



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 140 • NUMÉRO 159 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le lundi 28 novembre 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 28 novembre 2005

La séance est ouverte à 11 heures.

Prière

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1105)

[Français]

LE CODE CRIMINEL

(Projet de loi S-19. L'ordre du jour appelle: Initiatives parlementaires:)

Le 28 septembre 2005 — La députée de Gatineau — Deuxième lecture et renvoi au Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile du projet de loi S-19, Loi modifiant le Code criminel (taux d'intérêt criminel).

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. L'honorable députée de Gatineau n'est pas présente à la Chambre pour proposer la motion selon l'avis publié dans le *Feuilleton des Avis* d'aujourd'hui. Par conséquent, l'ordre sera porté au bas de la liste de priorité au *Feuilleton*.

[Traduction]

SUSPENSION DE LA SÉANCE

Le Président: La séance sera suspendue jusqu'à midi.

(La séance est suspendue à 11 h 05.)

REPRISE DE LA SÉANCE

(La séance reprend à midi.)

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1200)

[Traduction]

LOI MODIFIANT LA LÉGISLATION RÉGISSANT LES TRANSPORTS

L'hon. Raymond Chan (au nom du ministre des Transports) propose que le projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, édictant la Loi sur VIA Rail Canada et modifiant d'autres lois en conséquence, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

L'hon. Charles Hubbard (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je suis très heureux d'amorcer aujourd'hui le débat à l'étape de la deuxième

lecture du projet de loi C-44, qui propose d'apporter un nombre important de modifications à la réglementation et aux politiques de transport de notre pays.

Aujourd'hui, je voudrais surtout parler des dispositions sur le transport aérien et des modifications proposées à la Loi sur les transports au Canada.

Le transport aérien est un outil essentiel qui permet aux Canadiens d'être en rapport les uns avec les autres et avec le monde entier. L'industrie aérienne de notre pays contribue beaucoup à la croissance et à la prospérité dont les Canadiens bénéficient; c'est un moteur économique à l'appui du développement économique dans tous les secteurs de notre société, et un élément essentiel du succès des priorités commerciales du Canada.

Comme la Chambre le sait, le rôle du gouvernement fédéral dans la politique aérienne a changé considérablement depuis la déréglementation de l'industrie aérienne canadienne en 1988. La déréglementation visait à permettre aux forces du marché plutôt qu'au gouvernement de déterminer l'offre et le prix des services aériens sur le marché canadien. Parallèlement à cela, le gouvernement du Canada a mis en oeuvre et maintenu des mesures de contrôle rigoureuses pour assurer une surveillance adéquate et protéger les consommateurs.

Dans le discours du Trône, le gouvernement s'est engagé à assurer un gouvernement intelligent à l'intention des entreprises canadiennes. À cette fin, nous voulons établir un cadre législatif à jour, comprenant « un régime de réglementation transparent et prévisible qui permet d'atteindre les objectifs d'intérêt public de manière efficace tout en évitant des répercussions non voulues. »

Dans l'esprit de cet engagement d'assurer un gouvernement intelligent, la Loi modifiant la législation régissant les transports que nous proposons a trois objectifs: régler des questions administratives; améliorer la clarté et l'efficacité et par-dessus tout, protéger les consommateurs.

De façon générale, les modifications proposées comprennent des dispositions qui vont clarifier l'objectif du projet de loi, soit de faire en sorte que l'Office des transports du Canada puisse plus facilement assumer ses fonctions de réglementation et tenir compte ainsi des changements sur le marché intérieur du transport aérien et d'assurer une cohérence dans l'application des pouvoirs de réglementation de l'office.

Je vais maintenant parler directement des mesures proposées pour protéger davantage les consommateurs canadiens.

En 2000, lorsque la compagnie Air Canada a fait l'acquisition des Lignes aériennes Canadien, elle détenait près de 80 p. 100 du marché des vols réguliers au Canada. Le gouvernement a pris un certain nombre de mesures à l'époque pour protéger les consommateurs contre de possibles abus et pour favoriser un marché du transport aérien favorable à de nouveaux intervenants.

Initiatives ministérielles

Même si ces mesures temporaires ont été efficaces durant la période de transition de l'industrie aérienne au cours des dernières années, elles ne sont plus nécessaires vu la réalité actuelle du marché intérieur du transport aérien. Les modifications proposées vont redonner à l'office sa fonction traditionnelle et bien établie de réglementation et de traitement des plaintes et la structure qui existait à cet égard avant 2000.

De nos jours, Air Canada demeure le plus gros transporteur aérien du Canada et la compagnie occupe une place dominante sur le marché puisqu'elle détient plus de 50 p. 100 des parts de ce marché. Le Canada peut s'enorgueillir cependant de plusieurs lignes aériennes nationales, régionales et d'exploitants de vols nolisés comme WestJet, CanJet, First Air, Air North et Air Transat, qui assurent une concurrence accrue et offrent un meilleur choix aux consommateurs dans toutes les régions du pays et au-delà.

Les modifications proposées cherchent à faire en sorte que les forces du marché continuent de jouer et que les compagnies aériennes établies ou nouvelles prennent leurs décisions en fonction des réalités commerciales du secteur privé sans être limitées par des dispositions législatives inutiles nuisant à leurs activités. Nous entendons poursuivre dans la voie de la déréglementation et laisser ainsi les entreprises aériennes réussir et parfois, malheureusement, éprouver des difficultés en fonction des choix commerciaux qu'elles font.

