affaire demande une attention immédiate de la communauté internationale.

● (1515)

[Français]

Le Président: L'honorable députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine a-t-elle le consentement unanime de la Chambre afin de présenter cette motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: La Chambre a entendu l'énoncé de la motion. Lui plaît-il de l'adopter?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

[Traduction]

PÉTITIONS

L'ENVIRONNEMENT

M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PCC): Monsieur le Président, je présente aujourd'hui une pétition au nom des citoyens du Nouveau-Brunswick et d'autres provinces qui s'opposent à la construction d'un terminal de gaz naturel liquéfié du côté américain de la baie Passamaquoddy. Comme beaucoup d'entre nous, les pétitionnaires croient que la construction du terminal mettrait inutilement en péril l'environnement, l'économie et la santé des citoyens, compte tenu du fait que la construction de quatre autres terminaux a récemment été approuvée au Canada, lesquels desserviront tous le marché américain.

Nous faisons plus que notre part. Les pétitionnaires croient que le Canada devrait s'opposer au passage de méthaniens dans les eaux canadiennes.

LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Monsieur le Président, c'est un plaisir pour moi de présenter, au nom de 51 résidents de ma circonscription, Bruce—Grey—Owen Sound, une pétition qui demande au Parlement de modifier la Loi de l'impôt sur le revenu afin de permettre aux conjoints de payer des impôts comme si les deux conjoints génaient une partie égale du revenu familial global.

LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Monsieur le Président, j'ai une autre pétition, signée par 238 personnes de ma circonscription qui demandent au Parlement d'adopter une loi qui consisterait essentiellement à éliminer l'imposition de la TPS sur la taxe sur l'essence.

LES ADOPTIONS À L'ÉTRANGER

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, PCC): Monsieur le Président, comme vous le savez sans doute très bien, cet automne j'ai saisi toutes les occasions possibles de me prononcer sur ce même sujet.

Des citoyens canadiens, qui viennent principalement de Port Colborne mais aussi de Welland, Markham et St. Catharines, en Ontario, de Laval, au Québec et de Victoria, en Colombie-Britannique, souhaitent attirer l'attention de la Chambre sur le fait que les quelque 2000 enfants étrangers qui sont adoptés chaque année par des Canadiens n'obtiennent pas automatiquement la citoyenneté canadienne, contrairement à ce qui se passe dans d'autres pays comme les États-Unis d'Amérique et la Grande-Bretagne.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent instamment au Parlement d'adopter sur-le-champ une loi qui permettrait aux mineurs venant d'autres pays et ayant été adoptés par des citoyens canadiens d'obtenir automatiquement la citoyenneté une fois le processus d'adoption terminé.

Le mois d'octobre prend fin et l'automne est bien avancé. Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration s'est engagé auprès de ces gens et des citoyens canadiens et j'espère qu'il remplira sa promesse le plus tôt possible.

L'ENVIRONNEMENT

M. Loyola Hearn (St. John's-Sud—Mount Pearl, PCC): Monsieur le Président, je présente une pétition au nom d'un certain nombre de résidents du Nouveau-Brunswick et d'autres parties du pays qui exhortent le gouvernement à faire valoir son droit de souveraineté et d'interdire la circulation des méthaniens dans le passage de Head Harbour. Nombreuses de ces signatures sont celles de pêcheurs qui sont très préoccupés par l'avenir des ressources dans leur région.

* * *

[Français]

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

L'hon. Dominic LeBlanc (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, si la question n° 175 pouvait être transformée en ordre de dépôt de document, le document serait déposé immédiatement.

Initiatives ministérielles

Le Président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

Question n° 175—**M. David Chatters:**

Est-ce que Nav Canada a reçu du financement de la part du gouvernement à sa création en 1996 ou depuis et, si tel est le cas, quelles en étaient les modalités?

(Le document est déposé)

* * *

• (1520)

QUESTIONS AU FEUILLETON

L'hon. Dominic LeBlanc (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suggère que les autres questions restent au *Feuilleton*.

Le Président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

[Traduction]

M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PCC): Monsieur le Président, il y a un certain nombre de questions inscrites à mon nom au *Feuilleton*, au sujet du projet de gaz naturel liquide au Nouveau-Brunswick. Nous voulons stopper ce projet afin de mettre un terme au passage dans les eaux territoriales canadiennes de méthanières à destination de terminaux de GNL aux États-Unis.

À titre de référence, je signale que le père du secrétaire parlementaire était un des responsables de l'arrêt de la circulation des pétroliers au début des années 1970. Nous lui en sommes reconnaissants. Je sais que le secrétaire parlementaire est préoccupé par ce dossier, mais il y a un certain nombre de questions d'ordre technique inscrites à mon nom au *Feuilleton*. Il prétendra que ces questions ne sont pas inscrites depuis bien longtemps, car le gouvernement a déjà répondu à certaines d'entre elles, mais les réponses à ces questions sont vitales pour ce dossier. Le temps presse et j'espère que le secrétaire parlementaire tiendra compte de l'urgence de la situation.

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le Président, je transmettrai à mon père les commentaires du député de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest. Je suis sûr qu'il sera heureux de recevoir ces bonnes nouvelles.

Je puis assurer au député que le gouvernement prends les questions inscrites au *Feuilleton* très au sérieux. Je comprends l'urgence de la situation et je ferai tout en mon pouvoir pour que le député obtienne des réponses très complètes, comme toutes les réponses doivent l'être, dans les plus brefs délais.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR LA PORTE D'ENTRÉE DU PACIFIQUE

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-68, Loi visant à appuyer le développement de la porte d'entrée canadienne du Pacifique, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

L'hon. Raymond Chan (ministre d'État (Multiculturalisme), Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole à la Chambre au sujet du projet de loi C-68, Loi visant à appuyer le développement de la porte d'entrée canadienne du Pacifique.

À titre de député de Richmond, c'est avec un plaisir particulier que j'exprime mon appui pour le projet de loi. En effet, aucune ville n'est mieux située que Richmond, par rapport à l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique. Richmond est dotée aussi bien d'un port sur le Fraser que de l'aéroport international de Vancouver, et nous sommes donc à l'avant-plan de toute grande initiative concernant l'Asie-Pacifique. En effet, l'annonce d'aujourd'hui signifie plus d'investissements pour Richmond, plus d'entreprises pour Richmond et, à long terme, un plus grand nombre d'emplois bien rémunérés pour notre collectivité.

Les gouvernements du Canada, de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba collaborent à la stratégie de la porte d'entrée canadienne du Pacifique et misent sur les avantages stratégiques de la Colombie-Britannique pour renforcer la prospérité économique de l'Ouest et en faire profiter l'ensemble du Canada.

Les provinces de l'Ouest représentent environ 30 p. 100 de la superficie du pays, environ 30 p. 100 de sa population, environ 30 p. 100 de sa main-d'oeuvre et un peu plus de 32 p. 100 du PIB du Canada. L'apport de l'Ouest à la prospérité et à l'avenir de notre pays est donc considérable.

Au XXI^e siècle, toute économie se doit d'être ouverte sur le monde. Les biens, les services, le capital, le savoir et les compétences du Canada doivent trouver des débouchés sur les marchés internationaux et la côte ouest est notre porte d'entrée sur les marchés situés en Asie.

L'économie planétaire connaît à l'heure actuelle une transformation fondamentale. L'Asie occupe un rôle de plus en plus important dans le commerce mondial et c'est une région vitale pour la prospérité future du Canada. La côte ouest, en raison de son emplacement géographique, est le portail idéal pour les activités transpacifiques de commerce, de transport et d'échanges culturels à partir de l'Amérique du Nord.

Pour un pays qui dépend autant du commerce que le Canada, il ne suffit pas de se classer parmi les économies les plus concurrentielles au monde. Nous devons être parmi les meilleurs.

En mai 2005, les premiers ministres de l'Ouest ont défini sept objectifs prioritaires qui assureraient le maintien et l'amélioration de la position concurrentielle de l'Ouest sur les marchés commerciaux internationaux. Ces objectifs prioritaires englobent l'infrastructure de transport, ainsi que la formation et l'enseignement postsecondaire en commerce. Les premiers ministres de l'Ouest conviennent du fait que la Colombie-Britannique sera le fer de lance de l'élaboration d'une stratégie globale visant les réseaux routiers et ferroviaires, les ports maritimes, le transport aérien et les ports à conteneurs intérieurs situés à des endroits stratégiques.

Le gouvernement du Canada est déterminé à faire en sorte que la côte ouest devienne une grande porte d'entrée pour le commerce, l'investissement et le tourisme transpacifiques.

Lorsque le premier ministre a visité la Chine en janvier 2005, il a constaté que, pour les entreprises chinoises, la ville nord-américaine la plus proche dotée d'un port en eau profonde et d'un aéroport international de grande envergure était Vancouver, en Colombie-Britannique.

Initiatives ministérielles

Les gouvernements fédéral et provincial continueront de travailler ensemble afin d'accroître la compétitivité des ports de la Colombie-Britannique. Des investissements considérables ont déjà été faits. Ainsi, le ministère canadien de la Diversification de l'économie de l'Ouest aide à améliorer les installations de conteneurs de la Colombie-Britannique en investissant dans l'expansion des ports de Vancouver et de Prince Rupert.

● (1525)

Améliorer la compétitivité portuaire est une importante initiative à long terme qui permettra de mettre en valeur la notion de porte d'entrée, de créer des emplois et d'engendrer des retombées économiques pour l'ensemble du Canada. Les autorités fédérales et provinciales ont déjà dépensé conjointement quelque 60 millions de dollars pour aider à établir un nouveau terminal portuaire à conteneurs sur la côte nord de la Colombie-Britannique, à Prince Rupert, le port nord-américain le plus proche de l'Asie. Les marchandises qui arriveront à Prince Rupert pourront être acheminées au centre du continent plus rapidement que si elles transitent par les ports de Seattle ou de Los Angeles.

Les provinces de l'Ouest sont en train d'établir une stratégie multiprovinciale grâce à laquelle l'accès à la porte d'entrée et ses avantages en matière de compétitivité se feront sentir nettement plus au centre du Canada. Suffisamment de biens proviennent déjà d'Asie pour nous permettre d'exploiter les ports de Vancouver et de Prince Rupert à pleine capacité. Les liens de transport issus de la stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique conféreront un net avantage aux autres entreprises, secteurs et projets de développement de l'ensemble de l'économie.

Parmi les priorités de l'Ouest, il faut notamment accorder une importance accrue au commerce international, aux investissements, à la compétitivité des entreprises et au tourisme. Le dynamisme économique de la Chine, de l'Inde, de la Corée du Sud et d'autres pays de l'Asie-Pacifique présente des possibilités intéressantes pour les petites et grandes entreprises de l'Ouest canadien. Le gouvernement du Canada coopère avec les provinces de l'Ouest, dans le cadre de la stratégie canadienne relative à la porte d'entrée du Pacifique, afin de renforcer les liens culturels et commerciaux qui unissent l'Ouest canadien à l'Asie et de faire en sorte que cette région canadienne devienne naturellement la porte d'entrée du Pacifique.

Diversification de l'économie de l'Ouest Canada collabore avec une large gamme de partenaires des secteurs public et privé de l'Ouest du Canada pour rehausser la compétitivité de la région dans le domaine du commerce international. Il encourage les nouveaux investissements dans l'Ouest du Canada et appuie les activités visant à accroître la présence des entreprises de l'Ouest sur les marchés national et mondial. Les provinces de l'Ouest doivent continuer de renforcer leurs activités commerciales avec les superpuissances économiques naissantes, notamment l'Inde et la Chine, compte tenu en particulier des différends qui s'éternisent avec les États-Unis au sujet des exportations de bois d'oeuvre et de la maladie de la vache folle.

Toutes les régions du pays vont en profiter. Un renforcement des liens dans les domaines du commerce, des transports et des investissements aura pour effet de maintenir et de renforcer la prospérité économique du pays, en maintenant un niveau de vie élevée pour tous les Canadiens et en améliorant les occasions d'affaires pour les entreprises canadiennes.

La stratégie collective de la porte d'entrée canadienne du Pacifique intégrera les éléments du commerce international, de l'infrastructure, des transports et de la gestion frontalière, de l'innovation, de

l'immigration et du renforcement des capacités, ainsi que les liens multiculturels du Canada.

Le Canada, c'est autant le Pacifique que l'Atlantique. Lorsque l'Ouest du Canada sera devenu la porte d'entrée de l'Asie et du Pacifique, l'Asie considérera la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba comme la porte de l'Amérique du Nord.

La croissance économique asiatique entraînera une demande accrue de nos produits et de nos services. Aux yeux de l'Asie, le Canada est une source illimitée de ressources naturelles. Pour soutenir la croissance rapide de son économie, l'Asie aura besoin des métaux, des ressources minières, des grains et des produits forestiers du Canada.

Les exportations de ressources naturelles de l'Ouest canadien vers la Chine ont augmenté plus rapidement que ses importations. La croissance des ventes de matières premières à la Chine sont la principale raison de l'augmentation de la valeur du dollar, qui est passée de 63 ¢ à 85 ¢.

Les économies asiatiques assoiffées de pétrole fourniront aux producteurs d'énergie canadiens un intéressant marché de substitution à celui des États-Unis. Du point de vue de l'Ouest canadien, des occasions formidables s'offrent aux entreprises énergétiques pour développer le commerce et les investissements avec les pays de l'Asie-Pacifique.

● (1530)

Au moyen de coentreprises, d'investissements directs, de transferts de technologies et d'autres méthodes, l'Ouest peut aider les économies asiatiques à se développer afin d'atteindre leurs objectifs sociaux, économiques et environnementaux, tout en créant des emplois et de la prospérité au Canada.

La stratégie de développement optimal de la porte d'entrée du Pacifique fera la promotion de la Colombie-Britannique et de l'Ouest en tant que marché attrayant pour les pays d'Asie-Pacifique aux chapitres du commerce et de l'investissement, des services et des compétences, et comme destination touristique. La stratégie mettra également en valeur les grands éléments qui font du Canada un pays de l'Asie-Pacifique et elle nous assurera un leadership accru tout en favorisant l'innovation, l'immigration, la reconnaissance des aptitudes et l'apprentissage.

Occupant un emplacement stratégique sur les rives du Pacifique, la côte ouest du Canada est la porte d'entrée nord-américaine idéale pour le commerce, les transports et les échanges culturels transpacifiques. Cela assure à toute l'économie de la Colombie-Britannique un énorme avantage sur la concurrence actuelle et future, avantage dont bénéficiera tout le Canada.

Une porte d'entrée sur le Pacifique vraiment compétitive sur le plan des transports suppose une forte infrastructure dans ce domaine et nous ferons encore davantage pour l'améliorer au fur et à mesure que nous chercherons à renforcer les liens commerciaux entre le Canada et l'Asie. Les secteurs public et privé au Canada investissent déjà environ 2 milliards de dollars dans les infrastructures autoroutières, ferroviaires, portuaires et frontalières en Colombie-Britannique afin de faciliter la circulation des biens dans cette région et dans l'ensemble de l'Ouest du Canada.

Initiatives ministérielles

Notre intérêt pour l'Asie-Pacifique ne tient pas simplement à l'économie. Le Canada et, en particulier, la ville de Vancouver, entretiennent des liens profonds avec cette région. Vancouver offre des entreprises et des organisations axées sur le savoir dont les employés ont des origines culturelles très diverses et dont bon nombre ont des liens étroits avec l'Asie sur les plans de la culture et des affaires.

Le Canada compte près de trois millions d'habitants d'origine asiatique et la présence de bon nombre d'entre eux sur notre territoire remonte à plusieurs générations. Vancouver compte à elle seule près de 690 000 personnes d'origine asiatique. La diversité canadienne, qui est un de nos atouts clés, nous assure des liens culturels uniques avec l'Asie-Pacifique, ainsi que de puissants liens d'ordre entrepreneurial, commercial, financier et industriel.

Aujourd'hui, l'Ouest du Canada, et la Colombie-Britannique en particulier, sont une tête de pont pour l'investissement, le commerce et le tourisme en provenance de l'Asie-Pacifique. Cette grande initiative du gouvernement du Canada vise à la fois à assurer notre compétitivité dans le monde et un avenir durable pour tous les Canadiens. Édifier une porte d'entrée sur le Pacifique, c'est renforcer la Colombie-Britannique, l'Ouest et le Canada tout entier.

● (1535)

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, PCC): Monsieur le Président, je reconnais le député qui était secrétaire d'État responsable de l'Asie-Pacifique dans une législature précédente. Il comprend cette région; j'en conviens. Cependant, je dois demander, pourquoi a-t-il fallu tout ce temps?

Pourquoi a-t-il fallu tout ce temps alors que le gouvernement libéral est au pouvoir depuis 12 ou 13 ans? Pourquoi les libéraux se décident-ils seulement maintenant à présenter cette demi-mesure? Je ne comprends tout simplement pas.

Quelle est l'importance accordée à la Colombie-Britannique? Ce n'est pas simplement pour les habitants de la Colombie-Britannique; c'est pour l'ensemble du Canada. La Colombie-Britannique est effectivement la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, comme l'a signalé le député dans son discours. Jusqu'à maintenant, malgré le rôle important qu'il a joué dans le gouvernement Chrétien comme représentant du Canada en Asie-Pacifique, rien ne s'est jamais produit. Le premier ministre a maintenant présenté cette mesure, que notre parti appuiera très certainement. Je ne dirais pas que c'est trop peu tard, mais je dirais que c'est trop peu. Pourquoi a-t-il fallu tout ce temps?

L'hon. Raymond Chan: Monsieur le Président, en effet, en 1994, le gouvernement libéral m'a nommé secrétaire d'État pour l'Asie-Pacifique. Mon rôle était de renforcer notre présence, nos possibilités commerciales et nos liens culturels dans la région de l'Asie-Pacifique. Auparavant, le gouvernement conservateur ne mettait pas l'accent sur cette région. Il axait ses efforts essentiellement sur l'Europe.

En 1994, j'ai visité certains pays de l'Asie-Pacifique, tels que l'Inde, le Pakistan, la Malaisie et les Philippines. J'étais le tout premier ministre fédéral à me rendre dans ces pays en huit ou dix ans. C'est surprenant à quel point le gouvernement conservateur a ignoré la région.

Durant cette période, nous avons organisé des missions commerciales, en particulier des missions d'Équipe Canada, afin d'amener nos entreprises à tisser des liens dans la région. Nous sommes allés un peu partout en Asie-Pacifique pour établir ces liens. Par conséquent, nous avons créé de nombreuses possibilités

commerciales ou autres pour le Canada. Cela accroît la demande d'infrastructures canadiennes dans la région du Pacifique.

C'est pourquoi les installations portuaires et les infrastructures de transport en Colombie-Britannique et ailleurs dans l'Ouest du Canada sont si congestionnées à l'heure actuelle. Cette stratégie de porte d'entrée arrive à point nommé. Pour relever le défi, il faut établir cette stratégie et ouvrir le corridor de transport au nord afin de permettre à la Colombie-Britannique et aux régions de l'Ouest de renforcer pleinement notre capacité de porte d'entrée du Pacifique.

M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC): Monsieur le Président, j'ai vécu et travaillé en Asie, alors ce dossier m'intéresse. Ma circonscription se trouve dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique, comme il le sait, alors ces questions sont importantes pour moi.

Comme mon collègue l'a mentionné, nous ne savons pas pourquoi il a fallu tant de temps, mais je suppose qu'il y a lieu de croire que l'approche des élections n'est pas étrangère à ce qui se passe.

Dans les annonces initiales, les libéraux parlaient d'accorder du financement pour le pont de la rivière Pitt, que le député a souvent franchi, tout comme moi. Peut-il nous dire s'il y a également du financement de prévu pour le pont Golden Ears, qui fait également partie du projet?

J'aimerais également savoir si les efforts concernant la porte d'entrée du Pacifique comprendront l'élimination du plafond des emprunts commerciaux auquel l'autorité du port de Vancouver est soumise. Celle-ci réclame depuis des années qu'on lui permette d'emprunter selon ses moyens et qu'on affecte de l'argent neuf au dragage du fleuve Fraser, notamment près des installations portuaires de New Westminster et en amont du fleuve. La porte d'entrée du Pacifique se trouverait ainsi améliorée. Je me demande si le ministre peut prendre un engagement à ce sujet.

● (1540)

L'hon. Raymond Chan: Monsieur le Président, cette question me donne l'occasion de donner quelques explications sur la voie à suivre à partir de maintenant. Après l'investissement initial dans l'infrastructure que nous avons annoncé relativement à la stratégie sur la porte d'entrée, il y a une autre somme de 400 millions de dollars que nous avons consacrée à l'infrastructure, de manière à améliorer le système de transport en Colombie-Britannique, notamment.

Après l'annonce, nous allons former un conseil où siègeront des représentants des quatre provinces, du secteur privé et des municipalités ainsi que d'autres experts du domaine. Toute autre amélioration de l'infrastructure de transport sera faite à l'initiative de ce conseil.

Les propositions mentionnées par le député seront examinées, telles que le dragage du fleuve Fraser et le financement pour le pont Golden Ears. De plus, à Richmond, nous avons l'échangeur Blundell qui donne accès à la route 99 et le tunnel pour aller vers la région du delta. Tous ces programmes d'infrastructure seront examinés par le conseil que nous allons former, et le gouvernement agira ensuite en suivant les recommandations de ce dernier.

L'hon. Keith Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, il convient tout à fait en l'occurrence que le ministre d'État au Multiculturalisme vienne tout juste de prononcer son discours, car il a parlé des liens que le Canada entretient avec d'autres parties du monde par le truchement des communautés composées d'expatriés au Canada.

Initiatives ministérielles

Je sais que le ministre d'État a accompli énormément de travail pour ces communautés. C'est pourquoi ce projet de loi revêt une si grande importance pour lui, pour son portefeuille et le travail qu'il fait avec les autres ministres.

La question que je veux lui poser est relativement simple. Quelle est la vision du ministre du Multiculturalisme en regard de l'importance du projet de loi par rapport aux liens que nous entretenons avec les Canadiens d'un grand nombre d'origines ethniques différentes, notamment ceux qui viennent de l'Extrême-Orient? Comment projette-t-il de se servir de ces gens-là, qui sont des citoyens canadiens et qui ont des liens avec l'Extrême-Orient? Comment, selon lui, ces citoyens joueront-ils ce rôle par rapport au projet de loi pour profiter de ces marchés?

L'hon. Raymond Chan: Monsieur le Président, je veux d'abord souligner la contribution du député à la promotion du développement du port à conteneurs de Prince Rupert. Le député a fait beaucoup pour sensibiliser le caucus de la Colombie-Britannique ainsi que les ministres de la province à l'importance de développer le port de Prince Rupert et pour leur faire comprendre à quel point cela allait non seulement aider à stimuler les économies locales dans le Nord, mais aussi aider le Canada à créer une autre voie pour acheminer nos exportations vers l'Asie et renforcer nos liens économiques avec ce continent. Je salue le député pour sa contribution à ce projet, qui est un élément essentiel de notre stratégie pour le développement de la porte d'entrée du Pacifique.

Sur la question des différents groupes ethniques et culturels du Canada, j'ai mentionné dans mon intervention que plus de trois millions de Canadiens étaient d'origine asiatique, et surtout de la Chine. Près de 1,3 million de Canadiens sont d'origine chinoise, et près d'un million viennent d'Asie du Sud. Tous ces gens ont une connaissance formidable de ces économies. Ils savent également comment faire affaire avec ces régions et ont un réseau de relations d'affaires et des liens culturels non négligeables avec leurs régions d'origine.