Comme la Chambre s'en rappelle peut-être, en 2000, on a créé le Bureau du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien pour examiner les plaintes et tenter de régler les problèmes en jouant le rôle de facilitateur ou en organisant la médiation officielle des plaintes. Le commissaire a assumé une fonction utile en répondant aux plaintes relatives à des abus possibles à l'égard des consommateurs par une entreprise dominante, Air Canada, et en déterminant si les plaintes devaient être réglées par l'office lorsque la question relevait de sa compétence exclusive.

● (1205)

Au cours des dernières années, la dynamique du marché a changé et l'érosion de la position dominante d'Air Canada par les transporteurs à bas prix a entraîné une diminution du nombre de plaintes visant spécialement Air Canada. Aujourd'hui, les plaintes sont distribuées plus proportionnellement parmi les transporteurs canadiens et ont trait principalement à des questions de réglementation relevant de l'office.

Les modifications que nous proposons auraient pour effet d'éliminer le poste de commissaire aux plaintes sur le transport aérien et feraient du traitement des plaintes une fonction permanente de l'office, dont il s'acquitterait de manière transparente dans le cadre de ses activités courantes. Je voudrais insister sur le fait que rien ne change dans la responsabilité de l'office de traiter les plaintes et dans sa capacité de s'acquitter de cette responsabilité.

J'aimerais souligner qu'avec la mise en oeuvre récente du programme de traitement des plaintes concernant le transport aérien, l'office a démontré qu'il continue à traiter les plaintes des voyageurs par des moyens officieux, conformément à son mandat actuel. En fait, les modifications proposées à la législation actuelle ne changeraient rien à la souplesse dont dispose l'office pour répondre efficacement aux plaintes des consommateurs par l'intermédiaire des mécanismes officieux existants ou du processus quasi-judiciaire employé par l'office lui-même.

En outre, ces modifications faciliteraient une utilisation plus stratégique et plus efficace des ressources. Le traitement des plaintes serait plus conforme à ce qui se produit dans le cas des autres modes

de transport au Canada et mettrait les transporteurs aériens sur un pied d'égalité avec les modes de transport qui lui font concurrence.

La protection des consommateurs était un objectif majeur du gouvernement du Canada à la suite de l'acquisition de Canadien International par Air Canada en 2000, et il en est toujours ainsi aujourd'hui. Les consommateurs nous ont dit que, dans le domaine de la publicité faite par les lignes aériennes, il reste néanmoins beaucoup de place à l'amélioration. Les consommateurs veulent de la publicité claire et transparente qui ne les induit pas en erreur. Ils veulent être capables de comparer les prix annoncés par les diverses lignes aériennes et savoir d'entrée de jeu combien ils vont payer pour les services de transport aérien.

Les prix annoncés par les transporteurs aériens dans les journaux, dans l'Internet ou ailleurs ne contiennent pas toujours tous les détails nécessaires. Souvent, les prix indiqués ne constituent qu'une fraction du coût total du voyage, ce qui fait que le consommateur subit un choc lorsqu'il doit passer à la caisse.

Les tarifs aériens annoncés excluent typiquement les coûts des services de navigation aérienne ainsi que d'autres coûts que doit supporter le transporteur pour fournir ses services. Selon nous, ces sommes devraient être comprises dans le prix annoncé. Les tarifs aériens annoncés devraient comprendre les suppléments, les taxes et tous les autres frais que les lignes aériennes doivent percevoir pour des tiers auprès des passagers.

Bien que les consommateurs soient avertis de l'existence de suppléments et d'autres frais sur les billets d'avion par des mentions en petits caractères, les voyageurs ne peuvent pas toujours déterminer le prix total du billet avant d'effectuer la transaction.

D'autres pays, dont les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Australie, ont établi de tels régimes pour que les consommateurs disposent de renseignements suffisants concernant les prix. Des provinces comme le Québec et l'Ontario exigent des agents de voyage et autres voyageurs sous réglementation provinciale que leur publicité soit transparente. À notre avis, les consommateurs s'attendent à autant de transparence dans la publicité des lignes aériennes partout au pays.

Les modifications proposées fourniront aux exploitants aériens des lignes directrices claires, qui tiennent compte des attentes des consommateurs et elles autoriseront l'office à prendre des règlements et à appliquer des normes obligatoires de transparence en matière de publicité dans les médias. Cela aura pour effet de garantir l'application uniforme de ces normes d'un bout à l'autre du pays, dans l'ensemble de l'industrie, par tous les transporteurs nationaux et étrangers ou leurs agents à l'égard des vols au Canada ou dont le point de départ est au Canada.

Ainsi, les consommateurs pourront facilement calculer et comparer les prix totaux de différents vols au moment de planifier leurs déplacements et ils seront en mesure de faire la part des sommes que demande la compagnie aérienne et de celles que prélèvent les gouvernements et autorités aéroportuaires pour les services fournis.

De plus, les consommateurs sont en droit de connaître les conditions des services aériens avant de réserver un vol. Ces conditions contiennent des renseignements utiles pour les voyageurs, des renseignements sur la politique du transporteur relativement à des questions telles que le transport des personnes handicapées, l'indemnisation des passagers qui se voient refuser l'embarquement parce que le vol est en sursurveillance, les mesures applicables aux passagers dont le vol est annulé ou retardé et les modalités de remboursement ou de crédit à l'égard de vols annulés ou réservés à nouveau par les consommateurs.