Nous savons tous que les systèmes juridiques de ces pays ne sont pas idéaux, dans l'état actuel des choses, pour les États désireux d'y faire du commerce, mais nous savons aussi que tout dépend grandement de notre connaissance de leur culture. Parfois, en affaires, dans une certaine région, une poignée de mains vaut mieux qu'un contrat. Les Canadiens d'origine asiatique pourraient nous aider à exploiter les extraordinaires possibilités commerciales que nous offre cette partie du monde, et aider nos entreprises à établir des liens avec ces économies.

* * *

● (1545)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Dominic LeBlanc (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Il y a eu des discussions entre tous les partis au sujet du débat qui doit avoir lieu en comité plénier demain, conformément à l'article 53.1 du Règlement. Je crois que vous constaterez que la motion suivante peut être adoptée à l'unanimité:

Que, durant le débat en comité plénier, le mardi 1^{er} novembre 2005, sur les Affaires émanant du gouvernement numéro 20, conformément à l'article 53.1 du Règlement, le Président ne sera pas autorisé à recevoir les appels au quorum, les motions dilatoires ou les demandes de consentement unanime, et que ce débat soit d'une durée maximale de cinq heures au lieu de quatre.

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): Est-ce que le secrétaire parlementaire a le consentement unanime de la Chambre pour présenter sa motion?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

LA LOI SUR LA PORTE D'ENTRÉE DU PACIFIQUE

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-68, Loi visant à appuyer le développement de la porte d'entrée canadienne du Pacifique, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Ted Menzies (Macleod, PCC): Monsieur le Président, si vous permettez, je souhaite partager mon temps de parole avec mon collègue, le député de Kootenay—Columbia.

C'est avec plaisir que je prends la parole pour traiter du projet de loi C-68, la Loi sur la porte d'entrée du Pacifique. Je vais appuyer ce projet de loi, mais je suis indigné par les propos entendus plus tôt selon lesquels cette mesure pourrait amplement suffire. Selon moi, c'est en fait trop peu, trop tard. Espérons maintenant que nous parviendrons à en préserver quelque chose. Ce serait dommage de revenir sur des pas faits dans la bonne direction.

Sans égard à notre affiliation politique, nous devrions tous nous rallier derrière l'idée d'investir dans le potentiel commercial du Canada en Asie grâce à l'établissement d'une stratégie cohérente relative à la porte d'entrée du Pacifique. Toutefois, cette mesure législative ne nous aide pas à cet égard. Tout ce qu'elle fait, c'est de permettre au gouvernement de reporter ses engagements pris et de refiler la responsabilité aux autres tout en s'attribuant tout le mérite pour avoir simplement abordé la question.

Le concept de la porte d'entrée du Pacifique a suscité beaucoup d'intérêt, et pour cause. Après des années de travail acharné, le gouvernement de la Colombie Britannique, notamment les ministères de la Petite entreprise, du Développement économique et des Transports, ainsi que le B.C. Progress Board — un aréopage de spécialistes nommés par la province —, ont dressé un plan exhaustif assorti de recommandations détaillées.

Au lieu de s'en remettre à l'excellent travail et aux recommandations des Britanno-Colombiens, le gouvernement libéral fédéral a annoncé la mise sur pied de son propre organe consultatif chargé de l'aider à déterminer comment il doit dépenser les 400 millions de dollars qu'il consacre à l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique.

Nous sommes bien loin des priorités définies par le gouvernement de Gordon Campbell. Dans le plan de la Colombie Britannique, on recommande d'injecter 4,9 milliards de dollars dans le réseau de transport de la Colombie Britannique au cours des dix prochaines années. La province demande à Ottawa de fournir la moitié de cette somme. Encore une fois, les libéraux fédéraux arrivent trop tard, 2,1 milliards de dollars en moins. Et encore une fois, les vrais enjeux ne sont pas pris en considération dans le plan fédéral.

Initiatives ministérielles

Permettez-moi de parler de quelques-unes des recommandations qui n'ont pas été prises en considération. Je cite par exemple le projet du col Kicking Horse. Toute personne qui a traversé le col Kicking Horse en voiture sait à quel point la route ralentit les camions de marchandises, surtout si elle s'est déjà retrouvée derrière l'un d'eux, avançant à environ 20 ou 25 km/h. On avait donc recommandé d'investir 730 millions de dollars dans l'amélioration de ce couloir qui traverse la région de Golden et du parc national Yoho. Les libéraux ont décidé de ne pas en tenir compte, bien qu'il s'agisse d'un tronçon crucial pour le transport non seulement des passagers, mais également des marchandises.

La construction de la route périphérique de la zone North Fraser, au coût de 250 millions de dollars, était une autre recommandation. Le gouvernement de la Colombie-Britannique voulait améliorer la compétitivité du réseau intermodal intégré de transport de marchandises. C'est essentiel. La province a déclaré que ce projet était primordial si on voulait accroître le transport par conteneurs dans le Lower Mainland. On retrouve dans la région un énorme regroupement d'industries primaires, mais les libéraux fédéraux ont oublié de reconnaître que cette route périphérique a un rôle essentiel à jouer dans tout cela.

Il y a également le projet de Port Mann et de la route 1, qui est la principale voie de transport est-ouest. On recommandait d'affecter 1,4 milliard de dollars à l'amélioration de cette route commerciale. C'est tout à fait essentiel au transport des marchandises par camion qui se fait dans cette région extrêmement congestionnée.

Je voudrais aussi parler de la route périphérique sur la rive sud du Fraser, au coût recommandé de 800 millions de dollars. On a également oublié cela. On considérait qu'il s'agissait d'un nouveau couloir à quatre voies le long de la rive sud du Fraser, passant par les municipalités de Surrey et de Delta.

On peut ajouter à cela le pont ferroviaire de New Westminster, dont le coût est indéterminé. La province a établi que ce pont, qui a 100 ans, a probablement besoin de réparations. Là encore, on a fait fi de cette recommandation.

• (1550)

Au lieu d'effectuer tous ces investissements bien réels et importants dont la Colombie-Britannique et les exportateurs du Canada ont besoin, le gouvernement fédéral a effectué d'autres nominations partisanes à un autre conseil consultatif. Or, la dernière chose dont nous ayons besoin probablement, c'est de discuter d'une situation qui, nous le savons tous, laisse beaucoup à désirer.

La porte d'entrée du Pacifique n'a pas besoin qu'on y affecte d'autres bureaucrates. Il faut plutôt prendre des mesures concrètes dès aujourd'hui.

Les mesures prises par le gouvernement fédéral devraient être conformes à sa stratégie commerciale internationale. Ce serait plus facile, bien entendu, s'il existait une telle stratégie. Quoi faire d'une porte d'entrée qui ne mène nulle part?

Qu'on voyage par navire de charge, par avion, par train ou par voie terrestre, la façon la plus rapide pour se déplacer d'un endroit à un autre, c'est de savoir au départ où on veut aller, mais le gouvernement fédéral n'a pas établi un plan ou une stratégie sur le commerce dans la région Asie-Pacifique ni même réfléchi à la question au cours des 12 dernières années.

Le Canada a dû regarder les libéraux aller d'un pays à l'autre, sortir le cliché de l'heure en essayant d'amadouer ou d'agacer notre partenaire commercial du jour. L'énoncé global de politique

internationale attendu depuis si longtemps était davantage une déclaration incohérente sur le dossier de l'Asie.

On ne mentionne qu'en passant la Chine et l'Inde, on parle à peine du Japon et on choisit, à tort, la Corée du Sud comme point d'entrée pour le Canada en Asie. On entend le faire dans le cadre d'un accord de libre-échange que le ministère du Commerce international négocie à l'heure actuelle.

Le choix de la Corée du Sud soulève quelques préoccupations importantes. De leur propre aveu, les libéraux ont dit que le secteur canadien de la construction navale subira des conséquences négatives.

Le secteur canadien de l'automobile pourrait également être ébranlé, car les mesures de contrôle sur l'importation de voitures coréennes bon marché risquent de nuire à la production et à l'investissement étranger.

Jusqu'ici, ces préoccupations semblent importantes pour un partenaire du libre-échange.

Le commerce avec le Japon serait beaucoup plus prometteur que le commerce avec la Corée du Sud, et le Japon est un partenaire plus complémentaire qui partage avec le Canada son engagement à défendre la démocratie, les droits de la personne et une économie de marché libre.

L'énoncé de politique internationale décrit ainsi le Japon: « Toujours première économie de la région et de loin, le Japon, en plus d'être un chef de file mondial en R-D, est aussi le plus gros investisseur, la première place financière et la plus grande puissance industrielle de toute l'Asie. »

Pourquoi n'avons-nous pas envisagé de conclure un accord de libre-échange avec le Japon?

Le Japon se classe au deuxième rang comme marché d'exportation du Canada et constitue notre plus grande source d'investissement étranger en Asie. Aucun succès durable ne peut être remporté en Chine ou dans d'autres économies asiatiques dynamiques sans l'apport du Japon. Or, notre premier ministre libéral a entrepris des pourparlers avec, devinons qui, les autorités de la Corée du Sud.

Avec l'appui de son caucus, le chef conservateur a présenté à de nombreuses reprises une vision audacieuse des relations économiques que le Canada entretiendra avec le Japon. La conclusion d'une entente de libre accès au marché japonais permettra de créer des emplois au Canada, de ramener la prospérité commerciale dans nos communautés et d'accroître notre aptitude à partager cette richesse avec le monde.

L'absence d'une stratégie forte pour la région de l'Asie-Pacifique a mené nos partenaires commerciaux à remettre les priorités et les engagements du Canada en question.

Il y a peu de temps, l'ambassadeur du Japon au Canada a été tellement abasourdi par les plans commerciaux du premier ministre qu'il s'est senti obligé de faire part des frustrations de son pays au cours d'un discours prononcé devant le Cercle des journalistes. L'ambassadeur a publiquement contesté les priorités du gouvernement libéral et fait part de sa déception à n'avoir pas pu accroître les échanges commerciaux entre le Canada et le Japon.

L'ambassadeur a dit: « Il est important de remettre les choses en perspective. Il est vrai que la Chine et l'Inde sont des économies émergentes. Toutefois, compte tenu de l'importance relative de son économie, le produit national brut du Japon est trois fois plus élevé que celui de la Chine et cinq fois plus élevé que celui du Canada [...] »

Initiatives ministérielles

Encore une fois, les libéraux nuisent à la création d'emplois et à la prospérité au Canada. Nous savons que le taux d'emploi croît d'environ 11 000 nouveaux emplois pour chaque tranche d'un milliard de dollars de produits exportés et il est scandaleux que des débouchés à l'exportation et des emplois soient perdus en raison du manque de perspective du premier ministre.

Malgré les promesses portant sur le commerce d'exportation avec le Japon, Statistique Canada a rapporté en mai que le commerce canadien d'exportation avec le Japon avait chuté de 11,4 p. 100 par rapport au même mois l'an dernier, suivant la tendance selon laquelle les exportations canadiennes au Japon ont chuté régulièrement depuis les années 1990.

• (1555)

Il y a quelques points que j'aimerais soulever très rapidement. Le gouvernement ne fait rien pour régler la crise agricole. Nous avons la possibilité de nous pencher sur l'un des problèmes qui touchent les producteurs de ma région, c'est-à-dire la lenteur du système d'exportation des grains. Il y a un encombrement dans la vallée du Bas-Fraser. Il y a une seule voie ferrée qui se rend à Prince Rupert. De plus, le terminal de Prince Rupert fonctionne de façon saisonnière.

Nous sommes d'avis que le gouvernement aurait pu apporter une solution à certains de ces problèmes grâce à la mesure législative sur la porte d'entrée du Pacifique, mais il a encore une fois raté la cible. Il n'y aura pas d'améliorations au système de transport par rail ou par camion qui pourraient profiter aux producteurs de ma circonscription.

L'hon. Keith Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, j'espère que le député comprend l'objet du projet de loi, qui est de tabler sur les marchés commerciaux internationaux qui n'ont pas encore été exploités.

En tant que gouvernement, une de nos responsabilités est de maximiser les possibilités économiques pour nos citoyens. À l'heure actuelle, 85 p. 100 de nos échanges commerciaux se font avec les États-Unis. De façon générale, ces échanges se sont inscrits dans un climat bénéfique, en dépit de certains différends, notamment sur le bois d'oeuvre. Il est important pour nous, en tant que gouvernement, de tabler sur les autres marchés internationaux pour maximiser les retombées économiques ici au Canada.

Le Canada étant un petit pays d'un peu plus de 30 millions d'habitants, il doit compter sur les échanges commerciaux pour maintenir le niveau de vie de sa population. Nous n'avons pas d'autre choix que d'aller de l'avant, d'évoluer et de profiter des occasions qui nous sont offertes à l'étranger.

Le député ne voit-il pas que la stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique sera avantageuse pour ses électeurs et pour bon nombre des électeurs de ses collègues? Cette stratégie maximisera les débouchés commerciaux sur les marchés asiatiques. Le Canada n'a pas le choix: il doit tabler sur ces marchés. Le projet de loi et l'élaboration d'une infrastructure et l'investissement dans celle-ci au nom des Canadiens renforceront notre position à cet égard. Si le Canada n'entre pas sur la scène asiatique, il restera à la traîne et nos exportateurs et notre secteur privé ne seront pas en mesure de profiter de ces marchés.

Le député ne se rend-il pas compte que le projet de loi est une initiative essentielle de la part du gouvernement? Elle ferait en sorte que nos exportateurs et notre secteur privé soient aussi bien placés que leurs rivaux sinon mieux pour tabler sur ces marchés et créer des emplois au Canada. Elle nous donnerait également une assiette

fiscale pour financer certains services comme les soins de santé, qu'il estime certainement très importants, comme nous tous d'ailleurs.

• (1600)

M. Ted Menzies: Monsieur le Président, j'aimerais bien avoir le temps de répéter mon discours, car je n'ai jamais dit que ces investissements étaient une mauvaise chose. Ce que j'ai dit, c'est qu'ils ne suffisent pas. Je me demande ce qu'en pense le premier ministre de la Colombie-Britannique, lui qui a adopté une approche plus énergique à l'égard de la porte d'entrée. Le député n'a pas bien compris.

Le bilan des 12 dernières années en ce qui a trait à la création de débouchés est un échec. Ce n'est qu'il y a trois mois que le premier ministre a commencé à dire publiquement qu'il faudrait chercher de nouveaux débouchés ailleurs qu'aux États-Unis, notre principal partenaire commercial. Le député semble dire que je ne comprends pas cela. Pourtant, il s'agit d'une nécessité absolue, et pas seulement pour les producteurs de céréales de ma circonscription. Les producteurs de boeuf et les fabricants de produits de toutes sortes profiteraient d'une ouverture sur les marchés asiatiques. Cependant, nous devons trouver un moyen d'envoyer les produits là-bas. Voilà ce que le gouvernement n'a pas compris.

Nous devons continuer de nous contenter d'une route à deux voies pour passer le col Kicking Horse. Quatre mois par année, nous devons littéralement nous frayer un passage dans la neige. Ces deux voies ne sont pas en mesure d'accueillir à la fois des chasse-neige et des camions de marchandises. Pour comprendre ce que je veux dire, il suffit de s'y aventurer en voiture pendant l'hiver et d'y rester coincé durant des heures, jusqu'à ce qu'on ait déblayé les avalanches qui bloquent la route. Cette question n'est pas abordée dans la proposition concernant la porte d'entrée. Nous savons qu'il ne sera pas possible de doubler les voies du CN et du CP immédiatement. Cependant, l'aménagement de voies de service serait déjà un début. Ces points ne sont pas abordés dans le projet de loi.

Le projet de loi contient de nombreuses lacunes. Je n'ai jamais dit qu'on ne faisait pas ce qu'il fallait. J'insiste seulement pour dire qu'on n'en fait pas assez.

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui à titre de président du caucus de Colombie-Britannique de l'opposition officielle. Notre groupe parlementaire n'a cessé d'être intéressé par ce dossier durant toute la période au cours de laquelle ses membres ont eu l'occasion de représenter la population de notre province. Il faut dire, cependant, que c'est une question qui déborde la seule Colombie-Britannique. Elle concerne l'ensemble du Canada, comme j'ai eu l'occasion de le dire dans des observations antérieures.

En effet, si les importations et les exportations de la côte ouest du Canada ne sont pas acheminées de façon efficace, tous les Canadiens sont concernés, comme je l'ai dit au secrétaire d'État au Multiculturalisme. Dans une autre législature, alors qu'il était secrétaire d'État pour l'Asie-Pacifique, il s'est vanté de s'être rendu en Asie. Or, le gouvernement libéral est au pouvoir depuis 12 ou 13 ans. Qu'a-t-il donc fait?

Je suis tout à fait d'accord avec le député qui vient de parler et qui a déclaré que ce gouvernement en avait fait trop peu, trop tard. J'espère sincèrement toutefois qu'il n'est pas trop tard.

Initiatives ministérielles

La Colombie-Britannique et notre groupe parlementaire ont poussé le gouvernement du Canada dans ses derniers retranchements sur cette question. Le 21 octobre, le gouvernement du Canada annonçait une stratégie de porte d'entrée du Pacifique, à hauteur de 590 millions de dollars. Voyons donc quelle est cette stratégie et que signifie la mesure législative que nous étudions.

Les principaux éléments de la stratégie avaient trait à une dépense pouvant aller jusqu'à 125 millions de dollars sur cinq ans en infrastructures de transport. Sur les 125 millions, 90 millions ont rapport à un seul projet, soit l'aménagement de l'échangeur du pont de la rivière Pitt et de Mary Hill pour remplacer deux ponts tournants qui n'arrivent pas à absorber la circulation durant les heures de pointe. Cela revient à 30 millions de dollars sur quatre ans. D'après mes calculs, il s'agit de 7,5 millions de dollars par année pour la construction d'un certain nombre de nouveaux sauts-de-mouton dans le corridor ferroviaire entre Mission/Matsqui et Deltaport ainsi qu'une participation à l'évaluation environnementale de la route périphérique proposée du Fraser sud.

Chaque traverse de chemin de fer aérienne coûte environ 15 millions de dollars. Les 7,5 millions de dollars par année permettraient de construire deux traverses aériennes de plus dans un corridor extrêmement fréquenté où les trains ont un mille et demi de longueur, de sorte que la ville de Langley et d'autres endroits où il y a des passages à niveau se trouvent effectivement coupés en deux. Les 590 millions de dollars semblent tout à coup insuffisants. On prévoit consacrer jusqu'à 35 millions de dollars durant cinq ans pour financer le secrétariat du nouveau Conseil de la porte d'entrée du Pacifique. Voilà encore une bureaucratie dont nous n'avons pas besoin.

Il y a encore 400 millions de dollars prévus pour les initiatives futures de développement et d'exploitation de la porte d'entrée du Pacifique, y compris des initiatives et des réactions aux recommandations du Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique. À l'heure actuelle, des 590 millions de dollars, seulement 125 millions de dollars, plus 35 millions, pour un total de 160 millions de dollars, ont été affectés. Les 400 millions de dollars seront dépensés à un moment quelconque, si on en trouve le temps.

Mais il faut être honnête: c'est un pas dans la bonne direction. Cependant, si le gouvernement présente enfin ce projet de loi, c'est grâce aux Britanno-Colombiens et, dans une certaine mesure, au caucus de l'opposition officielle conservatrice de la province. C'est ahurissant d'avoir dû attendre si longtemps.

Au cours des deux dernières années, le gouvernement de la Colombie-Britannique a fait de nombreuses visites à Ottawa et a présenté deux importantes demandes d'engagement du gouvernement du Canada dans une stratégie complète sur l'Asie du Pacifique. Unique province canadienne ayant accès à l'océan Pacifique, la Colombie-Britannique sait bien que l'Asie jouera un rôle prépondérant dans l'avenir du Canada, tant à l'échelle nationale qu'internationale.

• (1605)

Jusqu'à tout récemment, par contre, le reste du pays, et surtout sa capitale, a mis beaucoup de temps à constater les bouleversements dans l'économie mondiale. L'Asie, qui occupe un rôle de plus en plus central dans le marché mondial, est une région vitale pour la prospérité future du Canada. En raison de sa situation géographique, qui constitue un atout unique, la côte Ouest est la porte d'entrée idéale en Amérique du Nord pour le commerce, le transport et les échanges culturels transpacifiques.

L'augmentation prévue du transport maritime est du jamais vu. D'ici 2020, on prévoit que le transport de conteneurs en provenance de l'Asie du Pacifique augmentera de 300 p. 100. Cette croissance prévue est validée par la croissance actuelle. La moitié des exportations maritimes canadiennes transitent par les ports de la porte d'entrée du Pacifique, tout comme 85 p. 100 des exportations maritimes de céréales, de charbon, de produits forestiers, de pétrole et de produits pétrochimiques des provinces de l'Ouest. Aujourd'hui, ces activités commerciales ont une valeur annuelle d'environ 35 milliards de dollars et représentent un apport annuel d'environ 4 milliards de dollars à la production économique canadienne.

Tout cela s'est produit malgré les libéraux fédéraux. Ils devraient avoir honte, car ils auraient dû réagir il y a longtemps. Ils ont eu 12 ans pour le faire. Ils se sont traînés les pieds tout ce temps et ont attendu jusqu'à maintenant pour agir.

Toutefois, de nombreuses difficultés se présentent dans le système de transport de la porte d'entrée du Pacifique. Le nombre de conteneurs transbordés en Colombie-Britannique devrait, selon les prévisions, quadrupler d'ici 2020. On a déjà besoin de plus de 1,5 milliard de dollars pour la construction de terminaux dans la province. Le gouvernement fédéral s'est engagé à dépenser seulement 590 millions de dollars. À l'heure actuelle, aucun montant dans cette somme, n'est affecté à la construction de terminaux dans la province, qui nécessitera 1,5 milliard de dollars.

L'augmentation rapide du volume de transbordement exerce de la pression sur le système portuaire. Les expéditeurs s'inquiètent sérieusement de l'état, de la capacité et de la fiabilité des installations portuaires, des services de transport routier et ferroviaire ainsi que de leur infrastructure. Déjà, en raison des goulots d'étranglement, des expéditeurs choisissent d'emprunter le canal de Panama et les ports de la côte est, y compris les ports canadiens. J'imagine que tout n'est donc pas noir, sauf que, dans la plupart des cas, ce sont plutôt les ports de Seattle, de Tacoma, de Long Beach et les autres ports situés au sud qui sont plutôt utilisés. Le Canada perd de l'argent à cause de la léthargie des libéraux fédéraux et de leur lenteur à réagir dans ce dossier.

Notre part actuelle du volume de transbordement sur la côte ouest est d'environ 1,8 million d'EVP. Un EVP correspond à un conteneur de 20 pieds en acier pour l'expédition par bateau. Ce volume correspond à 9 p. 100 du volume de transbordement en Amérique du Nord. Le reste du transbordement sur la côte ouest se fait aux États-Unis. Dans notre stratégie de développement portuaire, nous visons de huit à neuf millions d'EVP, ce qui constituerait une part de marché de 16 à 17 p. 100 comparativement à 9 p. 100 aujourd'hui.

Même si les libéraux fédéraux se traînent les pieds, il est étonnant de constater que les possibilités existent toujours. Toutefois, nous aurons des obstacles à surmonter en raison non seulement du manque de progrès réalisés par les libéraux dans ce dossier, mais également en raison du ministre des Transports. Il s'est fondamentalement traîné les pieds sur la question de la capacité d'emprunt du port de Vancouver, ce qui a pour effet d'empêcher le port d'agir.

Tel que signalé par mon collègue de Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, qui est porte-parole en matière de transports, on ne devrait pas limiter la capacité d'emprunt du port de Vancouver. On devrait laisser les gens sur le terrain, en l'occurrence l'Administration portuaire du fleuve Fraser, qui connaît vraiment ces dossiers, établir eux-mêmes un plan d'affaires concernant la capacité de dragage et tout le reste.