Initiatives ministérielles

• (1210)

Les modifications proposées renforceraient d'un cran la disposition actuelle sur la protection des consommateurs en exigeant que tous les exploitants aériens commerciaux, nationaux et étrangers, offrant des services au Canada, affichent les conditions de transport, bien en évidence, à leurs bureaux d'affaires et sur tous les sites Web sur lesquels ils offrent leurs produits. Les modifications proposées feraient en sorte que lorsque les consommateurs achètent un voyage, ils soient informés de leurs droits et des obligations du transporteur aérien en ce qui concerne les vols offerts.

En conclusion, les modifications proposées s'inscrivent dans le droit fil des mesures que prend le gouvernement du Canada pour assouplir et élargir le système de transport aérien au Canada. L'objectif est d'en arriver à un juste équilibre entre la nécessité de mettre à jour les textes législatifs et réglementaires afin de protéger les consommateurs, d'une part, et de réagir aux changements dans l'industrie aérienne en imputant une responsabilité aux transporteurs pour protéger les consommateurs d'une façon appropriée dans un marché entièrement déréglementé, d'autre part.

Nous croyons fermement que ces modifications à la Loi sur les transports au Canada sont justifiées et qu'elles permettront à l'Office des transports du Canada de continuer à servir les voyageurs et qu'elles assureront la viabilité et la compétitivité de l'industrie aérienne au Canada dans les années à venir. Les modifications que nous proposons sont un moyen judicieux de réglementer l'industrie de façon à ce qu'elle soit aussi ouverte et juste que possible, tant pour les concurrents que pour les consommateurs.

Nous débattons aujourd'hui, alors que la Chambre risque d'ajourner bientôt, mais nous voulons dire aux autres partis qui sont très actifs à l'égard de cette question au Comité permanent des transports que nous avons hâte de recevoir leurs suggestions et d'éventuelles propositions d'amendements qui pourraient encore améliorer le projet de loi. Les expéditeurs et les destinataires nous ont certes fait part de leurs préoccupations à l'égard du projet de loi C-44. Au nom du ministre et du ministère, je souligne que nous recommandons que ceux qui veulent des changements dialoguent avec nous. Nous voulons offrir aux Canadiens le meilleur système de transport possible.

L'hon. Keith Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, ma question porte sur la stratégie de la porte d'entrée du Pacifique, qui revêt une très grande importance pour le pays et en particulier pour ma province, la Colombie-Britannique.

Nous avons investi environ 590 millions de dollars pour améliorer notre réseau de transport, ainsi qu'une somme considérable pour y accroître la sécurité à la suite des événements du 11 septembre. Ces mesures se rattachent à la très importante initiative Commerce-CAN. Cette initiative nous permettra de recueillir des renseignements à l'étranger afin d'en faire profiter notre secteur privé. L'un des principaux défis consiste à établir un lien entre les débouchés commerciaux internationaux et notre secteur privé, en particulier les PME qui sont trop petites pour posséder leurs propres capacités de renseignement et se tenir à l'affût des débouchés à l'étranger.

Commerce-CAN est une excellente initiative qui prévoit la participation de nos ambassades et hauts-commissariats et, éventuellement, la création d'un site web constamment mis à jour. Nos ambassades et hauts-commissariats seront en mesure de recueillir des renseignements sur les perspectives d'emploi et les débouchés commerciaux dans les pays où ils sont établis. Ces renseignements

seraient transmis en temps réel aux entreprises du secteur privé par l'entremise d'un site web constamment mis à jour.

Étant donné que nous avons déjà lancé l'initiative Commerce-CAN et investi une somme importante dans la stratégie de la porte d'entrée du Pacifique, j'aimerais que mon collègue nous en dise davantage sur cette nouvelle initiative proposée par le gouvernement. Cette proposition est d'une importance capitale, et ce, pas seulement pour les 3 à 5 ans d'un cycle électoral, mais pour bâtir notre pays au cours des 20 à 30 prochaines années. Nous n'investissons pas seulement dans l'immédiat. Nous investissons pour les 20 à 30 prochaines années afin de permettre à notre pays d'évoluer et de tirer parti des débouchés commerciaux à l'étranger.

• (1215)

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le Président, comme les députés le savent déjà, le projet de loi C-68 est une initiative majeure d'aménagement de la porte d'entrée du Pacifique. Ce n'est qu'une des nombreuses initiatives auxquelles travaille le gouvernement. Nous sommes une nation commerçante; si nous voulons connaître du succès à ce titre, nous avons besoin de moyens de transport très efficaces afin de pouvoir exporter nos biens et nos services vers d'autres pays. Je félicite le député et les autres députés de la Colombie-Britannique pour le travail sur le projet de loi C-68 et sur la porte d'entrée du Pacifique.

Cette initiative n'intéresse pas que la Colombie-Britannique, mais bien toutes les provinces de l'Ouest et le Centre du Canada. Un programme semblable pour l'Est, une porte d'entrée de l'Atlantique, fait l'objet de discussions, tout comme le grand couloir qui relie les provinces centrales au Midwest des États-Unis.

Les transports sont nécessaires au déplacement des services. Le député a parlé des autres facteurs déterminants pour l'économie canadienne. Il a parlé des possibilités qui s'offrent aux entreprises canadiennes quant à l'accès aux marchés, possibilités que les ministères canadiens se doivent de protéger.

Je donne au député l'assurance que le gouvernement veut promouvoir nos relations diplomatiques et commerciales avec le monde et trouver des débouchés dans d'autres régions, que ce soit en Asie, en Europe ou, plus récemment, en Amérique du Sud. Notre gouvernement et les différents ministères travaillent sérieusement à ces initiatives.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Monsieur le Président, je remercie le secrétaire parlementaire du ministre des Transports de ses observations. Nous avons la chance de le compter comme nouveau membre du comité. Je sais qu'il s'est toujours intéressé de près aux travaux du comité.

J'ai deux questions précises à poser au secrétaire parlementaire.

La première concerne la politique du transport aérien des libéraux et les loyers des aéroports, plus particulièrement les conséquences tragiques de la politique libérale pour les compagnies aériennes et les passagers.

L'aéroport international Pearson est l'aéroport où il coûte le plus cher au monde pour atterrir un avion, soit 13 000 \$ pour un 747. J'ai voyagé avec le Comité permanent des transports. De nombreux témoins ont comparu devant nous à Toronto et à Montréal. Ils ont tous dit que les loyers devaient absolument être réduits. La principale plaque tournante du pays, à savoir Toronto, n'a guère connu d'allègements. Cela coûte de l'argent aux passagers aériens.

Initiatives ministérielles

Le gouvernement prétend avoir apporté des changements. La réduction des hausses futures ne correspond pas à une réduction de loyer. À Pearson et ailleurs au Canada, on réclame un allègement des loyers aéroportuaires. J'aimerais que le député nous explique pourquoi le gouvernement a laissé tomber l'industrie aérienne et pourquoi il n'a pas accordé la baisse de loyer si nécessaire à l'aéroport Pearson.

Dans un autre ordre d'idée, je veux interroger le député sur l'entente conclue récemment avec la FRCC au sujet des wagons-trémies. De notre côté de la Chambre, notre intérêt est double. Nous luttons pour les agriculteurs. Pour ma part, je lutte pour sauver les emplois des travailleurs du CP à Moose Jaw, en Saskatchewan, qui entretiennent ces wagons. Le député d'en face est-il au courant que cette entente a été conclue en l'absence d'un appel d'offres ouvert? Nous ne savons toujours pas ce qu'il en coûtera pour entretenir ces wagons. La FRCC ne parle même pas des économies réalisées pour les producteurs, et c'était là le but visé au départ. C'était l'objectif visé, réaliser des économies pour les producteurs. Plus personne n'en parle.

Le secrétaire parlementaire pourrait-il répondre à ces deux questions?

• (1220)

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le Président, je ne sais pas si je dispose d'assez de temps pour répondre complètement aux questions très complexes du député.

Je parlerai d'abord de l'aéroport Pearson. Il faudrait peut-être remonter presque dix ans en arrière à l'époque où les divers aéroports du pays sont devenus, par le truchement de sociétés par actions, propriétaires de leurs installations aéroportuaires pour une période donnée, cinquante ans en général. Aux termes de ces accords, les sociétés en cause ont obtenu la maîtrise des installations aéroportuaires et les ont exploitées à titre de sociétés sans but lucratif.

En échange, nous leur avons cédé des biens immobiliers de grande valeur. Nous leur avons cédé des installations qui avaient été payées par la population du pays sur une longue période de temps. Des baux ont été rédigés et signés. Des ententes ont été conclues. Des loyers ont été établis. De bonne foi, le gouvernement du Canada a signé des baux avec la plupart des principaux aéroports du pays.

L'aéroport international Pearson a commencé un programme très coûteux de rénovation et de construction. En fait, la société de développement de l'aéroport Pearson a établi un programme en vertu duquel elle a emprunté près de 6 milliards de dollars pour améliorer les installations de l'aéroport. En ce qui concerne le loyer sur lequel les parties s'étaient entendues, nous avons diminué récemment ce loyer, mais l'aéroport Pearson prétend toujours avoir de la difficulté à payer ce loyer.

Quand on examine le rapport annuel de l'aéroport Pearson, du groupe des transports de Toronto, on constate que le loyer payé représente une très petite partie des dépenses globales de l'aéroport. En fait, l'aéroport paie plus de 350 millions de dollars par année en intérêts sur ses emprunts. Le gouvernement et moi savons que nos collègues de Toronto ont essayé de régler ce problème, mais, avant tout, c'est un problème financier créé par l'aéroport Pearson lui-même. Nous voulons certes aider ce grand aéroport, mais il reste qu'il est aux prises avec des difficultés bien plus grandes que le loyer d'environ 130 millions de dollars qu'il a payé l'an dernier.

En réponse à la deuxième question du député, ce sont les agriculteurs qui ont repris le parc de wagons à marchandises. Pendant très longtemps, les agriculteurs se sont employés à reprendre la maîtrise de ces wagons. Nous estimons que cela est

dans leur intérêt. Ils deviendront propriétaires des 12 000 wagons s'ils souscrivent à l'entente. Ce sera dans l'intérêt des collectivités agricoles qui ont appuyé la cession des wagons du gouvernement aux agriculteurs au terme de négociations qui se sont tenues au cours des huit dernières années ou plus.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Monsieur le Président, d'emblée, j'aimerais transmettre un message spécial à une personne très spéciale. J'ai pris la parole à la Chambre la semaine dernière et j'ai fait une déclaration de député. Je pensais que c'était la dernière fois que je prendrais la parole en cette enceinte. Pourtant, à ma grande surprise, le gouvernement a présenté un de ses projets de lois parmi les plus inutiles qui traînent au *Feuilleton*, après avoir affirmé à plusieurs reprises qu'il le présenterait. J'ignore si le bon sens l'avait emporté ou quoi, mais il ne l'avait jamais fait jusqu'à maintenant. Voici que, sans crier gare, aujourd'hui, dernière journée de cette législature, nous sommes saisis du projet de loi C-44.