Initiatives ministérielles

Le premier ministre a eu l'audace de dire qu'il allait s'occuper du sentiment d'aliénation de l'Ouest. Il avait l'intention de porter attention à ce qui se passe dans l'Ouest. En ce qui concerne ce projet de loi, je suis content qu'il ait au moins ouvert un oeil et qu'il se soit retourné dans son lit.

• (1610)

[Français]

M. Guy André (Berthier—Maskinongé, BQ): Monsieur le Président, j'écoutais notre collègue conservateur. En premier lieu, je veux dire que le Bloc est en faveur du projet de loi C-68.

Le concept de porte d'entrée est intéressant et la hausse des échanges commerciaux avec l'Asie n'est pas mauvaise en soi. Toutefois, il faut tenir compte des impacts négatifs chez les travailleurs des industries traditionnelles. Il est vital que le gouvernement fédéral offre un meilleur soutien aux entreprises telles que le meuble, le textile et le vêtement. Celles-ci éprouvent de la difficulté à concurrencer ces nouveaux producteurs asiatiques qui ont un bassin de main-d'oeuvre à bon marché, ce qui menace la viabilité de certaines de nos entreprises.

Ma question s'adresse à mon collègue conservateur. Parallèlement à ce cadre de stratégie canadienne de porte d'entrée du Pacifique, ne croit-il pas que le gouvernement libéral actuel devrait être plus sensible afin de soutenir, appuyer et aider nos industries fragilisées face à la concurrence asiatique?

[Traduction]

M. Jim Abbott: Monsieur le Président, je ne suis pas certain de saisir exactement ce à quoi référerait mon collègue du Bloc québécois.

Je vois cette initiative comme une occasion commerciale formidable, une occasion de renforcer notre capacité d'entrer dans l'univers du commerce et de faire des échanges avec d'autres marchés que les États-Unis. Actuellement, 85 p. 100 de nos échanges se font avec les États-Unis. Par conséquent, je m'excuse auprès de mon collègue. Je ne comprends pas bien ce qu'il veut dire.

• (1615)

L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais poser une question au député sur les échanges commerciaux avec la Chine et l'Inde. Toutefois, avant de le faire, j'aimerais remercier les deux derniers intervenants, qui ont félicité nos collègues libéraux de la Colombie-Britannique.

Comme nous le savons, avant que le premier ministre n'arrive à son poste actuel, il parlait d'ouvrir des marchés en plein essor en Asie, en particulier ceux de l'Inde et de la Chine, qui croissent très rapidement. Nous axons donc nos efforts commerciaux sur ces régions.

Au Yukon, ma circonscription, nous avons une association philippine et une association chinoise très fortes, ainsi qu'un important segment de la population qui vient de l'Inde. Notre politique en matière de multiculturalisme donne à ces groupes un statut égal dans notre économie et souligne leur potentiel dans cette économie. Cette initiative nous enthousiasme donc beaucoup.

Le député pourrait-il nous parler un peu des échanges commerciaux possibles avec l'Inde et la Chine?

M. Jim Abbott: Monsieur le Président, cela me fera plaisir, mais il ne doit pas mal interpréter mes observations. Je critique les députés libéraux de la province de la Colombie-Britannique, car ils n'ont pas su amener ce gouvernement libéral, tout d'abord sous la direction de M. Chrétien, puis sous l'actuel premier ministre, à faire autre chose

qu'attirer très sommairement l'attention du premier ministre. C'est ce que représente cette initiative. Je crains qu'il ait interprété certains de mes commentaires comme étant des compliments à l'intention des libéraux de la Colombie-Britannique.

En ce qui concerne l'Inde et la Chine, je crois que le commerce est d'une très grande importance. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'économies en développement. L'Inde m'intéresse tout particulièrement. Nous entendons beaucoup parler de la Chine, cela va de soi. Dans le cas de l'Inde, comme il s'agit d'une démocratie et que nous n'avons pas à l'égard de ce pays les préoccupations que nous pose la Chine, nous devrions faire preuve d'une plus grande ouverture et traiter avec une démocratie et des gens avec qui nous avons peut-être davantage en commun. Ce sera bon pour les consommateurs et les entreprises du Canada ainsi que pour les gens de ces pays.

M. Gurmant Grewal (Newton—Delta-Nord, PCC): Monsieur le Président, les électeurs de Newton—Delta-Nord demandent depuis très longtemps le prolongement de la route périphérique sur la rive sud du Fraser, soit un tunnel devant être construit dans Delta-Nord. Ma circonscription compte de nombreux quais sur le Fraser. Nous avons énormément de circulation, tant de personnes que de marchandises. Je voulais poser une longue question...

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): Le député de Kootenay—Columbia a la parole.

M. Jim Abbott: Monsieur le Président, je reconnais que dans Newton—Delta-Nord, à North Surrey et tout le long du fleuve Fraser, on retrouve engorgement par-dessus engorgement, ce qui augmente nos coûts pour faire affaire avec le monde. Les camionneurs et les camions sont retenus et la circulation est complètement congestionnée, tout ça à cause de l'inaction des libéraux.

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: le député de Skeena—Bulkley Valley, L'environnement; la députée de Québec, La Société canadienne des postes.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Monsieur le Président, je suis fier d'intervenir à la Chambre aujourd'hui, tant à titre de député de North Vancouver que de président du caucus libéral de la Colombie-Britannique, pour parler du projet de loi C-38 et lui accorder notre appui.

Cette importante mesure législative a peut-être trouvé son origine dans l'Ouest du Canada, mais il ne fait guère de doute que le renforcement de la position du Canada dans le monde concurrentiel du commerce international profitera au pays tout entier. Aujourd'hui, je voudrais simplement souligner certains de ces avantages.

Cependant, avant d'entrer dans le vif du sujet, j'estime qu'il importe de faire ressortir que la stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique vise à assurer au Canada une position enviable dans le monde du commerce international, qui change rapidement. Mais ce n'est pas qu'une simple question d'affaires.

Initiatives ministérielles

La stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique reconnaît qu'il n'y a pas que des produits qui passeront par cette porte. Celle-ci permettra également d'accueillir la multitude de voyageurs qui viennent au Canada chaque année. Ainsi, l'année dernière, le Canada a accueilli plus de 87 000 touristes chinois, ce qui a entraîné des recettes de quelque 150 millions de dollars pour notre industrie du tourisme. Nombre de visiteurs commencent leur voyage dans l'Ouest du Canada avant de se rendre dans le reste de notre grand pays. Grâce aux nouveaux accords de libéralisation des services aériens, le nombre de touristes pourrait tripler et dépasser, dans l'avenir, les 260 000 visiteurs provenant de la Chine uniquement. Et sans compter ceux qui viennent des autres pays asiatiques.

Le Canada montre au monde entier son attachement à la diversité non seulement par la façon dont il s'ouvre à toutes les cultures, mais encore par sa participation au commerce dans tous les marchés, ceux dont l'économie est bien établie ou émergente, comme celle de la Chine, de l'Inde et d'autres pays asiatiques. Le commerce et la prospérité reposent sur la circulation rapide, sûre et fluide des personnes et des marchandises. Le Canada se trouve dans une position unique et il possède des compétences exceptionnelles pour assurer l'existence d'une porte d'entrée répondant aux besoins des marchés du Pacifique.

Nombre de pays ont déjà commencé à en percevoir les avantages. Par exemple, la Chine constitue actuellement le quatrième marché d'exportation du Canada. Nos exportations en Chine ont augmenté de plus de 90 p. 100 entre 1995 et 2004. Durant la même période, les importations du Canada venant de la Chine ont progressé de plus de 400 p. 100, faisant de la Chine le deuxième fournisseur en importance du Canada dans le monde. La croissance spectaculaire récente de la Chine devrait se poursuivre: ce pays constitue maintenant la sixième puissance économique dans le monde et, selon les prévisionnistes, il devrait se hisser au deuxième rang d'ici 2020, et au premier rang d'ici 2041.

En raison de cette croissance, le gouvernement de la Colombie-Britannique s'attend à ce que d'ici 2020, le nombre de conteneurs arrivant dans les ports de la Colombie-Britannique devrait augmenter de 300 p. 100, passant de 1,8 million à 5 à 7 millions de conteneurs. La valeur de ce commerce devrait atteindre 75 milliards de dollars d'ici 2020, contre 35 milliards à l'heure actuelle. Cela contribuerait annuellement 10,5 milliards à l'économie canadienne, dont 3,5 milliards de dollars au-delà de la Colombie-Britannique. De plus, on s'attend à ce que la hausse des échanges commerciaux entraîne une augmentation des emplois directs de 178 p. 100, passant de 18 000 à 50 000 emplois d'ici 2020.

En continuant à investir ensemble dans le commerce, nous y gagnons tous. Cela signifie des échanges commerciaux accrus. Cela signifie plus d'affaires. En retour, cela signifie plus d'emplois pour les Canadiens. Nous parlons d'une prospérité pour tous. Cette stratégie nous permet clairement d'avancer dans cette direction.

Sur le plan des emplois, nous savons qu'une main-d'oeuvre qualifiée et un marché du travail efficace constituent les facteurs cruciaux d'une formule gagnante assurant la prospérité du Canada. Grâce à des investissements continus, ce qui comprend maintenant la stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique, les marchés de l'Asie-Pacifique peuvent compter sur la main-d'oeuvre hautement instruite, qualifiée et novatrice de notre pays pour transporter les biens et services de façon rapide, efficace et sûre.

• (1620)

Pour ce qui est du commerce et de l'économie, grâce à la stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique, notre pays a l'avantage

concurrentiel unique d'accueillir le commerce et les investissements qui découlent déjà de ces vibrants marchés émergents. Grâce à cette stratégie, notre capacité commerciale continuera de s'accroître.

Toutefois, comme je l'ai mentionné au début, cette initiative ne procurera pas seulement des avantages pour l'Ouest. En investissant dans le commerce du Pacifique, l'économie du Canada s'accroît et les Canadiens de tout le pays, de l'Ouest à l'Est, du Nord au Sud, pourront en profiter.

Voilà pourquoi une part importante de la stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique mise sur le bilan remarquable du Canada au chapitre du financement de l'infrastructure pour renforcer le réseau de transport canadien de l'Ouest à l'Est. L'amélioration de l'infrastructure de transport reliant les provinces du Centre et de l'Atlantique à la région de l'Asie-Pacifique aidera à réduire les coûts pour les entreprises participant au commerce international. Les raisons pour ce faire sont évidentes. En effet, les provinces du Centre et de l'Atlantique ont exporté des produits et des services d'une valeur d'environ 9 milliards de dollars en Asie en 2004, dont 82 p. 100 dépendaient de l'infrastructure portuaire et de transport maritime.

En particulier, des exportations de l'Ontario d'une valeur de plus de 3 milliards de dollars et des exportations du Québec d'une valeur de près de 2 milliards de dollars ont transité par la Colombie-Britannique vers d'autres pays. De plus, près de 50 millions de dollars en marchandises provenant de l'Atlantique ont également transité par cette province. Ces provinces ont importé l'équivalent d'environ 17 milliards de dollars de biens et services de l'Asie.

L'amélioration de la logistique et de la sécurité aux frontières, tout en réduisant le temps de transport, est également essentielle pour attirer des investissements étrangers directs au Canada et pour faciliter les exportations à partir de notre pays.

En mettant en oeuvre la stratégie relative à la porte d'entrée canadienne du Pacifique, ce gouvernement ne fait pas que se pencher sur les besoins en matière d'infrastructure de transport. La stratégie et ce projet de loi ont été conçus pour permettre aux décideurs de mieux traiter la vaste gamme de questions liées les unes aux autres qui ont une incidence sur l'efficacité de la porte d'entrée et la façon dont nous pouvons l'exploiter à son plein potentiel. Le renforcement de nos liens avec l'Asie-Pacifique est un élément central de cette stratégie, pour permettre au Canada de mieux positionner les entreprises, produits et services canadiens en Chine et dans d'autres marchés émergents.

Parmi les mesures particulières qui ont été annoncées le 21 octobre 2005 dans le cadre de la stratégie relative à la porte d'entrée canadienne du Pacifique, mentionnons celle visant à améliorer les liens entre le Canada et les marchés émergents grâce à une harmonisation accrue des normes. Les normes internationales et les règlements techniques interviennent directement dans plus de 80 p. 100 du commerce des produits à l'échelle mondiale annuellement, d'une valeur estimée à plus de 4 billions de dollars US. Le financement versé à cette initiative appuiera la participation canadienne aux activités bilatérales et multilatérales d'harmonisation des normes et favorisera chez les intervenants intéressés une meilleure compréhension des activités d'élaboration et d'harmonisation des normes ainsi que de leur impact sur le commerce.

Initiatives ministérielles

Des normes internationales, des procédures de certification et des critères d'accréditation mutuellement acceptables favorisent un accès réciproque accru aux marchés pour les entreprises asiatiques et canadiennes. Les normes facilitent la diffusion de technologies et l'adoption d'approches communes de certification et de procédures d'essais. Elles accroissent également l'interopérabilité de la production, encouragent l'innovation et réduisent les obstacles aux échanges commerciaux. De plus, l'harmonisation des normes accroît la sécurité des produits et encourage des activités plus respectueuses de l'environnement. Cette initiative favorisera un meilleur accès aux marchés asiatiques et à d'autres marchés pour les entreprises d'un bout à l'autre du pays.

La porte d'entrée du Pacifique n'est évidemment pas la seule porte d'entrée canadienne pour le commerce. Il existe un nombre limité d'autres emplacements possibles où une approche intégrée relative aux portes d'entrée pourrait être justifiée d'après le volume des échanges commerciaux d'importance nationale et les considérations stratégiques en matière de transport.

• (1625)

Dans cette optique, Transports Canada élabore un cadre stratégique national sur les portes d'entrée et les corridors, qui orientera les futures mesures pour adapter l'approche relative aux portes d'entrée à d'autres régions. Ce cadre sera fondé sur les principes de la stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique, mais les futures mesures ne seront pas identiques aux précédentes. Elles seront plutôt adaptées aux circonstances et aux possibilités de la région concernée.

La stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique s'inscrit dans les importants efforts déployés par le gouvernement fédéral pour accroître la prospérité à long terme du pays. Cela renforcera la relation commerciale du Canada à titre de leader dans l'industrie de la technologie, de la fabrication et des services et contribuera à la réputation du Canada à titre de pays sécuritaire et attirant pour les touristes. Elle représente également une nouvelle orientation stratégique pour ce gouvernement et s'inspire d'autres initiatives importantes favorisant le développement durable, comme le nouveau pacte pour les villes et les collectivités. Elle fournira des orientations bien établies en matière de politique de transport.

Comme mon collègue l'a souligné, cette stratégie se situe dans une perspective internationale, mais est essentiellement de portée nationale. La stratégie relative à la porte d'entrée canadienne du Pacifique comporte d'importants avantages et bienfaits pour l'Ouest du Canada, mais également pour l'ensemble des Canadiens d'un bout à l'autre de ce fabuleux pays.

Je suis impatient de contribuer à la mise en oeuvre de cette stratégie, qui accroîtra la prospérité dans toutes les régions du Canada. Je sais que tous comprennent l'importance de l'activité portuaire pour ma circonscription et pour les gens du Grand Vancouver et du Lower Mainland en Colombie-Britannique, non seulement pour le mouvement des produits, mais aussi pour celui des gens, dont les touristes, de l'Ouest canadien vers toutes les régions du Canada.

• (1630)

M. Gurmant Grewal (Newton—Delta-Nord, PCC): Monsieur le Président, une des caractéristiques du leadership efficace est la capacité de faire montre d'un haut degré de prévoyance. En 1997 et 1998, mon parti affirmait que la Colombie-Britannique était la porte d'entrée du marché de la zone Asie-Pacifique. À l'époque, les libéraux s'obstinaient à ne pas tenir compte des questions importantes pour la côte ouest et les sept tigres de la zone Asie-

Pacifique connaissaient un fort taux de croissance économique. La position stratégique de la Colombie-Britannique, et surtout du port de Vancouver, en Amérique du Nord donnait à cette province un très fort potentiel d'accroissement du commerce avec ces sept tigres. La Colombie-Britannique aurait pu être le moteur de la prospérité, du développement économique et de l'expansion du commerce pour le Canada. Les libéraux n'ont pas tenu compte de cela et ils ont manqué le bateau.

Aujourd'hui, en raison des priorités désordonnées du gouvernement libéral pour le Lower Mainland de la Colombie-Britannique, nous vivons avec les embouteillages. Le périphérique de la région du Bas-Fraser serait aujourd'hui terminé si les libéraux avaient fait preuve de prévoyance. Cela aurait réglé les problèmes et accru les échanges commerciaux et la mobilité de la population dans la région.

Le gouvernement a multiplié les annonces concernant le périphérique du Bas-Fraser, qui devrait être construit un jour, mais il n'a rien fait à ce sujet. La chambre de commerce de Delta et celle de Surrey ainsi que la population de ma circonscription et des circonscriptions environnantes réclament cette route depuis longtemps, mais le gouvernement n'a pris aucune mesure efficace, se contentant de faire des annonces.

De même, il faudrait donner de l'expansion aux quais du Fraser, qui sont aussi situés à proximité de ma circonscription. Le gouvernement n'a rien fait à ce sujet. Il a réduit les fonds pour le dragage du Bas-Fraser, ce qui compromet le trafic fluvial. Cela se répercute également sur les quais fluviaux.

Le député a dit qu'il était président du caucus de la Colombie-Britannique. Quelles démarches a-t-il faites auprès du gouvernement et quelles mesures concrètes le gouvernement a-t-il prises? Je sais que c'est trop peu trop tard, mais le député transmettra-t-il au gouvernement les préoccupations dont je lui ai fait part? Verrons-nous bouger les choses ou devons-nous nous contenter d'une nouvelle série d'annonces? Comme nous l'avons vu ces 12 dernières années, le gouvernement n'a tenu aucun compte des besoins en infrastructure du Lower Mainland de la Colombie-Britannique

• (1635)

M. Don Bell: Monsieur le Président, depuis de nombreuses années le gouvernement libéral canadien s'efforce d'améliorer ses relations commerciales avec la région Asie-Pacifique.

En mon ancienne qualité de maire de North Vancouver, j'ai visité la Chine et la Malaisie. J'y suis allé avec Équipe Canada, en tant que membre de délégations organisées par le gouvernement fédéral, mais j'ai aussi fait partie de délégations Asie-Pacifique et de délégations du Conseil commercial Canada Chine qui témoignaient de l'engagement du gouvernement fédéral à consolider ses relations commerciales avec cette région du monde.

Comme l'a indiqué un député, on n'établit pas des liens commerciaux avec l'Asie du jour au lendemain. Il nous faut planter la graine, l'arroser et la faire croître. Il est bien connu qu'en Asie, avant d'établir une relation d'affaires, il faut créer des liens d'amitié. Établir ce genre de relation prend du temps. Le gouvernement canadien et les délégations menées par le premier ministre forgent ces relations depuis de nombreuses années.

On s'est aussi engagé à renforcer les échanges touristiques entre le Canada et l'Asie. Par exemple, nous sommes sur le point d'obtenir le statut de destination approuvée pour la Chine, ce qui augmentera de façon significative le nombre de touristes chinois au Canada.

Initiatives ministérielles

L'objectif est d'améliorer le commerce et le dialogue. C'est une question très complexe. Il faut coordonner un nombre d'activités liées entre elles. La stratégie de la porte d'entrée du Pacifique permettra de regrouper ces diverses composantes et, espérons-le, de les intégrer parfaitement de manière à ce qu'elles se complètent mutuellement.

Le dragage du Fraser, la question de l'exploitabilité et de la rentabilité du port et les demandes qui ont été présentées seront tôt ou tard pris en compte par ce nouveau conseil de la porte d'entrée du Pacifique. Ce dernier sera composé de représentants des principaux intervenants et du gouvernement provincial.

Nous reconnaissons les initiatives et les efforts du gouvernement de la Colombie-Britannique pour améliorer le commerce avec la région Asie-Pacifique et transformer la Colombie-Britannique, le Lower Mainland et Prince Rupert en de véritables portes d'entrée économiques pour tout le Canada.

L'hon. Keith Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, ce projet de loi prévoit un certain nombre d'interventions et d'investissements très précis visant à améliorer le commerce et à tirer parti de la circulation des biens et services. Nous avons entendu des commentaires non sectaires en ce sens.

J'aimerais que le député dise ce qu'il pense des investissements que nous avons faits. En matière d'infrastructures, une demi-douzaine d'investissements particuliers résulteront du projet de loi et amélioreront la capacité de l'Ouest canadien, et plus particulièrement de la Colombie-Britannique, d'exploiter au maximum les possibilités que recèlent les marchés asiatiques. Ceux-ci connaissent une expansion assez spectaculaire.

Certains députés, des bloquistes notamment, ont dit souhaiter que le gouvernement fédéral adopte des mesures protectionnistes pour protéger les entreprises canadiennes. Ils prétendent que l'adoption de mesures protectionnistes sur le plan commercial serait avantageuse pour les entreprises canadiennes.

Les députés du Bloc québécois devraient écouter leur ancien chef, Lucien Bouchard, qui a rédigé un document cinglant sur l'incapacité de certains dirigeants politiques du Bloc québécois et du Parti québécois à relever les défis très importants auxquels le Québec fait face en ce qui concerne la mobilité de la main-d'oeuvre, la productivité, l'éducation et les obstacles au commerce.

Que pense mon collègue des investissements que prévoit le projet de loi et qui aideront à faciliter la circulation des biens et services ainsi que les échanges commerciaux entre l'Ouest canadien et les marchés asiatiques?

• (1640)

M. Don Bell: Monsieur le Président, deux choses. Premièrement, une partie de l'argent servirait à l'aménagement de voies ferrées dotées de sauts-de-mouton dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique, pour faciliter la circulation des produits et services à travers les localités et pour réduire les embouteillages que nous avons connus par le passé. Nous voulons assurer une circulation fluide.

Par exemple, les produits de Shanghai peuvent arriver ici quelque 50 heures plus vite, par transport maritime, que dans n'importe quel port américain. Nous pouvons profiter de cet avantage en ayant aussi les installations nécessaires au transport par rail et par camion, pour que ces produits puissent être acheminés partout au Canada et même dans toute l'Amérique du Nord, vers les marchés américains, plus rapidement qu'en provenance de Seattle ou de Los Angeles.

Deuxièmement, nous investissons à North Portal, en Saskatchewan. Comme nous l'avons dit, cet investissement ne se limite pas à la Colombie-Britannique. Il s'agit d'un investissement dans l'infrastructure qui desservira tout le Canada. Des sauts-de-mouton seront également aménagés en Saskatchewan.

Nous nous sommes engagés à construire le pont de la rivière Pitt. Nous nous sommes engagés à construire une route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser. La question du député d'en face faisait allusion à ce projet.

Pourquoi la route sur la rive sud du Fraser est-elle importante dans le contexte de la politique de la porte d'entrée du Pacifique? Le gouvernement de la Colombie-Britannique et les différents intéressés ont tous fait valoir que ce nouveau corridor pourrait être l'un des éléments les plus importants de la porte d'entrée du Pacifique. Ils croient qu'il deviendra l'une des routes commerciales les plus importantes en Colombie-Britannique, puisque plus de 1 000 camions l'emprunteront chaque jour.

Ces immobilisations, ajoutées aux sommes qui seront consacrées à l'harmonisation des règlements, comme je le disais dans mon intervention, et la détermination des nouvelles priorités par le Conseil de la porte d'entrée du Pacifique représentent, selon nous, un investissement judicieux pour l'avenir de l'ensemble du Canada.

[Français]

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, je voudrais que vous preniez note du fait que je partagerai le temps de parole qui m'est imparti avec le député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel.

Cela me fait extrêmement plaisir de prendre la parole à propos du projet de loi C-68. D'ailleurs, nous avons eu l'occasion, au Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, d'entendre parler un peu lors de nos consultations concernant un projet de loi qui a été déposé par un député de cette Chambre à propos de nos liens avec Taiwan. Le fait de prendre la parole cet après-midi m'a permis d'approfondir un peu ce qu'était le projet de loi C-68.

D'emblée, comme notre porte-parole a dû le dire, nous sommes favorables au principe du projet de loi, mais nous avons énormément de réserves concernant des modalités qui y sont contenues. Le projet de loi dénote aussi un peu de naïveté de la part du gouvernement. Par exemple, le secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, qui est un ancien conservateur — je vois que ses racines conservatrices ne l'ont pas quitté —, nous accuse de faire du protectionnisme lorsque nous nous intéressons aux emplois et aux industries qui peuvent être menacés par la concurrence, loyale ou déloyale, de pays du Sud-Est asiatique. Par conséquent, je suis heureux qu'on trouve en cette Chambre des gens comme les députés du Bloc — pour combien de temps, malheureusement, pour les travailleurs et travailleuses du Canada, cela reste une question — qui sont préoccupés par ces retombées. J'y reviendrai.

Initiatives ministérielles

Le secrétaire parlementaire ne se rend peut-être pas compte de l'évolution des économies dans le Sud-Est asiatique, des besoins qu'elles auront et des débouchés qu'elles représenteront. Pour le Canada, cela représentera un très gros défi, si l'on ne veut pas se retrouver en queue de peloton. C'est le cas présentement, comme on a pu en prendre connaissance. Cela va de pis en pis, d'année en année, sous le règne des libéraux, particulièrement depuis le scandale des commandites. Sur le plan de la concurrence et surtout des indices touchant la productivité, on a diminué sans arrêt. Dans ce contexte, les libéraux ne peuvent pas rejeter la responsabilité de la faute sur le Bloc, le Parti conservateur ou le NPD, puisqu'ils sont au pouvoir depuis 1993. Les seuls responsables, ce sont eux, parce qu'ils ne prennent pas les choses au sérieux. Ils prennent des apparences pour le contenu, ils prennent des vessies pour des lanternes.

Comme je le mentionnais, nous sommes favorables au principe du projet de loi, parce que le concept de porte d'entrée est intéressant. Il devrait d'ailleurs être repris dans le cas du Saint-Laurent, qui est la porte d'entrée naturelle du Nord-Est américain, aussi bien pour le Québec que le Canada et le Nord-Est américain. Dans ce sens, nous aimerions que le gouvernement fasse un effort supplémentaire, une fois qu'il aura pris conscience du fait que non seulement l'Ouest canadien a besoin de ce genre d'amélioration extrêmement importante sur le plan intermodal, mais aussi que le Québec et la région est du Canada en ont besoin. On retrouvera, dans ce genre d'installations, un réseau multimodal d'infrastructures de transport axé sur le commerce avec l'Asie, dans ce cas-ci, l'est du Canada et du Québec, l'Europe, mais aussi le Nord-Est américain, et toute l'Amérique du Sud. Il ne faudrait pas l'oublier, l'Afrique qui, malheureusement, est trop souvent oubliée lorsqu'on parle de développement économique et social.

Nous sommes donc en faveur du principe. Cependant, nos réserves touchent à la structure choisie et au mode de nomination des membres du conseil. Nous avons trouvé particulièrement intéressants les détails du projet de loi quant à la composition du conseil et le flou artistique qui entoure le mandat de ce conseil, alors qu'on sait que cet organisme canalisera des centaines de millions de dollars. À notre avis, on aurait dû consacrer autant d'efforts à préciser le mandat qu'on n'en consacre à la composition du comité. Ma collègue de Longueuil—Pierre-Boucher aura l'occasion de revenir sur ces aspects aussi bien au cours du débat ici, en Chambre, que lors des travaux en comité.

Un autre élément est complètement absent du projet de loi — ce n'est pas un accident, nous y sommes habitués. Il s'agit des indications touchant au rôle des provinces. On sait que les provinces ont des responsabilités importantes dans le domaine du transport. J'espère que les provinces de l'Ouest, en particulier la Colombie-Britannique, exerceront les pressions nécessaires pour faire valoir leur place. On constate même, à la lecture du projet de loi, que les représentants provinciaux seraient nommés par le gouvernement fédéral. Cela dépasse un peu ses responsabilités. Qu'il laisse aux provinces ce soin. J'espère que les députés de la Colombie-Britannique en cette Chambre feront les interventions nécessaires pour que leur province y soit présente, de même que les autres provinces impliquées, et que celles-ci aient la capacité de nommer elles-mêmes leurs propres représentants.

• (1645)

Comme je le mentionnais tout à l'heure, nous ne sommes pas contre les échanges avec l'Asie, comme nous ne sommes pas non plus contre l'ouverture des frontières, car le Canada et le Québec sont des nations commerçantes. Nous en sommes tout à fait conscients. Toutefois, nous n'avons pas non plus la naïveté qu'ont le

gouvernement libéral et certains de ses membres, pour ne pas dire tous.

Je me réfère à un petit livre que j'aime beaucoup et que j'achète chaque année. Il s'intitule *L'Économie mondiale*. C'est produit par le Centre d'études prospectives et d'informations internationales. Pour l'édition de 2005, il y avait justement une étude très intéressante touchant les scénarios de croissance à long terme de la Chine et de l'Inde. Je ne vous les lirais pas, mais je vais me référer aux chiffres de cette étude.

Le document est basé sur des études effectuées par cinq économistes différents. On prévoit que d'ici 2030, la moyenne de croissance pour l'ensemble de la planète sera de 3 p. 100 par année. Évidemment, je parle de croissance en termes réels. Pour l'Inde, cela représente entre 4,5 p. 100 et 5,5 p. 100, et pour la Chine, 5 p. 100 pour l'ensemble de cette période avec, avec dans les deux cas, une certaine décélération à la fin de la croissance. Cela permettra à l'Inde et à la Chine de représenter respectivement, pour l'Inde, entre 2,5 p. 100 à 3 p. 100 du produit intérieur brut mondial, et pour la Chine, de 9 p. 100 à 11 p. 100 de ce produit intérieur brut mondial.

Évidemment, cela va dépendre de l'évolution des taux de changes. On sait qu'actuellement un débat fait rage à cet égard sur la planète. Plusieurs accusent la Chine de maintenir artificiellement une monnaie nationale trop basse, se donnant ainsi une compétitivité qu'elle ne devrait pas avoir si sa monnaie reflétait la force de son économie au plan de la croissance.

Évidemment, on pourrait se retrouver avec des pourcentages plus importants. À cet égard, il ne faut pas nier que pour le Canada, particulièrement l'Ouest canadien et la Colombie-Britannique, le marché asiatique, avec ses deux locomotives que sont la Chine et l'Inde, représentent des occasions incontournables. Je dis mille fois bravo à ce projet de porte d'entrée sur le Pacifique.

D'ailleurs, dans ce document, on nous rappelle que vers 2015, la Chine devrait devenir la deuxième économie mondiale derrière les États-Unis. Quant à l'Inde, vers 2030, elle deviendrait la troisième économie mondiale devant le Japon. Il est donc clair qu'à moyen terme, les perspectives sont extrêmement intéressantes.

Cela dit, ce que ne semble pas comprendre le secrétaire parlementaire à la Défense, c'est que les revenus en moyenne par habitant en Chine et en Inde resteront extrêmement bas. L'enjeu pour nous est de ne pas devenir simplement un réservoir de ressources pour la Chine —, ce qu'on est en train de devenir — et pour l'Inde et voir nos emplois disparaître et n'avoir alors seulement que quelques compagnie minières ou pétrolières qui feraient bien de l'argent, laissant une partie de la population et les communautés sans emplois et sans capacités de vivre décemment.

Il sera extrêmement important d'avoir une stratégie pour faire face à cela, tirer des bénéfices à la fois des occasions que nous offre le développement de ces économies, mais être conscients que les consommateurs ne seront pas Chinois ou Indiens, mais Canadiens. De plus, pendant qu'on leur enverra nos ressources, si on n'a pas une stratégie pour s'assurer qu'un certain niveau au plan de la connaissance canadienne et québécoise en ingénierie, par exemple, soit mise à contribution en Chine et en Inde, on deviendra finalement tout simplement leur porteurs d'eau.

Je ne comprends pas que les libéraux traitent cela de protectionnisme. Personnellement, je ne traite pas cela de protectionnisme. Je traite tout simplement cela comme étant le rôle de parlementaires responsables voulant s'assurer du bien-être de la population que l'on représente, aussi bien la population canadienne que québécoise.

Initiatives ministérielles

Si ouvrir les marchés sans aucune préoccupation au plan de l'emploi, au plan social, au plan du développement des collectivités est du protectionnisme, alors je n'accepte pas cette approche.

Je voudrais être encore plus clair au plan des chiffres. En 2040, donc dans 35 ans, — cela est quand même assez loin —, d'après cette étude, le revenu par habitant en Chine serait le quart et celui de l'Inde le dixième du revenu par personne aux États-Unis.

Il nous faudra donc une stratégie pour être en mesure d'être à la fois concurrentiels dans un certain nombre de créneaux où l'on sera en concurrence avec les Chinois pour développer des créneaux haut de gamme, mais aussi s'assurer que nos entreprises de technologie seront en mesure d'avoir des marchés en Chine. Ainsi, nous ne serons pas tout simplement des exportateurs de ressources naturelles et de pétrole.

•(1650)

En ce sens, nous sommes favorables à cette porte d'entrée. Toutefois, cela est loin de disposer du débat quant à la stratégie du Canada au chapitre du développement économique et commercial, aussi bien à l'interne qu'au plan international. J'espère qu'un jour, les libéraux comprendront cela.

[Traduction]

L'hon. Keith Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, cela me donne une occasion de répondre aux préoccupations que le député du Bloc québécois a évoquées tout à l'heure. Il a fait état de préoccupations relatives à l'ouverture de nos portes sans respect pour les Canadiens ou sans égard à leur opinion, leur emploi et leurs programmes sociaux. C'est de cela qu'il s'agit.

Ce projet de loi se soucie des Canadiens. Il se soucie de nos emplois. Il se soucie d'avoir une assiette fiscale qui assurera le maintien de nos programmes sociaux, de notre assurance-maladie et d'un éventail de programmes sociaux dans la province du député, le Québec, ainsi que dans toutes les autres provinces du Canada.

Nous avons présenté ce projet de loi parce qu'il a pour enjeux la productivité, la compétitivité et la création d'emplois. Les Canadiens auront davantage d'argent dans leur poche, plus d'emplois, des emplois mieux rémunérés que dans d'autres régions du monde. Il se résume à une gamme de solutions, y compris la stratégie relative à la porte d'entrée, l'éducation, le démantèlement des obstacles au commerce intérieur et extérieur. Il y est question de la recherche et de la productivité, ainsi que de vigoureuses politiques macroéconomiques et microéconomiques. C'est de cela qu'il s'agit.

Par contraste, l'ancien chef du parti du député, M. Bouchard, a récemment écrit un article cinglant et il a prononcé un discours acerbe au Québec, disant à ses frères séparatistes que s'ils voulaient faire partie de la communauté internationale, s'ils voulaient dissiper la torpeur qui frappe certaines parties de leur province, ce qui résulte directement des politiques séparatistes du Bloc québécois et du Parti québécois, ils avaient tout intérêt à faire un certain nombre de choses, dont le démantèlement des obstacles au commerce et la refonte de politiques archaïques dans le domaine de l'éducation.

Ces questions relèvent toutes des dirigeants provinciaux, du gouvernement provincial, du gouvernement séparatiste et des gouvernements antérieurs. C'est là quese situent ces responsabilités. M. Bouchard a indiqué très clairement que les actes et politiques des séparatistes ne font que nuire aux Québécois et à leur capacité de soutenir la concurrence, d'obtenir des soins de santé, d'avoir davantage d'argent dans leur poche et de subvenir aux besoins de leur famille.

Je souhaite poser à mon collègue une question. Que pense-t-il des observations de M. Bouchard à propos de ce que lui et ses collègues séparatistes doivent faire pour proposer aux habitants de sa province des solutions créatives qui leur permettront d'obtenir des emplois mieux rémunérés et des programmes sociaux plus vigoureux?

•(1655)

[Français]

M. Pierre Paquette: Monsieur le Président, je partage avec M. Bouchard la préoccupation de préserver nos emplois et nos industries ici. On peut peut-être discuter sur les moyens. M. Bouchard a cette préoccupation, ce gouvernement ne l'a pas. On en a la preuve en écoutant les propos du secrétaire parlementaire.

Il nous dit qu'il faut augmenter la productivité. Depuis que les libéraux sont au pouvoir, le Canada recule d'année en année au niveau de la productivité. Un rapport a été rendu public il y a quelques jours. Malheureusement, je ne l'ai pas avec moi. Je vous donne tout de même les chiffres de 1985 à 1998. Cela tombe bien, puisque j'ai ces chiffres avec moi. En 1985, le Canada était septième au plan de la valeur ajoutée pour les produits manufacturiers. Il se retrouve 17^e actuellement. Dans le dernier rapport, il a encore perdu des plumes.

Cela ne s'est pas produit sous le règne des conservateurs, du NPD ou du Bloc québécois, mais sous celui des libéraux. Ils n'ont rien fait pour améliorer la recherche et le développement. C'est cela la clé du succès. Il ne s'agit pas d'appauvrir les travailleurs et les travailleuses et de précariser l'emploi. On n'arrivera jamais à nous précariser assez pour rivaliser avec les Chinois. Ce qu'il faut faire, c'est justement investir dans la recherche et le développement, dans l'éducation et aller de l'avant. Les résultats sont là. C'est encore plus vrai quand on parle de la productivité. Avec les libéraux, le Canada a perdu constamment des rangs au niveau de la compétitivité internationale.

Je vais vous nommer les pays qui sont en avant du Canada. Il y a la Suisse, qui est un petit pays où il y a une cohérence, des politiques sociales intéressantes et où les gens sont capables de se tenir debout. C'est le premier pays au niveau manufacturier. Il y a l'Irlande, qui a connu son indépendance en 1921 et qui a été capable de mettre en place son propre modèle. Il y a Singapour. Ce n'est pas un grand pays, mais il a offert des politiques et a été capable de s'en tirer. La Finlande, la Suède, l'Autriche, le Danemark, la Belgique, la Hollande et la Norvège sont tous des pays qui ont les mêmes caractéristiques que le Québec.

Je suis convaincu, en écoutant ce qui se dit de l'autre côté, que les Québécois et les Québécoises ont un intérêt urgent envers la souveraineté du Québec. En effet, cela sera la seule manière de s'en tirer avec des gens qui ne sont pas capables d'entendre la réalité, comme c'est le cas des députés d'en face.

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, tout d'abord, je voudrais féliciter mon collègue de Joliette de son excellent discours. C'est un économiste de formation. N'en déplaise au secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, il a trouvé chaussure à son pied.

Je n'ai évidemment pas la compétence de mon collègue. Je ne suis pas économiste de formation. Toutefois, il est vrai qu'on se complète bien au Bloc québécois. Il y a des députés de tous les calibres et de tous les milieux.

Initiatives ministérielles

Ce n'est pas pour rien que nous sommes en faveur du principe de la porte d'entrée et de la politique présentée dans ce projet de loi, ne serait-ce que pour cette vision d'ensemble de la chaîne de transport. Il faut comprendre que toute l'économie canadienne souffre d'un grand manquement par rapport au transport intermodal entre le maritime et le ferroviaire. Il y a également des problèmes routiers sans parler des problèmes aériens.

Personnellement, j'ai une petite inquiétude face aux portes d'entrée. Le Bloc québécois accepte ce concept. Toutefois, au Québec, nous avons eu à vivre cette situation. Je voudrais faire un peu d'histoire. Souvenez-vous que le Québec était la porte d'entrée du transport aérien international dans les années 1960. C'est d'ailleurs pourquoi le gouvernement libéral de l'époque, le gouvernement Pearson, avait décidé de construire au Québec un véritable aéroport de calibre international pour le Canada. C'était l'aéroport de Mirabel.

Après l'idée de départ, il y a eu un certain Pierre Elliott Trudeau. À l'époque de ce dernier, le Québec n'est plus demeuré la porte d'entrée du transport aérien international. D'autres portes d'entrée ont été créées comme à Toronto et Vancouver. Finalement, le principe des portes d'entrée défendu par le gouvernement libéral m'inquiète un peu.

Évidemment, cela touche un peu moins le Québec, puisqu'il est question d'une porte d'entrée pour le Pacifique. C'est parfait. Par contre, nous tenons à dire que nous sommes en faveur du fait qu'il y ait des portes d'entrée, dont une pour l'Atlantique. On espère, bien sûr, que celle-ci sera au Québec en raison du fleuve Saint-Laurent. Vous ne pouvez pas nous enlever le fleuve. Vous pouvez nous enlever bien des choses. Toutefois, vous ne pouvez pas déplacer un fleuve. Il est chez nous, au Québec.

Nous sommes donc en accord avec le concept de portes d'entrée et de tout ce que cela requiert comme investissement pour l'adaptabilité de tous les moyens de transport entre eux: le maritime en intermodal avec le ferroviaire, le routier et l'aérien. Il faut que les biens et services puissent se rendre à destination.

Je dis cela car on arrive dans une période très critique, qui consiste à l'approvisionnement des magasins avec les produits qui arriveront pour les Fêtes. L'an passé, à pareille date, plusieurs chaînes indépendantes se plaignaient du fait que certains biens ne seraient peut-être pas disponibles pour le temps des Fêtes. On espère donc que toutes ces situations se régleront par cette amélioration de l'intermodalité entre les différents moyens de transport pour qu'on puisse assurer une livraison aux détaillants.

Mon collègue de Joliette a raison. Au Canada, il y a de plus en plus de producteurs ou de manufacturiers. On fournit des services à la consommation. Avec les politiques adoptées par ce gouvernement, des emplois sont perdus. De plus, quant à ce qui nous reste comme économie, soit la vente au détail, si on ne peut pas garantir à nos commerçants qu'ils pourront avoir les biens nécessaires sur leurs tablettes, je pense qu'on aura un grave problème un jour.

Cela est inquiétant pour le Bloc québécois. Mon collègue de Joliette, comme l'a fait ma collègue de Longueuil—Pierre-Boucher, a indiqué que le Bloc québécois était inquiet des répercussions sur les industries traditionnelles. Nos travailleurs et notre économie subissent de graves contrecoups, notamment l'industrie du textile, mais aussi les autres industries qui vivent des situations catastrophiques en raison de la compétition engendrée par l'Asie et l'Inde.

On ne peut pas siéger ici en cette Chambre, se dire députés défenseurs des intérêts de nos électeurs et ne pas constater cette grave situation qui se passe dans nos industries, entre autres dans

l'industrie du textile. Il y a tous les ans des dizaines et des milliers de pertes d'emplois en faveur d'autres pays, et ce, pour diverses raisons.

• (1700)

Par exemple, comme l'a dit plus tôt mon collègue de Joliette, la Chine maintient artificiellement à la baisse la valeur de sa monnaie, alors que notre monnaie prend de la valeur. Certains diront que c'est avantageux, mais toute l'industrie de la transformation doit faire des ajustements. Notamment, on doit pouvoir moderniser rapidement son entreprise et sauver des emplois. Ce sont toujours de durs coups à l'endroit des travailleurs et des travailleuses. Un député ne peut pas se proclamer le défenseur des intérêts des concitoyens de sa circonscription sans soulever les problèmes causés par la concurrence mondiale dans des domaines comme le textile ou la transformation manufacturière. Nous vivons tous cette situation dans nos circonscriptions respectives. Nous avons tous subi des fermetures d'entreprise et des pertes d'emploi dans nos industries traditionnelles. Il faut pouvoir défendre nos intérêts et reconnaître effectivement le besoin d'une porte d'entrée du Pacifique. Toutefois, en même temps, il faut pouvoir se soucier des pertes d'emploi qui ont lieu dans nos circonscriptions et qui donnent de durs coups aux citoyens et citoyennes que nous représentons.

Le Bloc québécois est probablement le seul parti en cette Chambre qui a toujours été constant et qui a toujours, chaque fois qu'il s'est exprimé, protégé les intérêts des travailleurs et des travailleuses, des citoyens et des citoyennes de nos communautés. Nous nous en faisons un devoir. Ce n'est pas difficile. Il s'agit simplement d'avoir des principes dans la vie, ce que les libéraux ont très peu et ce que les conservateurs ont perdu il y a longtemps. Quant au NPD, il n'est pas toujours égal à lui-même; tantôt il défend les chômeurs et les chômeuses, tantôt il les oublie quand il négocie avec le gouvernement libéral pour le maintenir au pouvoir. C'est un choix politique. Par contre, le Bloc québécois a toujours été fidèle à lui-même et a toujours défendu les intérêts des travailleurs et des travailleuses et continuera de le faire, même au regard de sujets aussi importants que la création de la porte d'entrée du Pacifique et la mondialisation que représentent les marchés de l'Asie et de l'Inde. Les citoyens et citoyennes qui nous écoutent pourront toujours se fier au Bloc québécois pour défendre leurs intérêts.

Néanmoins, on remarque que le projet de loi prévoit la mise en place d'une structure et la formation d'un conseil. Il vaut la peine de prendre connaissance de la façon dont ce conseil serait formé. Tous les membres seraient nommés par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre. Même les membres qui proviennent des provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba sont tous nommés à titre amovible par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre. Ce sont donc des nominations gouvernementales. Je ne comprends pas que même les députés libéraux se fassent prendre à ce jeu.

Malgré toutes les déclarations du premier ministre sur la transparence et sa volonté de gouverner d'une nouvelle façon, c'est la même bonne vieille façon de gouverner mise en place par l'ancien premier ministre Chrétien que suit le nouveau premier ministre, qui a longtemps été ministre des Finances au sein du gouvernement Chrétien. Telle est la bonne vieille tradition libérale: pouvoir faire du copinage et du favoritisme et nommer les petits amis du Parti libéral à toutes sortes de conseils.

Initiatives ministérielles

Je ne comprends pas que des députés libéraux se lèvent en cette Chambre pour défendre cela. On sait tout ce qui se passe actuellement et on saura demain de quelle façon le Parti libéral a bénéficié de l'argent sale des commandites. Pourtant, les députés libéraux continuent de se lever en cette Chambre pour défendre un conseil qui prendra à sa charge tout ce principe de porte d'entrée du Pacifique et dont les membres seront nommés par le gouvernement, c'est-à-dire par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre. Ce sont donc des nominations partisans.

Je comprends pourquoi, d'un sondage à l'autre, les citoyens se disent sceptiques quant à la façon dont le gouvernement veut essayer de s'extirper de toute cette tempête du scandale des commandites. Il en est incapable; il en fait la démonstration aujourd'hui.

• (1705)

[Traduction]

L'hon. Keith Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Madame la Présidente, j'aimerais parler de la recherche en santé, domaine où le Québec excelle.

Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral a investi d'importantes sommes dans la recherche en santé, partout au pays. Le Canada se classe au troisième rang mondial pour l'investissement par habitant dans ce domaine. C'est important d'un point de vue économique et sur le plan de la santé des Canadiens, surtout de ceux qui sont atteints du cancer ou d'autres maladies. Nos investissements dans les Instituts de recherche en santé du Canada nous ont permis de tirer profit des recherches de base dont se sert le secteur privé. Nous sommes un véritable leader mondial sur le plan des relations entre le gouvernement, le secteur privé et les universités.

Mon collègue est-il d'avis que cette stratégie de porte d'entrée est une occasion pour l'industrie de la Colombie-Britannique de financer des initiatives de recherche en santé qui peuvent sauver des vies au Canada, et d'exporter ces initiatives de recherche en santé, en pharmacologie et ainsi de suite vers d'autres pays afin de sauver des vies à l'échelle planétaire?