Le secrétaire parlementaire du ministre a dit qu'il traiterait surtout du transport aérien. J'en suis ravi, car c'est de cet aspect que j'ai moi-même envie de parler.

D'autres projets de loi auraient pu être présentés. L'un d'eux a été mentionné. Une question posée au secrétaire parlementaire par un député de son propre parti l'a amené à mentionner le projet de loi C-68, la Loi sur la porte d'entrée du Pacifique. Voilà un excellent exemple de projet de loi qui aurait dû être soumis à la Chambre, de même que plusieurs autres projets de loi. Le gouvernement a présenté ce projet de loi il y a longtemps et nous lui avions signifié très clairement notre intention de l'appuyer. Pour une raison ou une autre, le gouvernement a décidé de ne pas en saisir la Chambre, probablement pour permettre aux libéraux de faire campagne en Colombie-Britannique en clamant qu'ils avaient présenté ce projet de loi, mais que les conservateurs ont fait en sorte qu'il soit rejeté.

Nous n'avons rien fait de tel. Les libéraux ont eu plus de temps qu'il n'en fallait pour nous soumettre le projet de loi. Ils ne l'ont pas fait. C'est pourquoi nous sommes maintenant en train d'examiner le projet de loi C-44.

Parlons de l'origine du projet de loi. Lorsque le nouveau ministre des Transports est arrivé au Parlement, l'une des choses qu'il a dites au comité et qu'il m'a dites à moi, vice-président du comité, c'est qu'il allait présenter de nouveau le projet de loi C-26. Ce dernier est le prédécesseur du C-44. Le ministre n'a pas dit qu'il allait prendre l'objectif du projet de loi C-26, le restructurer et essayer de répondre aux besoins mis en lumière par les problèmes que soulevait le C-26.

C'est l'une des choses les plus stupides qu'il ait dites. J'ai un peu de respect pour le ministre, et j'insiste fortement sur les mots « un peu ». Cependant, déposer de nouveau le projet de loi C-26 s'est révélé l'une de ses décisions les plus insensées. Le projet de loi C-26 était tellement mauvais que le gouvernement libéral majoritaire, à l'époque, n'a pas réussi à amener les libéraux à voter en faveur de cette mesure. Pourquoi diable le gouvernement souhaiterait-il présenter de nouveau ce projet de loi compte tenu qu'il est minoritaire?

Je vais parler de certains défauts du projet de loi. À l'instar du secrétaire parlementaire, je vais traiter principalement de l'industrie du transport aérien, mais je m'en voudrais de ne pas aborder à la fin de mon discours mes bonnes vieilles inquiétudes concernant VIA Rail.

Initiatives ministérielles

Tout d'abord, j'aimerais parler des loyers des aéroports. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a indiqué que le gouvernement veut aider l'industrie du transport aérien et reconnaît son importance. Quel drôle de discours venant d'un parti qui fait tout ce qu'il peut pour détruire cette industrie au pays.

Les membres du Comité permanent des transports ont examiné ce dossier à Ottawa et aux quatre coins du pays. Nous avons entendu des témoins représentant chaque aspect et chaque secteur de l'industrie du transport aérien. Nous avons formulé toute une gamme de recommandations dans un rapport provisoire. L'une des premières était que le gouvernement réduise immédiatement les loyers des aéroports d'au moins 75 p. 100. Le gouvernement a répondu qu'il s'était déjà occupé de cela et qu'il réduirait de 60 p. 100 les loyers des aéroports nationaux pendant la durée de leur bail.

Comme mon collègue l'a dit au cours des questions et des observations, après l'intervention du secrétaire parlementaire, il ne s'agit pas d'une réduction du loyer. Le gouvernement va réduire de 60 p. 100, à l'avenir, le taux d'augmentation du loyer.

J'ai dit qu'à ma retraite je m'occuperai de trois choses: de mon jardin, de golf et de mon petit-fils. Mon petit-fils a un an. S'il grandit, s'il travaille dans l'industrie des transports et s'il devient même président-directeur général d'une des administrations aéroportuaires, peut-être pourra-t-il être reconnaissant des futures réductions de 60 p. 100 que le gouvernement aura faites, à condition que le secteur du transport aérien survive à la politique des libéraux. C'est tout de suite que nous avons besoin de réductions du loyer.

• (1225)

On a parlé abondamment de l'aéroport de Toronto, et je voudrais aborder quelques observations que le ministre a faites par le passé à cet égard. Beaucoup de gens réclament des réductions du loyer à l'aéroport de Toronto, notamment parce que les droits d'atterrissage y sont les plus élevés au monde. Le ministre a réagi de deux façons à cela.

D'abord, il a dit que, si nous n'aimions pas les droits exigés à l'aéroport de Toronto et que nous n'aimions pas y atterrir, nous pouvions toujours atterrir à Montréal. Ces propos sont intéressants, venant d'un ministre de Montréal. Peut-être cela lui permettra-t-il de recueillir quelques votes dans cette ville, mais j'espère que les Montréalais auront le bon sens, ce dont je suis sûr, de reconnaître que, s'il est à côté de ses pompes en ce qui concerne les loyers à l'aéroport de Toronto, les Montréalais écoperont également tôt ou tard.