• (1710)

[Français]

M. Mario Laframboise: Madame la Présidente, premièrement, il est vrai que de la recherche se fait au plan médical et pharmaceutique au Québec.

Probablement qu'une partie de l'industrie pourra profiter de la porte d'entrée du Pacifique, sauf que, espérons-le, ce n'est pas pour cela que le ministre fait toute cette démarche. Tout ce qui concerne les soins de santé et les médicaments n'est pas la chose la plus lourde dans toute l'industrie du transport au Canada. Je ne pense pas que c'est pour cela que l'on crée la porte d'entrée du Pacifique. Toutefois, on s'en servira effectivement si elle est disponible. D'ailleurs, c'est pourquoi que, dès le départ, le Bloc québécois a dit qu'il était en faveur de la porte d'entrée du Pacifique.

Par contre, on n'a pas de leçons à recevoir du gouvernement libéral pour les investissements en santé, surtout que, lorsque le système a été créé, en 1962, le gouvernement fédéral payait 50 p. 100. des coûts. En 1996, il a baissé sa contribution à 13. p 100, tentant de remonter par la suite pour essayer d'en arriver aux recommandations du rapport Romanow qui étaient de 25 p. 100. On est loin de la contribution 50-50 décidée d'un commun accord par les différents gouvernements lorsque le régime de santé a été créé. Au Québec ou dans les autres provinces d'ailleurs, on n'a donc pas de leçons à recevoir du gouvernement fédéral concernant la santé.

Comme on l'a constaté, la seule responsabilité que le gouvernement a concernant la santé est celle des Autochtones. Par ce qui s'est vécu dernièrement dans une réserve du Nord de l'Ontario, on est loin d'avoir des leçons à recevoir d'eux. Aucune province n'a de leçons à recevoir du gouvernement fédéral concernant la santé.

M. Guy André (Berthier—Maskinongé, BQ): Madame la Présidente, tout d'abord, j'aimerais féliciter mes collègues pour leur intervention sur le projet de loi C-68 qui vise le développement de la porte d'entrée canadienne du Pacifique. On a constaté, par leur expertise, que si on avait un Québec souverain, on aurait finalement les capacités, l'intérêt et l'expertise pour défendre notre territoire et mieux défendre les intérêts de notre population concernant toute la question du commerce international.

J'aimerais poser deux questions à mon collègue qui vient faire son discours. Peut-il m'expliquer d'où vient cette insensibilité, ce manque d'intérêt, ce manque de volonté d'appuyer davantage nos industries fragilisées, comme le textile, le meuble, et même le vélo, par rapport à la compétition asiatique. Je souligne que nous ne sommes pas contre ce projet de loi? Parallèlement, il aurait été intéressant que ce projet de loi accompagne un peu une démarche du gouvernement en place d'appuyer davantage nos industries.

Également, peut-il nous dire son inquiétude face au fait que les membres du Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique soient nommés par Ottawa? Cela peut créer un problème. En effet, on peut se retrouver avec un conseil composé de petits amis du Parti libéral, un peu déconnectés de la base des besoins de la population, comme cela s'est déjà vu ces dernières années. J'aimerais donc que mon collègue aborde ce sujet.

M. Mario Laframboise: Madame la Présidente, je remercie tout d'abord mon collègue de son excellente question. Dans sa circonscription, il affronte de graves problèmes, entre autres en ce qui concerne les industries du textile et du vélo. Il s'est fait le grand défenseur de cette dernière industrie qui est soumise à une compétition tout simplement déloyale.

C'est bien beau de faire comme le secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale et de nous accuser de protectionnisme! Ce n'est pas faire du protectionnisme que d'essayer de sauver des emplois dans nos circonscriptions. On le fait tout simplement pour sauver des emplois. C'est dommage que le gouvernement libéral ne voie pas cela. Voilà ce que je réponds à mon collègue.

On a devant nous des députés libéraux, y compris des députés du Québec, qui sont incapables de se lever en cette Chambre et de dire à leur gouvernement qu'il a mal agi, qu'il a mal fait.

Pour répondre à la dernière question du député, j'ajoute que ce n'est pas en faisant du copinage et en accordant des nominations aux petits amis du parti qu'on règlera cela.

• (1715)

[Traduction]

L'hon. Keith Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Madame la Présidente, je suis très heureux d'intervenir aujourd'hui en tant que député de la Colombie-Britannique pour parler de ce projet de loi.

Initiatives ministérielles

C'est une question qui touche directement les préoccupations de beaucoup de mes électeurs en Colombie-Britannique, quelle que soit leur allégeance politique. Elle est au coeur de questions qui préoccupent les Canadiens, comme l'emploi, la santé de l'économie, de bons programmes sociaux, des règles du jeu égales pour tous et un meilleur environnement dans lequel vivre. Ils veulent que le gouvernement libéral fasse preuve de leadership dans ces dossiers. Par contre, ils ne veulent pas que les gouvernements s'ingèrent dans des domaines où ils n'ont pas leur place. Cependant, ils reconnaissent également que le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer pour veiller à ce que le secteur privé soit capable d'être compétitif sur la scène internationale.

Comme des députés de tous les partis l'ont déclaré à de nombreuses reprises, nous sommes un petit pays d'un peu plus de 30 millions d'habitants. Il a une grande superficie, mais une petite population, ce qui ne l'empêche pas d'être compétitif sur la scène internationale. Nous devons maintenir cet héritage. C'est à la source de ce projet de loi.

Ce n'est pas le fruit d'idées en l'air. Ce n'est pas le fruit de l'imagination de quelqu'un. C'est l'aboutissement d'un travail acharné, en collaboration avec les provinces et divers ordres de gouvernement. Il est le fruit de bonnes idées et de leur mise en oeuvre. C'est la nature de ce projet de loi.

Les députés de certains autres partis, surtout le Bloc, ont dit craindre que le projet de loi ne nuise à la capacité des Canadiens d'être compétitifs et d'avoir des emplois. À première vue, cette préoccupation semble tout à fait raisonnable. Le Canada, avec ses 30 millions d'habitants, doit concurrencer un pays dont la population est de 1,2 milliard d'habitants, un pays qui a un niveau de vie bien inférieur, des salaires beaucoup plus bas, une moins grande considération pour ses citoyens et des programmes sociaux moins nombreux et moins généreux.

Cependant, en fin de compte, nous devrions examiner les faits. Nous devons comprendre l'histoire. Nous devons comprendre que la seule alternative à ce que nous essayons de faire, ce sont des politiques protectionnistes. Il est peu judicieux sur le plan économique de prévoir des subventions, d'ériger des barrières commerciales et de soutenir le secteur privé avec l'argent des contribuables. C'est une mauvaise utilisation des deniers publics qui, à long terme, nuit aux gens mêmes que nous voulons aider. On accroît le taux de chômage, on réduit les recettes de l'État, on mine les programmes sociaux et on fait du tort au pays.

Il suffit de jeter un coup d'oeil à l'expérience de nombre de pays de l'Europe du Nord qui avaient un point de vue très socialiste en matière de politiques économiques. À quoi cela leur a-t-il servi? Cela n'a pas augmenté le niveau d'emploi. Cela n'a pas amélioré les programmes sociaux qui existaient là-bas. Cela n'a pas contribué à la promotion d'un certain Nirvana où on prenait soin des gens et où ils vivaient heureux dans un contexte de plein emploi avec de solides programmes sociaux. Cela a érodé l'économie nationale, nui aux programmes sociaux et fait monter le taux de chômage.

Utiliser l'argent des contribuables pour accorder des subventions, ou prendre des mesures protectionnistes, ça ne fonctionne pas. Ce qui donne des résultats c'est d'augmenter la productivité, que ce soit par l'éducation, la baisse des impôts ou l'abolition des règles inutiles, tant au sein même des pays qu'entre les pays. En bref, en procédant ainsi, nous mettons l'accent sur la productivité qui permet au secteur privé d'être vibrant et concurrentiel et de soutenir la concurrence des autres pays.

Il est vrai que certains pays ne respectent pas les règles du jeu. Nous l'avons vu dans le cas des États-Unis en ce qui concerne le différend sur le bois d'oeuvre. Les Américains ont fait preuve d'un protectionnisme pur et dur. La situation n'est pas juste. Nous avons essayé, par tous les moyens juridiques possibles, de régler le problème et de faire en sorte que nos exportateurs de bois d'oeuvre puissent soutenir la concurrence des Américains, en respectant les règles du jeu. S'ils étaient en mesure de le faire, ils seraient aussi concurrentiels et productifs qu'avant.

• (1720)

Le député du Bloc a exprimé des préoccupations, que nous partageons tous dans nos circonscriptions. En effet, nous voulons tous que personne ne perde son emploi et que notre secteur privé soit concurrentiel. Nous devons axer nos efforts sur les questions liées à la productivité. Nous devons maximiser les initiatives liées à la productivité. Nous devons maximiser les initiatives micro-économiques et macro-économiques qui assureront la compétitivité de nos travailleurs et de notre secteur privé.

Nous savons aussi qu'aucune économie n'est statique. Aucune économie n'est une créature de l'évolution. Toute économie qui est statique ne peut que s'étioler. Il nous incombe de trouver et de mettre en oeuvre des initiatives et des solutions pour aider le secteur privé à prospérer. La porte d'entrée, c'est tout cela.

C'est un investissement dans les Canadiens. Même si c'est une initiative visant l'Ouest, les Canadiens des autres régions du pays en profiteront clairement. Elle améliorera les voies de transport qui permettront à notre secteur privé de soutenir la concurrence.

Pourquoi faisons-nous cela? Il est clair que le secteur privé ne peut pas le faire. Il ne peut se permettre de réaliser les très grands investissements dans les voies de transport grâce auxquels il pourra soutenir la concurrence. C'est pourquoi le gouvernement fédéral collabore avec les gouvernements provinciaux. Ce n'est pas quelque chose qui a été fait en cachette. Cela a été fait en consultation avec le secteur privé, les citoyens intéressés, les conseils et les gouvernements provinciaux. C'est un effort collectif. En témoigne le soutien des députés d'en face. Je pense que, dans le fond, tous les députés reconnaissent que c'est une bonne idée.

Devons-nous construire là-dessus? Absolument. Nous avons tenté d'ajouter à la question un certain nombre d'autres éléments. Nous travaillons avec les provinces. Le ministre des Finances a présenté un début de programme axé sur la productivité, y compris la division en trois de tout excédent dépassant 3 milliards de dollars. Cette initiative constitue une chose intelligente et sage à faire. Un tiers de l'argent ira à la réduction de la dette, un tiers à l'allègement fiscal et un tiers aux dépenses importantes comme celle-ci. C'est le genre de dépenses dont a besoin le secteur privé pour créer des emplois pour les Canadiens.

Pourquoi cette réduction d'impôt? À ce jour, nous avons réduit l'impôt de 100 milliards de dollars et nous poursuivons en ce sens. Nous avons aussi ramener l'impôt des sociétés de 28 à 21 p. 100. Pourquoi? Parce que nous devons nous assurer que le secteur privé bénéficie de chances égales en matière de fiscalité. Certains pourraient vouloir augmenter les impôts du secteur privé. Cependant, si nous faisons cela, nous ouvrons une brèche, nous favorisons une sortie de capitaux vers l'étranger. Les capitaux iront là où les rendements sont les meilleurs.

Initiatives ministérielles

Nous n'avons aucun contrôle là-dessus et c'est bien ainsi. Nous pouvons cependant prendre des mesures pour que le Canada offre au secteur privé un environnement propice pour créer des emplois intéressants, dynamiques et bien rémunérés pour les Canadiens. Nous voulons aussi collaborer avec les provinces pour nous assurer de combler le déficit que nous avons, à l'instar des autres pays occidentaux, sur le plan de la main d'oeuvre spécialisée. C'est pourquoi les ministres, comme le ministre de l'Industrie, ont travaillé avec les corps professionnels et les syndicats de manière à ce que nous comblions le manque de personnel spécialisé chez les gens de métier.

L'Association canadienne des constructeurs d'habitations a un excellent plan pour s'assurer que les gens dont elle a besoin pour construire des maisons ont les compétences voulues. Nous reconnaissons les changements démographiques dans les pays occidentaux qui ont un faible taux de natalité. Le Québec, comme bien d'autres, illustre bien ce problème.

• (1725)

Les faibles taux de natalité causent des problèmes. Nous ne sommes pas aussi mal en point que les pays européens, mais il nous faut en tenir compte. Nous avons une population vieillissante et si nous ne nous attaquons pas au problème, nous assisterons à une contraction de la population active et à une augmentation des retraités qui exerceront une pression accrue sur les programmes sociaux. À mesure que nous vieillissons nous avons davantage recours aux soins de santé et aux régimes de pension, entre autres. C'est un effet de balancier en quelque sorte.

À mesure que cette tendance démographique progresse et que les baby boomers vieillissent, le coût de la prestation de nos programmes sociaux s'alourdira. Nous devons nous pencher sur cette problématique de façon juste et équitable et veiller à ce que les Canadiens qui ont besoin de ces programmes sociaux, comme ceux relatifs aux soins de santé et à la pension, y aient accès, surtout les Canadiens des catégories socioéconomiques inférieures, par exemple les aînés et les personnes qui ont un revenu fixe. Nous devons nous assurer qu'ils ont l'argent voulu pour vivre décemment. C'est notre rôle, dans une société compatissante dirigée par un gouvernement compatissant, de voir à disposer des structures nécessaires pour cela.

Cette stratégie de porte d'entrée est importante, car elle nous permettrait de miser sur les marchés étrangers, en particulier ceux d'Asie-Pacifique, qui croissent à vue d'oeil. Si nous ne tirons pas parti de ce marché, il est facile d'imaginer ce qui pourrait arriver. Notre économie ne progresserait pas. Nous régresserions alors que d'autres pays avanceraient. Serait-ce responsable? La réponse est évidente. Il serait totalement irresponsable que le gouvernement du Canada ne mette pas en oeuvre un tel projet. Il serait irresponsable que le gouvernement ne s'appuie pas sur ces marchés.

Par ailleurs, certains députés se sont dits inquiets à propos des droits de la personne. Je vais tout d'abord parler de la Chine. Je veux souligner le fait que notre premier ministre a été le premier chef du gouvernement à rencontrer le dalaï-lama, en dépit des objections des Chinois. Lorsque le président de la Chine est venu au Canada cet été, le premier ministre lui a clairement fait savoir que les Canadiens trouvent complètement inacceptables les violations des droits de la personne commises par les Chinois à l'encontre des Tibétains ainsi que d'autres violations en Chine.

Pouvons-nous changer la politique de la Chine en matière des droits de la personne? Non, mais nous pouvons montrer à des Chinois comment travailler différemment et se comporter différemment. Dans la circonscription que je représente, Esquimalt—Juan de

Fuca, nous avons une université très dynamique, l'Université Royal Roads, dont le président, M. Rick Skinner, très dynamique aussi, se sert de l'université comme d'un outil pour la formation d'étudiants étrangers. Bon nombre viennent de la Chine, du Japon, de la Corée et d'autres pays asiatiques.

Nous transmettons des compétences et un savoir-faire canadiens en matière d'éducation et de formation à des étudiants de pays d'Extrême-Orient qui sont prêts à payer d'importantes sommes pour de courts séjours d'études au Canada. Qu'en tirons-nous au Canada? Des emplois. Nous formons des gens, non seulement des Canadiens, mais aussi des étrangers. Nous tissons des liens entre l'Extrême-Orient et le Canada. Je crois que les étudiants qui rentrent en Chine, en Corée, au Japon, en Indonésie, à Singapour, en Inde, au Pakistan et au Bangladesh après leur séjour au Canada sont devenus un peu Canadiens parce qu'ils ont étudié ici et qu'ils ont appris à connaître nos valeurs, notre système et notre mode de vie.

Ces gens ramènent dans leur pays d'origine une partie du Canada avec eux. Puis, à leur tour, dans leur travail et dans les fonctions de leadership qu'ils occupent, ils transmettent naturellement à leurs concitoyens le respect des droits, les valeurs morales, les activités, les initiatives et d'autres valeurs que nous avons au Canada, de manière à leur donner vie dans leurs pays.

• (1730)

Les initiatives canadiennes de travail et d'échange d'idées avec des Chinois n'ont pas que des retombées économiques, elles ont aussi des retombées sociales, voire des retombées sur le plan des droits de la personne et de la paix. De toute évidence, la collaboration multilatérale sur des questions d'intérêt commun se traduit en dividendes de la paix. Quant aux reliques, aux dinosaures qui bafouent les droits de la personne en menant des activités aberrantes dont ils tirent parfois parti, ils n'auront d'autre choix que de changer et d'évoluer. Ceux qui ont étudié au Canada savent que ce type d'abus est inacceptable aux yeux de la communauté des nations et qu'il fait du tort à leur propre pays à long terme.

Ce que nous avons fait, c'est marier cette initiative donnée avec quelques autres, dont l'initiative verte du ministre de l'Environnement et l'Initiative sur les villes durables que nous avons mise de l'avant. J'ai le plaisir d'annoncer, une fois de plus, avec mes collègues, que la Colombie-Britannique a été la première province à adhérer au programme d'action pour les villes, laquelle permet aux municipalités de saisir et d'utiliser des crédits fédéraux à des fins de mise en place d'infrastructures, d'égouts dans des artères de transport et d'autres infrastructures d'une importance cruciale. Nous l'avons fait parce que nous voulions faire en sorte que l'argent des contribuables aille à ces dossiers en particulier et aux initiatives dont le secteur privé a besoin pour faire son travail et qui sont nécessaires pour que les Canadiens vivent dans des milieux sains.

L'argent que nous avons réuni dans le cadre du programme d'action pour les villes est en partie affecté à une initiative écologique. Avec les changements qui ont été annoncés et que le ministre des Finances vient de préparer, ces initiatives feront beaucoup pour nous donner l'assurance que les changements qui surviennent dans le domaine des transports seront positifs pour l'environnement.

L'une des initiatives mises au point par le ministre des Finances permet aux Canadiens d'obtenir une subvention de 5 000 \$ pour isoler leur maison. Pourquoi est-ce important? Si nous voulons atteindre nos objectifs de Kyoto et même les dépasser, ce que nous devons faire, il nous faudra réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Initiatives ministérielles

Il y a deux façons d'envisager la réduction de la consommation de combustibles fossiles. La première consiste simplement à réduire la fréquence de leur utilisation. Autrement dit, il faut rendre plus efficace l'utilisation ou la combustion des combustibles fossiles. L'une des façons les plus efficaces de le faire consiste à isoler nos maisons et à surveiller la façon dont nous utilisons l'énergie.

Par exemple, l'isolation de nos maisons et de nos édifices à l'aide de technologies existantes nous permettra d'approcher ou même de dépasser l'objectif défini à Kyoto. Ce qui est très intéressant c'est que nous pourrions ainsi atteindre nos objectifs de Kyoto grâce au concept de l'économie et de l'isolation. En isolant nos maisons et nos édifices, la demande en combustibles fossiles diminue, ce qui, en contrepartie, réduit la quantité d'émissions de gaz à effet de serre. Cela vaut vraiment la peine.

L'autre façon, c'est d'investir dans les transports en commun. Dans ma province, la Colombie-Britannique, les importants investissements qui se font dans le secteur des transports en commun encourageront les gens à utiliser ce genre de transport plutôt que de prendre leur auto, ce qui aura pour effet de diminuer la consommation de combustibles fossiles et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

La proposition de porte d'entrée aura pour effet de stimuler le secteur privé en Colombie-Britannique et permettre au Canada et aux habitants de cette province de tirer profit des marchés de l'Extrême-Orient. Je suis impatient de collaborer avec mes collègues de tous les partis pour faire en sorte que notre pays reste à la fine pointe du développement des exportations, de la productivité et de la création d'emplois, ce qui nous fournira l'argent dont nous avons besoin pour offrir aux Canadiens les programmes sociaux qu'ils veulent et qui leur sont nécessaires.

● (1735)

M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, PCC): Madame la Présidente, le député d'en face nous a fait de bien beaux discours mais n'a proposé aucun plan concret. Je vais parler d'un point en particulier et j'aimerais qu'il me réponde.

Le député et moi sommes d'accord sur une chose. Le fait d'améliorer nos échanges commerciaux avec une région comme celle de l'Asie-Pacifique, qui est composée de pays qui ont de bien piètres bilans en matière de droits de la personne, encourage effectivement ces derniers à améliorer leur bilan. En ce sens, je conviens avec lui pour dire que cette initiative, et d'autres qui ont été prises avec des pays qui affichent de mauvais bilans en matière de droits de la personne, méritent d'être appuyées. Ces initiatives sont économiquement bénéfiques et sont donc, en ce sens, positives.

Le député vantait les mérites du gouvernement, qui s'est engagé à investir dans l'infrastructure. Cependant, il est évident que les sommes que le gouvernement propose d'investir, dans le cadre projet de loi C-68, dans les projets de la porte d'entrée du Pacifique ne sont pas à la hauteur de ce que la Colombie-Britannique estime être nécessaire afin de réaliser la vision d'un système de transport national et d'améliorer le corridor commercial que propose le gouvernement. La somme prévue dans le projet de loi pour la porte d'entrée est à peine la moitié de ce que nous demandons pour améliorer nos ports et nos routes. Un certain nombre d'initiatives sont complètement passées sous silence dans le projet de loi C-68.

Comment le député qui vante les mérites du gouvernement peut-il s'attendre à ce que nous ayons un avantage concurrentiel quand le projet de loi ne prévoit même pas assez de ressources pour que nous soyons plus concurrentiels? Peut-être pourrait-il l'expliquer à la Chambre.

L'hon. Keith Martin: Madame la Présidente, l'investissement prévu dans le projet de loi doit surtout rester dans les limites de nos moyens. Le gouvernement n'a pas l'intention de faire un déficit. Il n'a pas l'intention de revenir à la sombre époque des déficits, car nous savons que c'est irresponsable et nuisible pour l'économie.

Je donnerai quelques exemples de ce que fera le projet de loi. Il permettra un investissement dans le périphérique du Bas-Fraser, dans le carrefour à niveaux différents de la porte d'entrée sud, dans l'échangeur Pitt River Bridge-Mary Hill et dans le carrefour à niveaux différents Deltaport. Cela n'est qu'un élément du projet de loi et les mesures propres à stimuler la productivité ne s'arrêtent pas là.

Pour faire ce que propose le député, et qui correspond à ce que nous voulons faire pour améliorer la productivité, nous avons prévu de répartir en trois la partie de l'excédent budgétaire qui dépassera les 3 milliards de dollars et d'affecter chaque tiers respectivement aux réductions d'impôt, que le député appuiera, j'en suis sûr, aux investissements critiques, notamment dans des projets comme ceux dont nous parlons ici, et à la réduction de la dette.

La réduction de la dette, la réduction des impôts et les dépenses critiques constituent des mesures que nous prenons pour accroître la productivité. En outre, nous nous efforçons constamment d'éliminer les barrières internes et externes au commerce. Nous voulons également collaborer avec les provinces pour leur donner les ressources qui permettront de surmonter les déficits commerciaux et scolaires que le Canada connaît, comme tous les pays occidentaux.

C'est un plan complet. Nous ne parlons ici que d'une partie de ce plan, mais il faut le prendre dans son ensemble, avec les autres initiatives que le gouvernement a mises de l'avant.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Madame la Présidente, l'un des facteurs importants de réussite de la stratégie sur la porte d'entrée sera le degré d'intégration des divers modes de transport.

Le secrétaire parlementaire pourrait peut-être nous faire ses commentaires sur deux aspects. Premièrement, étant donné qu'un certain nombre d'organismes consultatifs existent déjà, pourquoi en créer un autre? Nous avons déjà le Greater Vancouver Gateway Council, l'Asia Pacific Trade Council ainsi que la Fondation Asie-Pacifique du Canada. Le secrétaire parlementaire pourrait-il nous dire pourquoi nous devrions créer encore un autre conseil?