La deuxième chose que le ministre a dite, c'est que le loyer n'était pas si important, qu'il ne représentait que 14 p. 100 du budget de l'aéroport de Toronto, alors que la dette comptait pour 40 p. 100. Ce n'est donc pas le loyer, mais plutôt la dette qui est en cause. Parlons donc un peu de la dette. Voyons pourquoi les aéroports ont des dettes et pourquoi ils ont dépensé autant d'argent.

À Ottawa, l'aérogare dont les autorités aéroportuaires ont hérité était en très mauvais état, comme c'était également le cas à Toronto et dans plusieurs autres endroits au pays. Il leur a donc fallu dépenser 335 millions de dollars pour construire le nouvel aérogare tant attendu. Ce projet n'a rien coûté au gouvernement, ni aux contribuables. La nouvelle construction s'imposait parce que le gouvernement en place et les gouvernements précédents avaient négligé les besoins du réseau aéroportuaire en matière d'infrastructure.

Les aéroports représentaient à cette époque une perte de plus de 200 millions de dollars par année pour le gouvernement. C'était au moment où le gouvernement n'y investissait pas d'argent du tout.

Cette perte de 200 millions de dollars ne correspondait qu'aux coûts de fonctionnement. Et maintenant, le gouvernement affirme qu'il doit pouvoir en tirer une juste valeur. Si les coûts de fonctionnement s'élevaient à 200 000 \$ et qu'ils ne leur en coûtaient rien d'autre pour les exploiter, ils en ont tiré une juste valeur.

De plus, selon le secrétaire parlementaire lui-même, les autorités ont dépensé 6 milliards de dollars à l'aéroport de Toronto pour apporter des améliorations au niveau de l'infrastructure, qui avait été négligée par le gouvernement. En fait, la situation était encore pire à Toronto. Le gouvernement libéral a annulé le contrat qui avait été signé depuis peu pour l'aéroport Pearson et qui aurait permis la construction d'un nouvel aérogare sans qu'il en coûte un sou aux contribuables. Le gouvernement a établi, par voie législative, que l'contractant ne serait pas autorisé à poursuivre le gouvernement et précisé le montant qui lui serait versé en indemnités.

J'ai écouté les belles paroles des libéraux. J'étais tout nouveau. Je venais à peine d'arriver. Je croyais que si le gouvernement faisait une telle affirmation, ce devait être vrai. J'étais stupéfait de voir qu'il comptait donner autant d'argent aux aéroports. En tant que nouveau porte-parole en matière de transport, de député et de membre du Comité permanent des transports, j'ai décidé de me pencher sur la question pour pouvoir formuler des arguments logiques sur la raison pour laquelle ils ne devraient même pas obtenir autant d'argent, après avoir fait toutes les mauvaises choses que les libéraux disaient qu'ils avaient faites.

De façon étonnante, plus j'approfondissais la question, plus je constatais que ce n'était pas du tout un mauvais contrat. Bien au contraire, c'était un contrat tellement extraordinaire que dans une note de service du ministère, que j'ai trouvée, on se demandait comment l'aéroport avait réussi à conclure un tel contrat. Le ministère ne pouvait pas croire que l'aéroport avait obtenu un tel contrat au nom du ministère. C'est ce contrat que le gouvernement a annulé.

L'aéroport Pearson piétine depuis. Dans le cadre du règlement qu'il a été contraint d'accepter, il a dû racheter l'aérogare 3 du secteur privé. Voilà d'où provient une grande part de ses dettes, toutes engendrées par le gouvernement.

Et ce n'est pas tout, car le gouvernement est allé encore plus loin, par l'intermédiaire du prédécesseur du ministre, David Collenette. Voilà un bel exemple des décisions stupides qu'on a prises sous prétexte de vouloir aider les aéroports. M. Collenette a reconnu qu'il y avait des tas de problèmes, que le gouvernement faisait absorber des loyers exorbitants aux aéroports et que la diminution soudaine du trafic aérien pesait lourd, si bien qu'il a décidé de reporter le paiement des loyers plutôt que d'en réduire les coûts. Les aéroports devraient quand même payer ces loyers, mais plus tard. C'était ridicule, car les aéroports devaient mettre les fonds de côté en prévision du jour où le gouvernement leur demanderait son dû.

Si le gouvernement veut prendre une mesure à court terme, il devrait annuler ces loyers différés. La décision de reporter le paiement de ces loyers était censée aider les aéroports, c'est en tout cas une chose dont les députés d'en face se sont vantés, mais il n'en est rien.

Initiatives ministérielles

● (1230)

Il faudrait aussi aborder la question du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le PAIA. Nous avons notamment recommandé que les aéroports reçoivent régulièrement de l'argent. Nous avons entendu beaucoup de gens dire que les loyers des aéroports devraient être éliminés. Je ne suis pas d'accord, mais je pense qu'ils devraient être réduits de beaucoup. Le PAIA devrait verser suffisamment d'argent pour les petits aéroports qui alimentent les aéroports nationaux. Nous avons recommandé d'augmenter et de stabiliser le budget du PAIA. En ce moment, rien ne garantit que ce programme sera maintenu et son budget n'a pas augmenté. Le gouvernement a déclaré qu'il recevait suffisamment de fonds. C'est tout à fait absurde. Le budget du PAIA n'a pas augmenté depuis que ce programme a été créé. Étant donné l'augmentation des coûts, ne pas augmenter ce budget signifie qu'il y a moins de fonds de disponibles pour les différents projets.

Nous avons également demandé que le gouvernement simplifie les formalités d'approbation des demandes. Nous avons discuté avec des exploitants de petits aéroports et ils nous ont déclaré que demander des fonds au PAIA pouvait leur coûter jusqu'à 10 000 \$. Dans l'ordre des choses, je sais que l'ancien premier ministre, Jean Chrétien, avait demandé à la Chambre « mais qu'est-ce qu'un million? » Compte tenu de tout ce qu'il a fait avec l'argent des contribuables, un million de dollars n'est peut-être pas beaucoup d'argent pour le Parti libéral. Cependant, 10 000 \$ c'est beaucoup pour un petit aéroport qui n'a qu'un modeste budget et qui doit dépenser cet argent uniquement pour présenter une demande de fonds qui sera peut-être refusée. Les formalités d'examen des demandes sont inutilement longues, ce qui est inacceptable.

Cependant, le gouvernement affirme que tout est bien parce que les aéroports peuvent ajouter ces frais aux sommes qu'ils demandent pour leurs projets. Tout d'abord, il leur faut déboursier l'argent sans aucune garantie que leur demande sera acceptée. Le gouvernement pourrait faire beaucoup mieux que ce qu'il fait à ce chapitre.

Nous avons également demandé qu'aucun loyer ne soit versé pour les aéroports de moins de deux millions de passagers. Les aéroports doivent atteindre un certain seuil de rentabilité avant de pouvoir payer un loyer. En guise de réponse, le gouvernement a indiqué que, selon lui, les aéroports de moins de 2 000 passagers, en ne versant pas de loyer, ne satisferaient pas à la politique du gouvernement en matière d'immobilier selon laquelle « lorsque des biens publics sont loués à bail à des intérêts privés ou commerciaux, le gouvernement devrait pouvoir en tirer un rendement équitable ».

Nous avons déjà parlé de rendement équitable. L'aéroport de Vancouver a entrepris un projet colossal d'agrandissement de l'aérogare. Il a construit une seconde piste. Ses activités prennent de plus en plus d'expansion. Il est considéré à l'échelle mondiale comme une autorité en matière d'exploitation aéroportuaire. Combien en coûte-t-il au gouvernement? Combien en coûte-t-il au contribuable sur l'essence? Absolument rien, mais le gouvernement continue de s'en servir comme vache à lait et de se remplir les poches.

Nous avons également recommandé au gouvernement d'éliminer les droits relatifs à la sécurité du transport aérien et de prélever les montants correspondants sur le Trésor. Selon le gouvernement, c'est aux passagers du transport aérien que profite principalement et directement le système amélioré de sécurité du transport aérien. Dans ces circonstances, les droits exigés sont justes et raisonnables.

Nous devons nous demander à quoi sert exactement la sécurité aérienne. S'agit-il de la sécurité des passagers ou bien d'améliora-

tions à la sécurité apportées comme conséquence directe des attentats du 11 septembre et visant à protéger le grand public contre les actes de terrorisme?

Les pires pertes matérielles et humaines subies le 11 septembre ne sont pas les avions ni les passagers à bord, si tragiques qu'aient été ces événements. Les pires pertes humaines et matérielles ont été causées dans les immeubles. Par conséquent, c'est au grand public que sont destinées ces mesures de sécurité et, en matière de sécurité, il n'est aucun autre secteur où le grand public n'assume pas le coût de sa sécurité. Nulle part ailleurs on fait porter ce fardeau à un autre secteur. Le gouvernement semble croire que l'argent coule à flots dans le secteur du transport aérien, à tel point qu'il peut exiger les droits qui lui chantent, quand cela lui chante.

Nous avons aussi demandé que des services douaniers soient offerts aux aéroports capables de démontrer qu'ils pouvaient assurer des liaisons transfrontalières ou internationales régulières. Le gouvernement a répondu que sa politique visant la perception des droits auprès des usagers des services date de 1989 et qu'elle doit être maintenue. Ce n'est pas vrai non plus. Cette affirmation ne tient pas, puisque nous ne prélevons rien à quelque secteur que ce soit. Nous ne percevons aucun droit auprès des personnes qui bénéficient des services lorsqu'elles franchissent la frontière. Si c'est le cas, alors pourquoi toutes les personnes qui ne traversent pas la frontière paient-elles pour les services douaniers offerts à la frontière? Les libéraux pourraient imposer des droits à chaque personne qui traverse la frontière, si c'est ce qu'ils croient vraiment qu'il faut faire. En tout état de cause, leur politique est vraiment incohérente.

● (1235)

J'en arrive à l'élément que je préfère dans toute cette question, VIA Rail, parce que cela me ramène à mes premiers jours au Parlement et à ce que j'ai découvert au sujet de VIA à ce moment-là.

J'ai un certain respect pour VIA et le service qu'elle offre, surtout dans le corridor Québec-Windsor. C'est un service nécessaire. Essentiellement, c'est une extension du train de banlieue.

Il y a trois types de service de chemin de fer pour les passagers. Il y a le train de banlieue, dans lequel j'inclus le train du corridor Québec-Windsor et des lignes interurbaines en général. Il s'agit essentiellement d'un mode de transport dans un corridor très peuplé. Je pense que c'est très bien de transporter les gens, de faire en sorte qu'ils soient moins nombreux sur les autoroutes et de faciliter les déplacements. Mais cela dessert un très petit secteur.