Deuxièmement, pourrait-il nous indiquer quelles consultations ont eu lieu auprès des populations autochtones? En Colombie-Britannique et ailleurs au Canada, nous essayons régulièrement, chaque fois que l'occasion se présente, de faire bénéficier les premières nations des réussites économiques du Canada et de chacune des provinces de manière à ce qu'elles puissent bâtir leur infrastructure et profiter de la croissance et des réalisations au Canada.

● (1740)

L'hon. Keith Martin: Madame la Présidente, mon collègue a accompli une quantité formidable de travail à titre de député de la Colombie-Britannique pour que la stratégie relative à la porte d'entrée puisse être mise en oeuvre.

Les populations autochtones sont consultées à ce sujet. En fait, elles font partie intégrante de la stratégie relative à la porte d'entrée.

Aucun organisme n'a actuellement les fonctions que nous voulons confier au conseil consultatif. S'il y en avait déjà un, nous l'aurions utilisé, mais ce n'est pas le cas. Aucun organisme n'a le mandat d'accomplir ce qui reviendra au conseil consultatif pour que notre vision se concrétise.

Initiatives ministérielles

Il y a une question dont je n'ai pas encore parlé et qui est très importante, compte tenu de l'environnement dans lequel nous vivons aujourd'hui. Il s'agit de la question de la sécurité. Une partie de la somme qui sera consacrée à la stratégie relative à la porte d'entrée est un investissement dans la sécurité portuaire. Tout le monde est conscient que, si nous n'étions pas capables d'investir dans la sécurité portuaire comme il se doit, le Canada et d'autres pays seraient exposés à diverses menaces, notamment à l'utilisation d'engins explosifs qui pourraient causer des problèmes importants.

Nous n'avons pas seulement créé ces artères, mais nous avons également investi dans leur sécurité, ce qui est très important. Ces endroits feront non seulement office de voie de communication est-ouest, mais la porte d'entrée sera également une voie de communication nord-sud. En utilisant le port de Prince Rupert, les bateaux gagnent deux jours dans leur voyage entre l'Extrême-Orient et l'Amérique du Nord. Nous ne devons pas oublier cet important aspect de la stratégie relative à la porte d'entrée que sont les mesures relatives à la sécurité.

[Français]

M. Robert Vincent (Shefford, BQ): Madame la Présidente, j'ai écouté attentivement le discours du secrétaire parlementaire. Sur la forme, nous sommes d'accord. Sur le fond, je n'ai rien entendu de concret dans ce qu'il a dit.

Tout à l'heure, il nous disait que le gouvernement allait investir dans quatre programmes. On n'a entendu parler d'aucun programme ni d'aucun investissement. Il parle aussi d'amélioration de la productivité. Dans le fond, pendant 10 minutes, il nous a dit n'importe quoi et, à la fin, on n'en sait pas davantage que lorsqu'il a commencé.

Il en est de même des questions qui sont posées en Chambre durant la période des questions. Mon bon ami de Brome—Missisquoi dit n'importe quoi pour avoir n'importe quelle réponse. Nous sommes habitués. En fin de compte, il déblatère tout le long pour dire n'importe quoi.

Dans le fond, nous sommes habitués à n'entendre rien et à n'avoir rien de concret. On va continuer à en parler. Il parle d'améliorer la productivité. De quelle façon concrète fera-t-il cela? Il n'en a rien dit.

Je pourrais l'aider. Il y a eu une consultation à Montréal concernant la partie III du Code canadien du travail. Les représentants des PME avaient peut-être la bonne solution. Les libéraux pourraient peut-être l'utiliser, car ils s'organisent très bien avec les entreprises. Ils les aiment beaucoup. Ces gens ont dit qu'on devrait prendre le salaire minimum des provinces, faire la moyenne et, à partir de là, établir un nouveau salaire minimum. Avec l'argent économisé, ils pourraient acheter de la machinerie et avoir des machines plus productives. De cette façon, ils seraient plus productifs et seraient capables de faire quelque chose.

Toutefois, il y a aussi une chose à laquelle il faut penser. On parle de l'industrie, mais il y a aussi l'industrie du vélo qu'on a oubliée. On en a parlé un peu tout à l'heure. Cette industrie se trouve dans ma circonscription. Il y a eu la loi canadienne concernant le pourcentage de l'entrée au pays de ces vélos. On parle de 30, 25 et 20 p. 100. Ce sont des mesures protectionnistes au plan des vélos.

Cela fait déjà six semaines que ce jugement est connu et on n'a pas entendu parler de ce que le gouvernement allait faire pour sauver ces emplois qu'on a chez nous, qu'on veut donner aux Asiatiques à notre détriment.

Qu'est-ce que le gouvernement va faire? Que peut-il faire? Comment va-t-il agir pour sauver l'industrie du vélo au Québec?

[Traduction]

L'hon. Keith Martin: Madame la Présidente, le député parle en fait d'une décision du TCCE. Il s'agissait d'une recommandation. Il devrait aussi savoir que nous avons obtenu deux décisions antidumping à l'égard d'importations en provenance de la Chine. Des droits d'importation sont actuellement imposés à cet égard.

Quant aux changements dont le député parle et qui viseraient à corriger des erreurs, il sait pertinemment que ce qu'il propose n'a pas l'appui des fabricants de vélos du Canada. Il n'y en a que deux qui appuient sa position. La vaste majorité des fabricants de vélos au Canada n'appuient pas les mesures préconisées par le député du Bloc québécois.

• (1745)

M. Rick Casson (Lethbridge, PCC): Madame la Présidente, après ces derniers commentaires, je vais maintenant parler plus directement du projet de loi.

Je vais partager mon temps de parole avec le député d'Okanagan—Coquihalla. Étant donné qu'il a été trésorier de la province de l'Alberta, sa participation au débat est tout aussi souhaitable qu'opportune. Je voudrais également dire que le député de Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, porte-parole du Parti conservateur en matière de transports, a fait un travail exceptionnel sur ce dossier et qu'il défend vigoureusement au Parlement les intérêts de la Colombie-Britannique.

Durant une autre législature, le chiffre 68 était celui que portait un autre projet de loi: celui sur le registre des armes à feu. J'espère donc que le projet de loi que nous étudions connaîtra un meilleur sort que son homonyme. Voici ce qu'on peut lire dans le sommaire du projet de loi C-68:

Le texte a pour objet de faire une déclaration visant la stratégie relative à la porte d'entrée du Pacifique du gouvernement fédéral et, dans le but d'appuyer cette stratégie, de constituer le Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique, un nouvel organe consultatif qui aura pour mission de fournir des conseils et des analyses en vue de maximiser l'efficacité de la porte d'entrée du Pacifique et sa contribution à la prospérité du Canada.

Ailleurs dans le projet de loi, on définit la mission plus avant. C'est l'aspect qui m'inquiète. Le Conseil, y prévoit-on, a pour mission « de fournir aux secteurs public et privé [...] des conseils et des analyses stratégiques concernant l'opportunité de leurs interventions respectives ».

Certaines personnes s'inquiètent considérablement lorsqu'elles entendent dire que le gouvernement, au lieu d'être à l'écoute des gens du secteur privé, va plutôt leur dit quoi faire. Nous verrons bien comment le processus fonctionnera. Il convient de signaler que des sous-comités pourront être créés, notamment pour les transports et pour les perspectives commerciales.

Pour assurer la réussite de l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique, il faudra profiter sans tarder des perspectives commerciales. Nous devons trouver des débouchés pour les produits que nous avons en si grande abondance: nos ressources naturelles, notre énergie, les produits de fabrication, les activités de valeur ajoutée qui ont lieu en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. Ce sont surtout ces éléments que vise la stratégie de la porte d'entrée mais toutes les possibilités commerciales avantageuses avec la région Asie-Pacifique auront des retombées pour l'ensemble du Canada. Il ne faut pas perdre de vue cet aspect.

Initiatives ministérielles

Une économie forte profite à l'ensemble des Canadiens. Elle profite également à l'environnement. La preuve est déjà faite que la plupart des initiatives environnementales sont lancées lorsque l'économie est vigoureuse. Pour toutes ces raisons, il importe de créer une forte capacité de déplacer des produits. C'est l'aspect qui m'intéresse tout particulièrement.

Dans le projet de loi, le gouvernement parle de dépenses pouvant aller jusqu'à 590 millions de dollars. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a établi la nécessité de dépenser 3,5 milliards de dollars dans la province seulement. Ce projet de loi ne porte que sur une fraction de ce qui est nécessaire. La liste des projets que le gouvernement de la Colombie-Britannique juge prioritaires pour favoriser le transport des marchandises sur la côte est très étendue. Il n'est pas question seulement de la côte, mais également de l'infrastructure, du réseau routier, du réseau ferroviaire dont on a besoin pour transporter les produits de l'intérieur du pays jusque sur la côte ouest.

Je viens de l'Alberta et nous avons un problème à l'heure actuelle avec notre réseau de transport ferroviaire. Il est engorgé dans le cas du transport du grain. Il y a beaucoup de grain dans les Prairies, mais il est de mauvaise qualité cette année. Le système est engorgé au point où il n'y a aucune expédition à l'heure actuelle. Nous faisons un effort concerté. Nous parlons beaucoup à la Chambre de la nécessité de trouver d'autres marchés à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Il serait facile d'aller chez nos voisins du sud pour essayer de trouver un marché. Nous pourrions embarquer un produit à bord d'un camion et aller le vendre aux États-Unis, mais nous devons trouver d'autres marchés. Il faut donc avoir plus que la capacité d'embarquer un produit dans un camion.

Nous pouvons, bien entendu, transporter des marchandises par camion vers la côte ouest. Nous pouvons envoyer des produits par chemin de fer et par voie aérienne lorsqu'il est question d'articles plus petits, mais tous nos systèmes de transport en vrac des marchandises doivent absolument être améliorés. Le secteur privé et les compagnies ferroviaires ont effectué certains investissements pour améliorer le réseau, mais lorsqu'on examine la situation dans son ensemble, on s'aperçoit que le potentiel de croissance dans les Prairies et en Colombie-Britannique est absolument incroyable. Les petites améliorations qui sont apportées ne suffisent pas pour éliminer les goulots d'étranglement qui ralentissent l'écoulement des produits.

Dans ma région du sud de l'Alberta, les gens veulent aménager un port à conteneurs intérieur afin de pouvoir embarquer les produits agricoles et les produits manufacturés dans des wagons et les envoyer vers la côte. À l'heure actuelle, la façon la plus simple de procéder consiste à les envoyer aux États-Unis pour profiter du réseau est-ouest qu'on y retrouve. Nous devons vraiment prendre garde à cela. Nous devons investir de l'argent et des efforts dans le réseau canadien pour pouvoir vraiment utiliser nos propres ressources matérielles et humaines pour transporter nos produits.

• (1750)

On parle énormément de la valeur ajoutée quand il s'agit de produits agricoles. On parle de ne pas vendre de grains crus et de les transformer en un produit exportable. Pour cela, il faut des systèmes de transport qui livrent en temps voulu. De nos jours, les gens ne veulent pas conserver des stocks importants de grains. Ils veulent simplement une livraison juste à temps. Cela aggrave le problème. S'il n'est pas possible d'acheminer le produit où il doit être, alors la vente n'a pas lieu. Nous avons été témoins de ce genre de situation. Nous essayons de livrer à l'Inde et à d'autres pays des produits qui correspondent à certains aspects de leur culture, mais si les produits

n'arrivent pas à temps, ils sont inutilisables. Le facteur temps est absolument déterminant.

Lorsqu'on circule dans les Prairies, qu'on traverse les montagnes et qu'on longe la route et la voie ferrée, on se rend compte que les chemins de fer sont utilisés à leur capacité maximale. Certaines modifications doivent être apportées soit pour que les wagons transportent un deuxième étage de marchandises, soit pour doubler les voies afin que le trafic circule dans les deux sens. Le port fonctionne des deux façons. Il permet non seulement d'expédier nos produits sur les marchés mondiaux, mais il permet également d'en recevoir. Il faut absolument que les produits soient acheminés de la côte jusqu'à l'intérieur des terres, voire jusque dans l'Est du Canada rapidement.

Notre porte-parole a indiqué plus tôt qu'on a déjà fait énormément de travail, que le gouvernement de la Colombie-Britannique, entre autres, a consacré beaucoup de temps et d'efforts pour cerner les secteurs à améliorer. Ce que nous voyons aujourd'hui n'est qu'une fraction de ce qui est nécessaire. Je pense que c'est même moins de 20 p. 100 de l'investissement total nécessaire pour mettre en place l'infrastructure dont on a besoin pour faire fonctionner le système de transport et acheminer les marchandises jusqu'à la côte comme l'envisage le gouvernement.

Nous appuierons cette initiative car elle représente un petit pas dans la bonne direction. Cependant, il faut en faire plus. Nous espérons que l'engagement du gouvernement ne se limitera pas à mettre en place un système et à nommer un conseil. Pendant des années, nous avons exigé que le gouvernement réinvestisse les recettes tirées de la taxe sur l'essence dans le système de transport. C'est le genre d'engagement qu'il doit prendre. Nous savons que le gouvernement a déjà commencé à injecter de l'argent, mais il impose des exigences. Les municipalités ont besoin d'avoir accès à cet argent.

J'ai parlé des terminaux intérieurs. Il en coûte de plus en plus cher pour faire rouler un camion sur l'autoroute en raison de l'augmentation du prix de l'essence. Chaque kilomètre que le camion franchit coûte un peu plus d'argent à quelqu'un, à cause du prix de l'essence. C'est habituellement l'utilisateur final qui paie la note. Je parle des consommateurs. Les biens de consommation coûtent plus cher.

Tout doit être aussi efficace que possible. Les autoroutes doivent être conçues de sorte que le transport de grandes quantités de marchandises se fasse avec très peu d'interruptions. Il faut investir très sérieusement dans notre réseau ferroviaire. C'est sans doute la meilleure façon de transporter de grandes quantités de produits vers la côte. Il y a l'infrastructure nécessaire pour le transit de conteneurs sur la côte ouest. Des gens de l'industrie du transport par conteneurs m'ont dit qu'il n'y aura plus de transport de céréales en vrac à l'avenir. Même les céréales seront transportées dans des conteneurs afin que les produits soient retraçables. Les gens qui les achètent et les consomment pourront savoir où le produit a été cultivé, qui l'a récolté et quelles méthodes ont été utilisées.

• (1755)

De grands changements s'opèrent. Comme nous le savons, les possibilités sont sans limites pour ce qui est des ressources naturelles et énergétiques dans l'Ouest — en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et en Colombie-Britannique. En ce qui a trait à la capacité de production, nous occupons une place de plus en plus grande au Canada.

Même si cette initiative est un petit pas, notre parti l'appuiera lorsqu'elle sera mise aux voix.

Initiatives ministérielles

M. Russ Powers (Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale, Lib.): Madame la Présidente, je félicite le député de ses observations et de l'appui qu'il manifeste à l'égard de la proposition concernant la porte d'entrée du Pacifique.

Je viens de l'Ontario, où nous croyons que la porte d'entrée nous profitera également. Comme les produits doivent être acheminés vers toutes les régions du Canada, l'infrastructure et les services de transport s'amélioreront si l'on facilite l'entrée des produits par le Pacifique. Cette proposition est censée profiter aux quatre provinces de l'ouest, mais je suis sûr que l'Ontario en tirera aussi des avantages.

La proposition pourrait être avantageuse pour l'économie de la circonscription du député. Comme il l'a dit, cela constitue un bon départ. À l'étape de l'étude en comité, il y aura d'autres suggestions. J'aimerais que le député nous en dise davantage sur les répercussions qu'aurait le projet de loi sur sa circonscription en particulier. Il pourrait peut-être proposer des façons d'améliorer une idée qui est déjà très bonne.

M. Rick Casson: Madame la Présidente, comme je l'ai mentionné auparavant, je voudrais parler d'un problème qui m'a été signalé par le secteur privé. Il s'agit d'une demande de création d'un terminal à l'intérieur des terres. Elle a été portée à mon attention par des gens qui essaient d'exporter à partir du sud de l'Alberta. Ils ont créé une sorte de terminal pour décharger les wagons remplis de grain, mais ils voudraient améliorer ce terminal pour qu'on puisse y transborder des conteneurs.

Je pense que ce dossier sera crucial pour le développement du secteur agricole, comme je l'ai expliqué. Les clients ne veulent plus seulement savoir de quel pays vient un produit, mais aussi de quel endroit exactement. S'il y a un problème, ils veulent savoir de quel champ viennent les produits, et quelles ont été les méthodes de production employées.

Il y a toute la question des conteneurs, de la capacité d'expédition et des possibilités qui s'offriraient à nous si nous pouvions ouvrir les ports de la côte ouest. Actuellement, l'expédition des produits est retardée. Les producteurs ne trouvent pas de trains pour transporter leurs produits jusque-là. Et une fois qu'ils y sont, ils sont placés dans une file d'attente avec des milliers et des milliers d'autres conteneurs qui doivent attendre leur tour avant d'être expédiés.

Il y a une autre question propre à ma circonscription. Le Sud de l'Alberta contient une concentration énorme d'exploitations d'élevage intensif. Dans ma circonscription peuvent se trouver de 600 000 à 700 000 bovins d'engraissement. Le problème de l'ESB nous a beaucoup touchés. Beaucoup de gens en ont souffert. Nous en avons tiré une leçon bien précise. Nous savons maintenant que nous devons avoir un plus grand nombre de marchés. Nous devons vendre une variété de produits dans une variété de marchés. Nous avons mis tous nos oeufs dans le même panier, c'est-à-dire dans le marché américain. Lorsque la frontière a été fermée, nous avons eu des problèmes.

Il s'agit d'un aspect important de la question. C'est une règle que nous devrions suivre dans tous les secteurs de notre économie. Nous devons faire des efforts pour trouver de nouveaux marchés. Je pense que l'État peut jouer un rôle très important dans ces efforts, mais le secteur privé doit lui aussi faire sa part. Si un produit est en demande dans une partie du monde, nous devrions trouver qui sont les gens qui en ont besoin et prendre les dispositions nécessaires pour que nous puissions leur envoyer. Sans système de transport adéquat, nous serons incapables d'y arriver.

Une occasion s'offre à notre grand pays, qui a la chance de pouvoir compter sur des ressources naturelles et des gens capables

d'en tirer des produits. Il s'agit de profiter au maximum de ces avantages en nous dotant d'un système de transport adéquat, en trouvant les marchés et en laissant le secteur privé faire le reste.

• (1800)

M. Stockwell Day (Okanagan—Coquihalla, PCC): Madame la Présidente, bien avant que le gouvernement libéral présente cette proposition et son projet de loi concernant la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, l'opposition officielle, son chef et des députés, comme celui de Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, préconisaient qu'on accorde un appui sans réserve à la Colombie-Britannique pour cette initiative.

Évidemment, l'infrastructure est essentielle et j'en parlerai dans un instant. Nous voyons loin de ce côté-ci de la Chambre et nous ne nous sommes pas contentés de tout ramener aux importants besoins d'infrastructure. Cela va au-delà du ministère des Transports. Cela va au-delà de la politique des transports. Cela comprend la politique commerciale. Cela comprend la politique étrangère. Cela comprend la politique de défense nationale.

Nous proposons un projet beaucoup plus vaste que celui des libéraux. Comme c'est le cas pour beaucoup de leurs propositions, malheureusement, ils agissent sur le tard, dans la période qui précède des élections qui pourraient être déclenchées prochainement, probablement dans les prochains mois. Dans cette période préélectorale, ils ont l'habitude de faire des annonces sur des projets que nous préconisons, mais ils en réduisent toujours l'ampleur. Ils parlent de sommes qui paraissent impressionnantes, mais après les élections ces sommes s'évaporent.

Je dirai d'abord que nous voulons coopérer non seulement avec la Colombie-Britannique, mais encore avec les libéraux fédéraux durant les quelques mois qu'ils resteront au pouvoir. En outre, cela est mieux que rien. Nous voulons que ce soit clair. Nous nous réjouissons qu'ils aient pris un peu conscience de l'importance que cela revêt.

Cependant, les engagements des libéraux sont très loin de répondre aux besoins en matière d'infrastructure. En effet, la Colombie-Britannique a consacré quelque 3,5 milliards de dollars à son infrastructure. Il serait normal que le gouvernement fédéral lui verse la moitié de cette somme, soit quelque 1,7 milliard de dollars, mais il ne lui accordera que 590 millions de dollars environ sur dix ans. C'est pitoyable.

Examinons l'histoire. Les députés d'en face croient peut-être que je fais preuve d'esprit de parti dans cette affaire, mais je ne fais que relater un fait historique. Si on examine l'histoire, on constate que les grandioses proclamations — quoiqu'il n'y ait rien de grandiose dans celle-ci — des libéraux ne se concrétisent jamais. Les libéraux n'y donnent jamais suite. Telle est notre préoccupation.

Certes, je suis heureux que les libéraux aient écouté la Colombie-Britannique et l'opposition et qu'ils agissent. Mais leur offre est pathétique. Le gouvernement s'engage à verser 590 millions de dollars sur dix ans, soit 59 millions de dollars par année. Il pourrait concentrer les dépenses au début, mais disons qu'il versera 59 millions de dollars par année.

Initiatives ministérielles

Le gouvernement parle de la création d'un conseil qui coûtera 35 millions de dollars uniquement pour déterminer les priorités. Le gouvernement dépensera 35 millions de dollars pour nommer des gens à un conseil qui dira au gouvernement de la Colombie-Britannique et au reste du Canada quelles seront les priorités, alors qu'on sait que le gouvernement de la Colombie-Britannique a déjà énoncé très clairement ces priorités. C'est précisément cela qui nous préoccupe. Des gens ont déjà travaillé très fort. Ce conseil coûtera 35 millions de dollars. C'est plus que le coût de certains des projets eux-mêmes. La construction du passage ferroviaire à niveaux différents au port de Delta coûtera 30 millions de dollars. Ce conseil en coûtera davantage, soit 35 millions de dollars.

Nous pensons que les priorités des libéraux consistent simplement à nommer des gens qui leur seront utiles sur le plan politique et ensuite à faire des annonces au moment où cela sera politiquement opportun. Ils manquent ainsi une bonne occasion de participer à une vision beaucoup plus large. Bien entendu, c'est une vision dont bénéficie la Colombie-Britannique, mais ce projet, tel qu'envisagé par le gouvernement de la Colombie-Britannique, par les habitants de la Colombie-Britannique et par l'opposition officielle est bonne pour la province, bonne pour l'Ouest canadien et, en fait, bonne pour l'ensemble du pays.

• (1805)

En résumant brièvement la question des priorités et la façon dont les investissements laissent à désirer, je vais rappeler les propositions relatives aux priorités de la Colombie-Britannique. C'est une reconnaissance bien minime, s'il en est, de la part des libéraux fédéraux du projet du canyon Kicking Horse. La proposition du gouvernement de la Colombie-Britannique relative à l'autoroute transcanadienne parle de renforcer la position de la Colombie-Britannique en tant que portail vers le monde et dit que ce projet est la priorité numéro un de la province en matière de transport.

Le gouvernement fédéral a à peine jeté un coup d'oeil sur cette proposition. La Colombie-Britannique s'est déjà donné comme priorité la route périphérique sur la rive nord du Fraser au coût de 800 millions de dollars. La plus grande partie du travail a déjà été faite par les ingénieurs et tous les autres intervenants. La proposition du gouvernement de la Colombie-Britannique affirme que cette route est essentielle au développement de l'industrie du transport par conteneurs. La Colombie-Britannique dit que ce projet est essentiel, mais le gouvernement fédéral en tient à peine compte.

Voyons maintenant ce que la proposition de la Colombie-Britannique concernant la porte d'entrée dit au sujet du projet Port Mann-route 1. La Colombie-Britannique a déjà procédé à la plus grande partie des analyses. Elle déclare que, sans le projet Port Mann-route 1, le potentiel de croissance des ports du Lower Mainland serait compromis, ce qui entraînerait des pertes économiques importantes, du fait qu'une plus grande partie des marchandises destinées à l'exportation transiterait par les États-Unis.

Une priorité absolue, cernée dans la proposition de porte d'entrée de la Colombie-Britannique, ne reçoit qu'un bref coup d'oeil, sur le plan financier et politique. Au sujet du pont ferroviaire de New Westminster, on a déjà dit dans le rapport sur la porte d'entrée que la province avait jugé ce pont vieux de 100 ans en « état de crise ». Les libéraux fédéraux ne se préoccupent guère de cette situation.

Nous allons collaborer avec le gouvernement fédéral pour tâcher d'élargir ses horizons et de l'aider à comprendre l'importance des projets prioritaires qui ont déjà été cernés. Nous ferons cela. Nous collaborerons le plus possible, mais je dois souligner que les libéraux ne vont pas assez loin et que nous irons beaucoup plus loin qu'eux.

L'opposition officielle, le Parti conservateur du Canada, sera là pour défendre le gouvernement de la Colombie-Britannique, pour défendre cette proposition en faveur de l'Ouest du Canada, cette proposition transcanadienne.

Il y a certains autres aspects que les libéraux n'abordent pas. En effet, il importe de développer notre commerce avec la Chine. Nous nous interrogeons cependant au sujet de certaines questions liées aux droits de la personne et aux libertés individuelles, mais notre parti et notre chef ont fait valoir l'importance d'un accord de libre-échange avec l'Inde, pays avec lequel nous avons certains antécédents historiques et culturels communs et qui, par ailleurs, a évolué sous un régime de démocratie parlementaire.

On parle bien peu, dans la proposition fédérale, du commerce avec l'Inde, ou avec le Japon, une autre démocratie solide dont l'économie est vigoureuse. La Chine est importante, il faut en convenir, mais pourquoi met-on tellement l'accent sur ce pays et si peu sur d'autres pays comme l'Inde, le Japon et, comme l'a signalé l'un de mes collègues, sur les autres tigres économiques de cette région?

Voilà pour la politique commerciale, mais rien n'a été dit par ailleurs au sujet de la politique de défense, qui doit cadrer avec cette approche d'ensemble. Le Canada a des responsabilités claires par rapport au Pacifique. Selon nos calculs, il y aurait lieu de dépenser environ 1,7 milliard de dollars de plus en matière de défense nationale, de garde côtière et de surveillance pour la côte du Pacifique. Les libéraux fédéraux en parlent à peine dans leur proposition de porte d'entrée. Ces dépenses auraient des répercussions très considérables, ne serait-ce qu'en matière de construction navale, pour assurer une présence accrue de nos forces de défense là où elles devraient être, à savoir dans le Pacifique. Or, le gouvernement tient à peine compte de cet aspect.

Dans l'optique de notre chef et du Parti conservateur du Canada, la proposition concernant la porte d'entrée englobe un vaste éventail de possibilités des plus intéressantes pour la Colombie-Britannique qui auront des répercussions partout dans l'Ouest du Canada, ainsi que dans l'ensemble du pays. Dans cette perspective, il s'agit de travailler de près avec le gouvernement de la Colombie-Britannique de manière à favoriser les objectifs prioritaires qu'il a annoncés. Cette initiative aurait des effets à long terme, notamment en matière de création d'emploi, de croissance économique et de compétitivité pour l'ensemble du Canada. Elle apporterait un espoir nouveau aux régions rurales de Colombie-Britannique, à l'Ouest du Canada et à d'autres régions du pays dont les produits manufacturés bénéficieraient d'un réseau de transport nouveau et amélioré.

La proposition concerne donc la Colombie-Britannique, l'Ouest du Canada et l'ensemble du pays. Nous voulons nous montrer solidaires de la Colombie-Britannique et de la population canadienne dans son ensemble en envisageant ce projet de façon réaliste, dans toute son envergure, sans le minimiser ou le restreindre comme le font les libéraux fédéraux.

• (1810)

M. Gary Carr (Halton, Lib.): Madame la Présidente, je pense que tout le monde peut se rallier à ce que le député a dit au sujet du grand plan et de tout le reste. Cependant, pour avoir déjà été trésorier de l'Alberta, le député sait fort bien qu'à l'époque où nous vivons, il est très important de cibler des sommes précises. Je ne veux pas me montrer critique, mais j'aimerais que, lorsque les partis d'opposition parlent de ce qu'ils aimeraient faire et qu'ils abordent des sujets comme ceux dont le député et son voisin ont parlé en prévision des élections, ils expliquent expressément ce qu'ils feraient.

Initiatives ministérielles

Je sais que la responsabilité du député à l'égard des questions touchant le commerce a changé, mais je pense que les gens doivent savoir précisément, lorsqu'il parle d'aider la Colombie-Britannique, à combien se chiffrerait cette aide. Je sais que le député n'est pas le porte-parole en la matière, mais il connaît très bien la question; aussi, si vous me le permettez, j'aimerais savoir à combien s'élèveraient au juste les investissements qui seraient nécessaires pour mettre en oeuvre le grand plan dont il a parlé.

M. Stockwell Day: Madame la Présidente, tout d'abord, le gouvernement de la Colombie-Britannique a évalué les besoins à un maximum de 3,5 milliards de dollars et une part de 50 p. 100 de cette somme serait d'environ 1,7 milliard de dollars. Depuis à peu près trois ans, nous recommandons que 5 ¢ de la taxe sur chaque litre d'essence soient versés au gouvernement provincial.

Des gens me demandent si j'aime être dans l'opposition et je dis que oui, il y a des moments de joie, mais que c'est aussi frustrant. Les moments de joie arrivent lorsque le gouvernement fédéral voit nos bonnes idées et les reprend à son compte. Les Canadiens profitent alors de nos idées. Nous avons été heureux de voir que le gouvernement fédéral faisait un petit pas en avant en remettant une partie de la taxe sur l'essence aux provinces où elle a été payée.

Ce serait le premier endroit d'où pourraient provenir des sommes bien supérieures aux 590 millions de dollars que les libéraux fédéraux prévoient sur 10 ans. Ce serait bien plus que cela. Nous sommes allés bien au-delà des 590 millions de dollars prévus sur dix ans.

Avec l'aide de la vérificatrice générale, nous avons repéré des domaines de l'administration publique fédérale où le gaspillage est important. Le dernier chiffre que nous avons soumis à des vérificateurs indépendants, avant les dernières élections, s'élevait à 6 milliards de dollars résultant de mauvaise gestion ou de gaspillage. Ces montants ont été cernés par la vérificatrice générale, et non par nous-mêmes. De toute évidence, la Colombie-Britannique ne pourrait revendiquer l'intégralité de ce montant de 6 milliards de dollars, mais une partie de cette somme pourrait servir à financer les nouvelles infrastructures améliorées.

Le dernier domaine est lié à la revitalisation fiscale qui survient lorsqu'on abaisse les impôts, en particulier ceux qui frappent les entreprises, surtout les PME, et les gens qui travaillent dur. Lorsqu'on réduit ces impôts, cela donne un coup de fouet à l'économie et les recettes perçues augmentent, chose que l'autre côté de la Chambre n'a pas envisagée. Une partie de cette augmentation des recettes pourrait aussi servir à financer ces projets d'infrastructure.

• (1815)

[Français]

M. Yvon Lévesque (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Madame la Présidente, ce gouvernement ouvre le marché à l'implantation sauvage de tous les biens en provenance de pays qui, dans la majorité des cas, peuvent livrer une concurrence déloyale aux entreprises du Canada. Je tiens à faire remarquer que, jusqu'à maintenant, ces entreprises nuisent principalement aux entreprises du Québec qui ferment à tour de rôle, malgré la demande d'aide formulée à l'endroit du gouvernement fédéral pour les protéger.

Ces entreprises peuvent livrer une concurrence déloyale, en ce sens que, dans la plupart des cas, elles ne respectent pas les droits de la personne. On offre à des entreprises canadiennes et québécoises qui sont peu respectueuses de la population les entourant, et qui ne sont intéressées que par leurs intérêts personnels, la possibilité d'aller s'installer là-bas pour nous vendre des produits par la suite. On ne

peut pas être contre l'ouverture d'une route qui assurerait aux provinces de l'Ouest leur développement et qui, en même temps, leur permettrait de prendre connaissance de la concurrence déloyale à laquelle se livrent ces pays dans ces provinces. Peut-être seraient-elles alors plus conscientes des revendications du Québec. C'est ce que nous souhaiterions.

Je demande au député si, selon lui, il ne serait pas bénéfique au gouvernement actuel de créer des politiques d'échange qui protégeraient l'économie canadienne et québécoise, avant d'ouvrir de nouvelles routes.

[Traduction]

M. Stockwell Day: Madame la Présidente, je demanderais au député, en réponse à sa très bonne question, de lire attentivement les mots de l'ancien premier ministre du Québec, M. Bouchard, qui a récemment dit fait qu'un pays exagérément protectionniste, exagérément imposé et exagérément réglementé étouffe l'innovation et l'esprit d'entreprise. Les Québécois ont prouvé à de multiples occasions qu'ils peuvent être très innovateurs. Ils ont prouvé qu'ils peuvent rivaliser avec les meilleurs de notre monde, mais les politiques suivies dans le passé au Québec ont, en fait, instauré un climat non propice à la concurrence.

Les propositions dont nous parlons dans le projet de loi relatif à la porte d'entrée visent d'abord la côte ouest, mais ses retombées profitent à l'ensemble du Canada. J'aimerais oeuvrer en liaison étroite avec nos collègues du Québec pour faire ce qu'il est possible de faire pour démanteler le lourd fardeau fédéral du régime excessivement réglementaire, de la surimposition et de la poursuite des interventions superflues dans des domaines de compétence provinciale, ce qui constitue un boulet pour la population et l'industrie du Québec et les rend moins compétitifs.

Nous voulons que les Québécois soient absolument libérés de ces fardeaux qui ne sont pas nécessaires, de manière à ce qu'ils puissent soutenir la concurrence et réussir face aux meilleurs dans le monde, une chose qu'ils ont prouvé qu'ils en sont capables.

M. Gary Carr (Halton, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux de traiter du projet de loi C-68. Je vais parler brièvement du Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique.

Comme bien des députés l'ont dit, le Canada est probablement une des nations commerçantes les plus tributaires du commerce parmi les pays du G7. Une grande partie de notre prospérité dépend de notre commerce. Nous savons tous qu'environ 86 p. 100 de nos échanges commerciaux se font actuellement avec les États-Unis.

Cependant, le gouvernement du Canada reconnaît depuis longtemps que la porte d'entrée du Pacifique est stratégiquement positionnée pour constituer la porte d'entrée de l'Amérique du Nord. Non seulement le premier ministre, mais aussi les députés de tous les partis politiques se rendent compte que le commerce avec la Chine et l'Inde deviendra très important. On appelle ces économies émergentes les Tigres de l'Asie.

À mon avis, tous les députés s'entendent pour dire que nous devons diversifier nos échanges commerciaux dans tous les secteurs. Le Canada a la chance d'être situé tout près du plus vaste marché, les États-Unis, mais des ralentissements peuvent surgir pour toutes sortes de raisons. L'économie a connu des ralentissements par le passé. Nous devons nous assurer de diversifier nos échanges commerciaux avec quelques-uns de ces marchés émergents.

Initiatives ministérielles

Le fait que le Canada accueille probablement le plus grand nombre de personnes en provenance de la Chine et de l'Inde nous offre un avantage réel dans ce domaine. Je suis heureux que le projet de loi C-68 vise à appuyer le développement de la porte d'entrée du Pacifique et à établir l'infrastructure nécessaire à cette fin.

Je suis d'accord avec mes collègues pour dire que nous devons examiner le travail que le gouvernement de la Colombie-Britannique a fait dans ce dossier. Comme on l'a dit, et je sais que les députés du Bloc québécois sont du même avis, les provinces ont leur mot à dire dans l'application de leurs politiques commerciales. C'est une des raisons pour lesquelles le Canada a participé à des missions commerciales et invité les premiers ministres de toutes les provinces à y assister. Notre fédération est assez décentralisée et les provinces doivent avoir voix au chapitre sur ce qui se passe au juste.

Je suis ravi que nous écoutions nos amis de la Colombie-Britannique et du gouvernement de la province et que nous examinions leurs projets d'expansion dans ce secteur. Je sais que l'intervenant précédent en a parlé un peu et nous a grandement aidés à comprendre le travail du gouvernement de la province. C'est une des raisons pour lesquelles ces débats sont utiles. Mon collègue, à ma gauche, qui est intervenu précédemment, et le député d'Esquimalt —Juan de Fuca ont parlé un peu de ce qui se passe dans ce secteur. Je suis donc particulièrement heureux que le gouvernement tente d'examiner ces marchés émergents, particulièrement celui de la Chine.

Le gouvernement du Canada est déterminé à développer la porte d'entrée du Pacifique. Pour le faire de la façon la plus efficace possible, il faut examiner bien des questions liées entre elles. Je crois que cela est primordial. Il n'y a pas qu'une solution. Nous devons traiter de plusieurs questions liées entre elles, non seulement l'infrastructure du transport, mais aussi le renforcement des liens avec l'Asie-Pacifique, ainsi que le maintien de la sécurité et de l'efficacité des frontières et les pressions exercées sur le marché du travail. Outre l'infrastructure, notamment l'infrastructure du transport, il y a d'autres questions à examiner.

Les politiques fédérales et les investissements dans ces domaines ont produit des résultats concrets pour le Canada. Toutefois, nous ne pouvons nous reposer sur nos lauriers. Nous devons nous concentrer davantage sur les liens entre les deux dans le contexte de la porte d'entrée. Ces liens vont au-delà du cadre des transports, comme doit également le faire la promotion d'un consensus. C'est la raison pour laquelle le processus consultatif portant sur les décisions futures revêt une si grande importance.

Le gouvernement fédéral doit reconnaître qu'il n'a pas toutes les réponses et qu'il doit tirer profit du processus de consultation et obtenir de bons conseils dans les autres secteurs.

Je suis heureux que les députés de tous les partis aient parlé de certaines des mesures prises par le gouvernement de la Colombie-Britannique et qu'ils partageant ces idées et les répètent à la Chambre. En renforçant ces idées auprès de certains ministres, on ne peut qu'aider à atteindre notre but qui est d'aider tous ceux qui sont touchés.

• (1820)

Certains diront que cela ne touche qu'un seul secteur de notre pays. Je ne crois pas que ce soit le cas. Le secteur commercial a des incidences sur tout le pays. Lorsque nous faisons quelque chose de bien pour un secteur en particulier, cela a des répercussions sur les emplois indirects que cette mesure permet de créer.

Le Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique sera constitué en vertu de ce projet de loi afin de conseiller les décideurs

sur la vaste gamme de questions en matière de transport et autres. Je suis heureux qu'on retrouve une telle mesure dans la loi. Je sais que les gouvernements de toutes allégeances politiques tentent de consulter, mais j'aime bien l'idée que la mesure législative traite du transport et d'autres répercussions qui touchent la porte d'entrée du Pacifique.

Le conseil fournira une tribune spéciale pour examiner ces questions liées les unes aux autres de façon intégrée. Il est très important que nos débats et nos discussions se fassent de façon intégrée. Il ne sert à rien d'aller de l'avant dans un domaine s'il faut également le faire par la suite dans un, deux, trois ou même quatre autres domaines également. Le processus de consultation permettra de renforcer les mesures qui doivent être prises et de se mettre d'accord sur les priorités.

Je crois que tous les députés seront d'accord pour dire qu'il faut parfois établir des priorités, non seulement dans ce secteur, mais également dans celui des soins de santé, de l'éducation et des dépenses. Si nous pouvons atteindre un consensus sur les priorités, cela permettra au gouvernement de prendre des décisions beaucoup plus facilement. Il arrive beaucoup trop souvent dans le processus politique que nous n'établissions pas un consensus sur les priorités. Nous prenons souvent les choses comme elles viennent. Grâce à un processus à long terme, nous pouvons établir un consensus sur les priorités et cela peut aider le gouvernement.

Je sais que les députés de l'opposition diront que le gouvernement n'écoute pas ce que disent les gens à certains égards. Je crois que, dans la plupart des cas, le gouvernement tente d'écouter ce qu'on lui dit lorsqu'il y a consensus sur ce qu'il devrait faire. Ayant moi-même participé au processus, je sais que le gouvernement tente de tenir compte de toutes les bonnes idées que lui présentent les députés de tous les partis.

Si nous pouvons établir les priorités, si nous pouvons obtenir un consensus sur les priorités et si nous pouvons mettre un terme à une partie du sectarisme politique qui en découle, je crois que cela pourra aider le gouvernement. Nous pourrions probablement le faire en travaillant à établir un consensus sur les priorités.

Le conseil aura comme mission de conseiller les décideurs sur la vaste gamme de questions qui ont des répercussions sur l'efficacité de la porte d'entrée du Pacifique, et sur la meilleure façon pour l'économie canadienne de tirer parti de ces perspectives. Il ne suffit pas de mettre en place les infrastructures. Nous devons veiller à ce que, d'un océan à l'autre, les entreprises canadiennes, petites, moyennes et grandes puissent profiter de cela.

Nous avons de la chance à bien des égards. Nous possédons beaucoup de ressources naturelles, du bois, du pétrole et des ressources minières. Quoi qu'il en soit, notre réussite n'est pas seulement attribuable aux richesses naturelles que nous avons la chance de posséder. Elle est aussi attribuable aux ressources humaines les plus extraordinaires du monde, aux employés des petites, moyennes et grandes entreprises qui tireront parti de ces perspectives.

C'est au chapitre des infrastructures qu'ils ont besoin de l'aide gouvernementale. C'est à ce niveau que les parlementaires peuvent les aider. Je suis certain que si le gouvernement peut faire ce qui s'impose en axant son aide sur les infrastructures et d'autres mesures dont nous avons parlé, les petites, moyennes et grandes entreprises pourront soutenir la concurrence sur ces nouveaux marchés.

Ajournement

Il convient de souligner que ces gens-là ont besoin de l'aide du gouvernement en ce qui concerne les infrastructures. C'est à ce chapitre que le gouvernement peut jouer un rôle déterminant. C'est l'une des raisons pour lesquelles le premier ministre et notre parti ont préconisé, au cours de la dernière campagne électorale, une augmentation du financement des infrastructures municipales. Nous croyons que nous avons un rôle à jouer à cet égard.

Je sais que des députés de tous les partis ne partagent pas cette idée. Ils ont dit au gouvernement de ne pas intervenir dans les champs de compétence des municipalités. Dans la vaste majorité des cas, les municipalités, celles de ma circonscription, certainement, et celles de toutes les régions, je pense, accueillent favorablement les investissements visant les infrastructures.

Le conseil serait composé de membres nommés par le gouverneur en conseil et ayant de l'expérience dans différents domaines. Il s'agit de domaines comme le transport, dont nous avons abondamment parlé ici aujourd'hui, et le commerce international, un aspect extrêmement important. Nous devons nous assurer qu'il y aura des discussions sur le commerce international. Le travail est aussi un domaine fort important.

• (1825)

Comme je l'ai dit plus tôt, nous tirons une grande force de nos ressources humaines. Il faut étudier les questions de travail et en discuter avec les différents syndicats. Ce sont les employés qui sont à l'origine des merveilleux produits que nous pouvons ensuite exporter. Je le répète, nous avons les meilleurs travailleurs du monde dans toutes les industries, sans exception.

Les gens de ma région peuvent produire des automobiles plus rapidement, mieux et à meilleur coût que n'importe où ailleurs dans le monde. Cette situation est possible, non pas grâce aux infrastructures, mais bien grâce aux employés. Je parle ici du concept canadien. Je sais que certains députés, notamment des bloquistes, oublient parfois cela. Les Canadiens d'un océan à l'autre peuvent concurrencer les Américains. Il y a des producteurs non seulement en Ontario, mais aussi au Québec. Je pense également au secteur de l'aéronautique. Grâce à nos employés fort expérimentés, nous fabriquons des produits plus rapidement, mieux et à meilleur coût que n'importe où ailleurs dans le monde.

• (1830)

La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine): Il reste au député huit minutes et 36 secondes dans le débat.

MOTION D'AJOURNEMENT

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

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Madame la Présidente, j'espère que le gouvernement a finalement reçu une réponse à un point que j'ai soulevé concernant son bilan en matière d'environnement. Lorsque j'ai parlé du rapport de David Suzuki, qui place encore une fois le Canada au bas de la liste des pays de l'OCDE, le ministre a fait une réponse assez remarquable. Il a dit que je ne pouvais pas citer une seule promesse qu'il n'ait pas tenue depuis qu'il est en poste.

Pendant toute la présente législature, le Parlement s'est penché sur deux projets de loi sur l'environnement, un ancien projet de loi sur

Parcs Canada et un autre sur le transport maritime, qui a suscité énormément de controverse. C'est tout.

Le Canada a un plan de mise en oeuvre du Protocole de Kyoto, mais n'y précise aucune cible. Quant au plan dans le secteur de l'automobile, il ne fait état d'aucune exigence en matière d'émission. Toutes les mesures y sont facultatives et font suite aux mesures progressistes prises par le gouvernement de la Californie.

Pour ce qui du respect des engagements, il faut dire que le gouvernement a fait bien peu de promesses en matière d'environnement. Il n'est pas étonnant que le ministre puisse intervenir pour présenter ses réalisations, sans sourciller.

Nous accueillerons bientôt la onzième séance de la Conférence des parties. J'espère que le secrétaire parlementaire est capable de répondre à certaines des graves préoccupations que le gouvernement devrait aborder à l'occasion de cette conférence qui se tiendra à Montréal. Celle-ci réunira les signataires du Protocole de Kyoto. Les pays du monde se rassemblent pour voir le Canada se mettre dans l'embarras. Le gouvernement ne perd pas une occasion de fustiger George Bush, mais sur le front de l'environnement, notre bilan est sans pareil.

On pourrait espérer que le gouvernement présentera des excuses et demandera humblement pardon au monde pour tous les engagements qu'il a pris. Je suis certain que le secrétaire parlementaire apportera des clarifications à ce sujet. Comme la vérificatrice générale l'a dit, le gouvernement aime particulièrement faire des annonces, mais il quitte habituellement la salle dès que les confettis s'envolent et il ne donne suite ni à ses annonces, ni à ses engagements.

Comment pouvons-nous avoir du crédit sur la scène mondiale et demander à d'autres gouvernements de prendre les mesures qui s'imposent compte tenu des changements climatiques? Tous les intervenants du secteur industriel ont dit que cette question est une des plus urgentes, sinon la plus urgente, pour la sécurité mondiale, pour notre environnement et pour notre économie. Il est à espérer que le gouvernement ne sera pas la risée du monde. Cela serait d'autant plus embarrassant que le ministre de l'Environnement vient de Montréal. Je ne sais pas où il irait après, possiblement à Ottawa.

L'eau est un autre important dossier pour la Chambre. J'espère que le secrétaire parlementaire abordera la question, bien que j'en doute après avoir vu ses notes préparées.

En ce qui concerne l'absence de norme nationale pour la qualité de l'eau, le ministre de la Santé s'est plaint en fin de semaine, de façon quand même assez crédible, dans les médias de la Colombie-Britannique, qu'il n'y avait pas de norme nationale pour la qualité de l'eau, qu'il n'en revenait pas et que cela était une tragédie. C'était comme s'il y avait un autre responsable, comme si une autre personne avait tenu les rênes au cours des 12 dernières années, comme s'il cherchait sur qui rejeter le blâme le cas échéant. Le ministre a peut-être oublié qu'il n'est plus dans l'opposition au sein d'un parti crédible, mais qu'il fait partie du gouvernement, d'un parti qui n'a aucune crédibilité dans ces dossiers.

Toute la question est de savoir si le gouvernement est capable de se montrer crédible en matière d'environnement. Comme d'habitude, le ministre de l'Environnement a donné une réponse vague et peu engageante. J'espère que le secrétaire parlementaire s'éloignera de ces notes trop bien préparées et qu'il répondra à certaines des préoccupations que nous soulevons.

Ajournement

L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Madame la Présidente, je n'aurai pas à m'écarter de mes notes parce qu'elles couvrent tous les points soulevés par le député et elles touchent même certains points dont il n'est évidemment pas au courant puisqu'il ne vante pas le bilan du Canada en matière d'environnement.

Je suis très heureux du rapport de 2005 de la commissaire à l'environnement et au développement durable. Ce rapport nous rappelle clairement que nous devons nous assurer que les Canadiens et Canadiennes, de la génération actuelle et de la prochaine génération, jouiront d'un environnement sain et sécuritaire et d'une économie forte et prospère. À cette fin, tous les paliers du gouvernement, tous les secteurs de l'économie et tous les Canadiens et Canadiennes devront y travailler de façon continue et collaborer à l'échelle internationale.

Je désire assurer au député et à la commissaire que le gouvernement est à l'écoute et qu'il adopte des mesures.

Nous avons récemment adopté le projet de loi C-15, une Loi modifiant la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Nous pourrions ainsi accroître fortement la capacité du Canada de réagir aux déversements de pétrole dans l'environnement marin, en étendant le régime d'application à la limite extérieure de la zone économique exclusive. En fait, le Fonds international pour la protection des animaux a reconnu la semaine dernière le travail inestimable réalisé par le ministre de l'Environnement dans ce dossier important. J'ai assisté à la cérémonie de remise de prix et je dois dire que cela faisait chaud au coeur de voir qu'un organisme aussi important reconnaissait le travail du ministre canadien de l'Environnement.

Nous prenons également des mesures en vue de protéger l'intégrité écologique des parcs nationaux du Canada, comme le député l'a souligné. Dans le cadre du budget de 2005, nous avons débloqué une somme additionnelle de 269 millions de dollars afin de préserver une part magnifique du patrimoine canadien, qui représente aussi une source essentielle de revenus pour l'industrie touristique au Canada, pour plusieurs collectivités et pour les peuples autochtones du Canada.

Le programme du gouvernement du Canada en matière d'eau comprend une stratégie de gestion de l'eau, incluant des investissements de 600 millions de dollars, afin d'améliorer les services d'égouts et d'aqueduc dans les réserves des premières nations. De plus, une somme de 28 millions de dollars a été consacrée à la première phase du Plan d'action du Canada pour les océans.

Je m'écarterai de mes notes pour réagir à certains propos du député. Cela ne fait pas partie de mes notes parce que je ne crois pas que quiconque aurait pu penser qu'il pourrait laisser entendre que nous voulions retirer des responsabilités aux provinces et aux municipalités.

Nous avons adopté une stratégie de 85 millions de dollars pour lutter contre la prolifération des espèces exotiques envahissantes. Nous poursuivons la mise en oeuvre du programme sur l'air pur de 10 ans, y compris la lutte contre la pollution transfrontalière, les émissions dans le secteur des transports et la pollution d'autres sources industrielles importantes. De plus, nous continuons de faire avancer la science dans ces domaines. Parmi les principaux éléments du programme, on compte un plan d'action strict en matière de réglementation pour les véhicules, les moteurs et les carburants qui permettra de réduire les émissions génératrices de smog des

nouveaux véhicules de 90 p. 100 d'ici 2010, comparativement à 2000.

Je m'éloignerai à nouveau de mes notes pour expliquer que notre entente concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre est de beaucoup supérieure à celle de la Californie.

En plus d'apporter des changements fondamentaux, nous devons aussi assurer la durabilité à long terme de l'environnement. Au cours de la dernière année, le premier ministre a favorisé, d'une manière sans précédent, la politique du Canada en matière d'environnement. Le discours du Trône comprenait pas moins de treize mesures représentant les fondements du Projet vert. Le Projet vert place la durabilité de l'environnement au centre de notre programme économique. En février dernier, le ministre des Finances a offert au Canada le budget le plus écologique depuis la Confédération.

En avril, le gouvernement du Canada a publié un plan complet pour respecter nos engagements de Kyoto. Le programme environnemental est présent dans tous les aspects de l'administration. Toutefois, nous convenons, tout comme la commissaire, que nous devons faire plus.

Par l'entremise du Projet vert, nos plans d'action liés à l'air pur, à l'eau, à la nature, aux sites contaminés et aux changements climatiques seront énormément bénéfiques aux Canadiens et aux Canadiennes. Nous allons de l'avant. Je suis certain que les Canadiens et Canadiennes continueront de voir les progrès que nous accomplissons.

● (1835)

M. Nathan Cullen: Madame la Présidente, je remercie le député de s'être autant éloigné des notes qu'il avait préparées, mais je dois lui demander des précisions, à l'approche de la onzième conférence des parties, la COP 11, sur cet important débat international.

Le gouvernement a pris tout le temps qui lui avait été alloué pour répondre à un rapport du Comité permanent de l'environnement et du développement durable, un rapport que des membres de son propre parti avaient approuvé. Il doit avoir fait preuve d'une grande diligence dans la préparation de sa réponse. Il a rejeté et réfuté pratiquement toutes les recommandations du comité.

Le comité a examiné la question des changements climatiques en interrogeant de nombreux témoins sur une période de plusieurs mois. À notre dernière séance, nous nous sommes employés à formuler des propositions très concrètes. Nous avons tenu compte des opinions des différents groupements et intérêts dans l'ensemble du pays dans nos discussions avec les députés des quatre partis de la Chambre, et le gouvernement a pris le rapport et a répondu « Non, merci. »

Le gouvernement se présentera maintenant sur la scène internationale à Montréal en espérant pouvoir critiquer les autres pays. Cependant, nos documents internes, ceux de la vérificatrice générale, entre autres, montrent que nous ne respectons pas notre propre plan d'action concernant les changements climatiques.

● (1840)

L'hon. Larry Bagnell: Madame la Présidente, j'ai déjà mentionné différentes choses que nous allons célébrer à la onzième Conférence des parties. Nous n'y serons pas pour critiquer d'autres pays. Nous y serons pour célébrer toutes les réalisations que je viens de mentionner.

Ajournement

Comme je l'ai dit, en 2005, nous avons fait des investissements à long terme de l'ordre de 5,2 milliards de dollars dans le domaine environnemental. Cela aussi montre bien la volonté du gouvernement de mettre de l'avant des mécanismes innovateurs basés sur le marché qui permettront de mieux harmoniser les indicateurs économiques et environnementaux.

Par exemple, le fonds pour le climat nous permet de récompenser la créativité et l'innovation en finançant des projets qui réduisent les gaz à effet de serre et les émissions contribuant au smog. Nous accordons plus d'attention à l'énergie renouvelable par des mesures fiscales et des incitatifs à la production. Nous offrons du soutien supplémentaire à la production d'énergie éolienne en quadruplant les investissements dans le programme Encouragement à la production d'énergie éolienne. Nous travaillons avec le secteur privé à améliorer la commercialisation des technologies écologiques au moyen d'incitatifs axés sur le marché et en augmentant le financement des fonds municipaux verts pour encourager le recours à des technologies respectueuses de l'environnement.

Nous aurons beaucoup à célébrer à la onzième Conférence des parties. Le monde de l'environnement nous rendra visite au Canada. Ce sera notre plus grande rencontre jamais organisée, exception faite des manifestations sportives. C'est une initiative remarquable que prend le Canada pour la sauvegarde de l'environnement dans le monde.

[Français]

LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Madame la Présidente, à l'occasion du débat sur la motion d'ajournement j'interviens en cette Chambre aujourd'hui, pour la deuxième fois en deux semaines, relativement au dossier de la fermeture du centre de tri de Québec et son transfert à Montréal.

Les réponses du ministre à mes nombreuses questions, et celles de son secrétaire parlementaire, la semaine dernière, sont tout à fait inacceptables et font preuve de mépris à l'endroit des 130 000 pétitionnaires qui s'opposent à la décision de Postes Canada. Ce sont des intervenants socioéconomiques et politiques et des travailleurs et travailleuses des Postes particulièrement touchés par cette décision.

Devant une si vaste mobilisation de toute la région de Québec, le ministre ne peut plus demeurer silencieux et se retrancher derrière les dirigeants de Postes Canada. Il doit maintenant faire preuve de leadership dans ce dossier en posant des gestes concrets. C'est ce que la région de Québec lui demande. Il doit d'abord décréter un moratoire sur cette décision jusqu'à ce qu'un plan global de rationalisation soit élaboré et, aussi, accepter de rencontrer les représentants et représentantes de la coalition afin de discuter de ce dossier.

Pour justifier son attentisme et son refus d'intervenir, le ministre invoque le fait que cette fermeture n'entraînera aucune perte d'emplois. La semaine dernière, je croyais avoir fait la démonstration qu'effectivement, la région de Québec perdrait, à terme, 500 emplois, ce qui représente une masse salariale de 15 millions de dollars. Soit le ministre ne comprend pas ou ne veut pas comprendre la situation. Si je n'ai pas réussi à le convaincre, je l'invite donc à rencontrer les membres de la coalition qui vont corroborer mes affirmations à ce sujet.

Il y a en effet maintenant quatre semaines que la coalition opposée à la fermeture du centre de tri de Québec a demandé à rencontrer le ministre. Depuis, aucune réponse, ni même d'accusé de réception n'ont été donnés à la coalition. J'aurais pensé que mon intervention

de la semaine dernière aurait fouetté l'apathie du ministre et qu'un membre de son cabinet se serait empressé de fixer une rencontre avec la coalition ou, à tout le moins, aurait préparé un simple accusé de réception. Rien de tout cela n'a été fait.

Par respect pour les 130 000 pétitionnaires représentés par la coalition, le ministre devrait au moins répondre à la demande écrite qu'il a reçue. Il s'agit là de la plus élémentaire politesse. Soit il décline la demande, soit, comme je l'invite encore une fois à le faire, il accepte de rencontrer des représentants de cette coalition afin qu'il puisse entendre et discuter des nombreux arguments qui militent en faveur du maintien du centre de tri postal à Québec.

Le ministre pourra ainsi démontrer un signe d'ouverture et faire preuve de bonne foi dans ce dossier. Dans ce contexte, peut-il assurer les députés de cette Chambre que cela se fera dans les meilleurs délais?

Le ministre, encore une fois, n'a pas répondu clairement aux quelques questions que je lui ai posées en Chambre. Je voudrais que le ministre arrête de dire que ce sont des raisons d'efficacité et de productivité de Postes Canada qui justifient la fermeture du centre de tri de Québec. Il fait fi d'un des arguments sur l'efficacité et la productivité de Postes Canada pour justifier la fermeture du centre de tri de Québec. Pourquoi alors y en a-t-il six en Ontario, deux en Alberta, deux en Colombie-Britannique et qu'on décide de fermer justement celui de Québec? Pourquoi précisément celui de Québec?

Son argument sur la productivité pourrait être plus convaincant s'il était assorti d'un plan global de restructuration. C'est cela qu'on demande au ministre. C'est très simple et très clair. Qu'il présente son plan de restructuration et, par la suite, on pourra voir l'enjeu global et comprendre pourquoi c'est Québec avant tous les autres. Pourquoi Québec devrait-il écopier de la fermeture avant l'Ontario, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique?

• (1845)

[Traduction]

L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Madame la Présidente, je me réjouis d'avoir l'occasion, pour la deuxième fois, de parler de l'excellent travail de Postes Canada et de sa modernisation.

Je peux donner à la députée l'assurance que la fermeture de cet établissement n'entraînera pas la perte de 500 000 emplois. Je demanderais une fois de plus aux députés bloquistes de ne pas s'en prendre aux autres provinces en essayant de faire valoir leur point.

J'aimerais parler brièvement de Postes Canada et répondre, je l'espère, à quelques-unes des questions de la députée.

Postes Canada est une entreprise dont nous sommes fiers en tant que Canadiens, une entreprise qui est reconnue à travers le monde pour sa fiabilité, son efficacité et son expertise postale.

Postes Canada contribue de façon marquée à l'économie nationale. La société consacre chaque année 2,8 milliards de dollars à l'achat de biens et de services, créant par le fait même 30 000 emplois supplémentaires. Mais elle le fait de façon responsable. Alors que l'ancien ministère des Postes affichait souvent des déficits d'environ 500 millions de dollars par année, Postes Canada réalise maintenant des profits pour ses actionnaires: les Canadiens.

La création de la Société canadienne des postes en 1981, qui a été approuvée par tous les partis politiques de la Chambre des communes et les syndicats des postes, a bien porté fruit. Quel revirement remarquable dans une période relativement courte.

Ajournement

La réussite financière de Postes Canada ne s'est pas faite aux dépens des Canadiens. Tout au contraire, la livraison de lettres se fait à des tarifs parmi les plus concurrentiels au monde, et ce, malgré le climat éprouvant et la vaste superficie du Canada.

Mais sans vouloir paraître alarmiste, la société fait face à de grands défis, comme toutes les administrations postales à travers le monde. Les méthodes de communication évoluent rapidement et Postes Canada doit s'adapter aux changements du marché, en tenant compte de la baisse du volume du courrier constatée au cours des dernières années, un déclin qui sera proportionnel à la croissance des communications électroniques. Du même coup, des améliorations aux procédés, à la productivité et à l'équipement au cours des dernières années a permis une plus grande capacité de traitement dans un certain nombre d'établissements postaux partout au Canada.

Dans ce contexte très réel, Postes Canada évalue continuellement son réseau d'établissements de traitement du courrier partout au Canada afin d'optimiser ses opérations et d'améliorer le service aux Canadiens. Compte tenu du contexte actuel, l'annonce récente du transfert du traitement de la poste-lettres et de la médiaposte de la ville de Québec à Montréal au cours des deux prochaines années était nécessaire.

Le transfert sera réalisé sans qu'un seul employé permanent ne se retrouve sans emploi. C'est remarquable. Un tel engagement est possible parce que Postes Canada pourra facilement réaffecter ailleurs au Québec ses employés touchés par le transfert. Quelque 300 de ses 1 400 employés permanents prendront une retraite bien méritée, et ce, de façon tout à fait volontaire. Les employés qui prendront leur retraite sont des commis des postes et des facteurs, dans la grande majorité des cas, et Postes Canada leur assure une bonne retraite, conformément à leur convention collective.

Cette situation ne sera pas unique au Québec. En fait, la diminution du nombre de lettres à traiter, conséquence de l'essor des communications électroniques, force Postes Canada à revoir ses opérations à l'échelle nationale. Sans compter que pas moins de 10 000 employés opteront pour la retraite au cours des quatre prochaines années, tout à fait volontairement et en pleine conformité avec les conventions collectives.

À Québec, Postes Canada continuera d'investir dans la communauté et demeurera un gros employeur, maintenant 1 100 emplois et générant des bénéfices de 90 millions de dollars.

Parmi les investissements prévus pour la région de Québec, Postes Canada compte investir 750 000 dollars pour réaménager son installation de la rue Hugues-Randin afin d'en faire un centre de traitement des colis. Il faudra également construire un nouveau poste de facteurs pour remplacer celui qui se trouve présentement au 300 de la rue Saint-Paul et cela sous-entend un autre investissement de 2 à 4 millions de dollars. Il en est de même pour le besoin de déménager le personnel administratif qu'il faudra aussi loger ailleurs, ce qui coûtera quelque 1,2 million de dollars. Manifestement, Postes Canada ne quitte pas Québec.

Quant à l'avenir de l'immeuble du 300 Saint-Paul, étant donné qu'il reste encore deux ans avant sa fermeture, on a amplement le temps de lui trouver la meilleure vocation possible.

Postes Canada continuera à respecter son engagement de service à Québec, en adaptant son réseau et ses opérations de traitement. Ces changements n'affecteront en rien la qualité du service actuellement

offert. Environ 70 p. 100 de ce courrier est déjà acheminé à Montréal après avoir été traité une première fois à Québec. En l'envoyant à Montréal au départ, le service sera meilleur.

• (1850)

[Français]

Mme Christiane Gagnon: Madame la Présidente, la réponse du secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles est la même que celle que m'a donnée le secrétaire parlementaire du ministre du Revenu national la semaine dernière. Compte tenu de la réponse qui m'est donnée, il y a une personne de plus qui fait partie de ce gouvernement qui banalise encore le dossier de la fermeture du Centre de tri de Québec.

Comment peut-on parler d'efficacité quand une lettre part de Lévis, transite par Montréal pour ensuite retourner à Lévis? En matière d'efficacité, on a déjà vu mieux. Comment peut-on dire qu'il n'y aura pas de pertes d'emploi dans la région de Québec? Ce sont des pertes d'emploi à moyen terme. On sait très bien que lorsque les employés prendront leur retraite, ce sera fait par attrition. On ne remplacera pas ces employés. De plus, on ne parle pas des 160 employés temporaires et travaillant à temps partiel. On est très silencieux à cet égard.

Personnellement, je suis très insatisfaite de la réponse que ce gouvernement donne. À Québec, 130 000 personnes ont signé la pétition contre la fermeture du Centre de tri de Québec, et l'on n'est même pas en mesure de les recevoir et de négocier avec la coalition afin de trouver une entente satisfaisante...

La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine): L'honorable secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles a la parole.

[Traduction]

L'hon. Larry Bagnell: Madame la Présidente, comme je l'ai déjà souligné dans mes observations initiales, aucun employé permanent ne perdra son emploi. Postes Canada pourra facilement réaffecter ailleurs au Québec les employés touchés par le transfert puisque quelque 300 de ses 1 400 employés prendront une retraite bien méritée, et ce, de façon tout à fait volontaire. Dans la grande majorité des cas, les employés qui prendront leur retraite sont des commis des postes et des facteurs. Postes Canada leur assure une bonne retraite, conforme à leur convention collective.

À Québec, Postes Canada continuera d'investir dans la communauté et demeurera un employeur important grâce au maintien de 1 100 emplois et à des retombées économiques de 90 millions de dollars. Les 1 100 emplois comprennent des préposés au traitement, des facteurs, des courriers des services postaux, des maîtres de poste et leurs adjoints, des facteurs des zones rurales et des banlieues, des superviseurs, du personnel administratif et de gestion.

Postes Canada a bon espoir qu'elle pourra améliorer son efficacité et son service sans qu'il soit nécessaire de mettre à pied des employés permanents.

La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine): La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 52.)

TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 31 octobre 2005

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Le Code criminel

Mme Lalonde.....	9219
Projet de loi C-407. Deuxième lecture.....	9219
M. Paradis (Brome—Missisquoi).....	9221
M. Macklin.....	9221
M. Kenney.....	9222
M. Comartin.....	9224
Mme Gagnon (Québec).....	9225
M. Carr.....	9226

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

La Loi sur la porte d'entrée du Pacifique

M. Lapierre (Outremont).....	9226
Projet de loi C-68. Deuxième lecture.....	9226
M. Casson.....	9229
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley).....	9230
M. Merrifield.....	9230
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam).....	9231
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley).....	9234
M. Bains.....	9235
M. Sorenson.....	9235
Mme St-Hilaire.....	9236
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca).....	9238
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley).....	9239
M. Abbott.....	9242
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca).....	9243

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Le logement

Mme Longfield.....	9243
--------------------	------

Le bois d'oeuvre

M. Jean.....	9243
--------------	------

Le golf

M. Thibault (Nova-Ouest).....	9244
-------------------------------	------

Le Festival du cinéma international en Abitibi-Témiscamingue

M. Lemay.....	9244
---------------	------

Les arts et la culture

M. St. Amand.....	9244
-------------------	------

Le Programme de commandites

M. Epp.....	9244
-------------	------

Le 50^e anniversaire d'UNICEF

M. McGuinty.....	9244
------------------	------

Le gala de l'ADISQ

M. Kotto.....	9245
---------------	------

Mark Lowry

Mme Bakopanos.....	9245
--------------------	------

L'aide au suicide

M. Trost.....	9245
---------------	------

Kiwanis International

Mme Catterall.....	9245
--------------------	------

Le Nouveau Parti démocratique

M. Stoffer.....	9245
-----------------	------

Les Flammes de la mémoire

M. Kenney.....	9246
----------------	------

Le Mois de l'histoire des femmes

Mme Demers.....	9246
-----------------	------

Le Parti conservateur du Canada

M. Goldring.....	9246
------------------	------

Le HapMap

Mme Jennings.....	9246
-------------------	------

QUESTIONS ORALES

Le Programme de commandites

M. Harper.....	9247
M. Martin (LaSalle—Émard).....	9247
M. Harper.....	9247
M. Martin (LaSalle—Émard).....	9247

Les affaires autochtones

M. Harper.....	9247
M. Scott.....	9247
M. Prentice.....	9247
M. Scott.....	9247
M. Prentice.....	9247
M. Scott.....	9247

L'environnement

M. Duceppe.....	9248
M. Dion.....	9248
M. Duceppe.....	9248
M. Dion.....	9248
M. Gauthier.....	9248
M. Dion.....	9248
M. Gauthier.....	9248
M. Dion.....	9248

Le commerce international

M. Layton.....	9248
M. Martin (LaSalle—Émard).....	9248
M. Layton.....	9248
M. McCallum (Markham—Unionville).....	9249

David Dingwall

M. Pallister.....	9249
M. McCallum (Markham—Unionville).....	9249

Postes Canada

M. Pallister.....	9249
M. McCallum (Markham—Unionville).....	9249

Partenariat technologique Canada

M. Rajotte.....	9249
M. Emerson.....	9249
M. Rajotte.....	9249
M. Emerson.....	9249

L'environnement	
M. Hearn	9257
Questions transformées en ordres de dépôt de documents	
M. LeBlanc	9257
Questions au <i>Feuilleton</i>	
M. LeBlanc	9258
M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest)	9258

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur la porte d'entrée du Pacifique	
Projet de loi C-68. Deuxième lecture	9258
M. Chan	9258
M. Abbott	9260
M. Kamp	9260
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	9260
Les travaux de la Chambre	
M. LeBlanc	9261
Motion	9261
Adoption de la motion	9261
La Loi sur la porte d'entrée du Pacifique	
Projet de loi C-68. Deuxième lecture	9261
M. Menzies	9261
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	9263
M. Abbott	9263
M. André	9265
M. Bagnell	9265

M. Grewal (Newton—Delta-Nord)	9265
M. Bell	9265
M. Grewal (Newton—Delta-Nord)	9267
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	9268
M. Paquette	9268
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	9270
M. Laframboise	9270
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	9272
M. André	9272
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	9272
M. Jaffer	9275
M. Bell	9275
M. Vincent	9276
M. Casson	9276
M. Powers	9278
M. Day	9278
M. Carr	9279
M. Lévesque	9280
M. Carr	9280

MOTION D'AJOURNEMENT

L'environnement	
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley)	9282
M. Bagnell	9283
La Société canadienne des postes	
Mme Gagnon (Québec)	9284
M. Bagnell	9284

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
TPSGC, Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Internet: <http://publications.gc.ca>
1-800-635-7943 ou appel local (613) 941-5995

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5
Internet: <http://publications.gc.ca>
1-800-635-7943 or Local 613-941-5995

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt, TPSGC, Ottawa (Ontario) K1A 0S5

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies may be obtained from Publishing and Depository Services, PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5

**The English version of this publication may be obtained from Publishing and Depository Services
PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5**