Nous avons la même chose à Vancouver. Ce n'est pas un service de VIA Rail, mais nous avons un très bon service de train de banlieue là-bas. Nous en avons un à Toronto et un à Montréal. Puis il y a VIA Rail, qui offre un service desservant des villes dans le corridor et ailleurs.

Nos grandes villes sont éloignées les unes des autres. Il convient que le gouvernement veuille à ce que les villes éloignées soient desservies par différents modes de transport et qu'elles aient certains services fiables. La troisième forme de transport par rail est le train de tourisme. Les trajets conçus pour le tourisme s'adressent vraiment à ceux qui veulent vivre une expérience touristique.

Initiatives ministérielles

Nous n'avons pas de trains de passager mis à part les trois services que j'ai mentionnés. Il n'existe pas de service régulier de transport ferroviaire. Par exemple, VIA Rail dessert le trajet Edmonton-Vancouver. Il y a aussi des avions et des autobus Greyhound qui vont d'Edmonton à Vancouver. Seulement l'un de ces trois modes de transport est subventionné, et c'est VIA Rail. Or, malgré ces subventions, VIA Rail est le plus cher de ces trois modes de transport et cela prend 17 fois plus de temps de faire ce trajet avec VIA Rail que de prendre l'avion. De toute évidence, les gens ne prennent pas le train s'ils ont simplement besoin d'un moyen de transport. Ils paient plus cher et il leur faut beaucoup plus de temps. La seule raison qui les pousse à prendre ce train, c'est le plaisir d'être à bord d'un train. Autrement dit, c'est une expérience touristique. Par conséquent, pourquoi demandons-nous aux contribuables canadiens de subventionner des expériences touristiques?

En Colombie-Britannique et en Alberta, nous avons une entreprise du secteur privé qui procure une telle expérience. Cette compagnie a acheté le service de VIA Rail. Dans le passé, VIA Rail transportait environ 5 000 passagers par année sur l'itinéraire du sud et aussi par Jasper, et cette société perdait de l'argent. L'entreprise privée qui a pris la relève, et qui a investi des millions de dollars en publicité, a gagné des prix dans le monde entier. Elle vient tout récemment de se voir décerner un prix très prestigieux par l'Association internationale du tourisme, parce qu'elle propose l'une des meilleures expériences au monde en train. Cette compagnie transporte plus de 80 000 passagers. Or, VIA Rail continue de vouloir reprendre son activité sur cette ligne et faire concurrence à cette entreprise, et le gouvernement envisage de l'appuyer à cette fin. C'est tout à fait inacceptable.

VIA Rail ne paie, en droits de circulation au CN et au CP, que le cinquième de ce que versent des compagnies telles que le Montagnard des Rocheuses, parce que le gouvernement a négocié ces droits et qu'il les a imposés aux sociétés de transport ferroviaires de marchandises. Nous parlons d'un cinquième. Par conséquent, VIA Rail obtient cet avantage en sus du montant quotidien de 500 000 \$ en subventions des contribuables.

À mon avis, le gouvernement est très injuste dans ce dossier. VIA Rail devrait pouvoir exercer son activité commerciale dans ce corridor, faire du bon travail et probablement se mériter des félicitations à cet égard. Toutefois, je pense qu'il est tout à fait inacceptable de subventionner une entreprise publique pour qu'elle fasse concurrence au secteur privé.

J'aurais encore beaucoup à dire à propos de ce secteur et de bien d'autres et à propos de VIA Rail aussi, mais je vais conclure en disant, premièrement, que cela me déçoit énormément que le gouvernement ait décidé de présenter un projet de loi aussi inopportun, alors que tant d'autres mesures, des mesures nécessaires dont nous aurions appuyé l'adoption, auraient dû être présentées. Les libéraux auraient pu le faire. Nous leur avons même fourni l'occasion de prolonger la législature à cette fin, mais ils ne s'en sont pas prévalu, peut-être dans le but de dire toutes sortes de faussetés pendant la campagne.

Deuxièmement, j'aimerais dire que c'est la dernière fois que je prends la parole à la Chambre. Le gouvernement tombera ce soir, et la campagne électorale débutera pour tous ceux qui se présentent de nouveau. Ce n'est pas mon cas. D'autres députés, en face surtout, pourraient bien ne pas revenir à la Chambre non plus, contrairement à ce qu'ils pensent. Moi, je sais que je ne reviendrai pas.

● (1240)

C'est donc mon dernier discours, monsieur le Président. Je tiens à vous remercier, vous, la Chambre et tous les députés de tous les

partis représentés à la Chambre. Ce fut une expérience enrichissante que j'ai aimée, abstraction faite de ces projets de loi, parce que je sais qu'il se fait aussi du bon travail ici. Du bon travail, nous en avons certainement fait en comité. C'est ce que je faisais valoir aujourd'hui. Ce gouvernement serait un meilleur gouvernement s'il écoutait un peu et s'il suivait les recommandations de comités comme le Comité des transports, au lieu de nous présenter des projets de loi pareils.

● (1245)

L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, je félicite le député du temps qu'il a passé à la Chambre. Ce ne sera pas la dernière fois qu'il prend la parole parce qu'il devra répondre à une question.

Le député tente autant comme autant d'éviter le fait que sont parti nous force à déclencher des élections en plein hiver et à faire campagne pendant les fêtes. Le gouvernement propose certaines choses qui ne seront pas faites. Le calendrier prévu aurait dû être respecté parce que tout le monde a convenu, au cours de l'année, que les élections devraient avoir lieu dans quelques mois d'ici.

Le député a fait mention du PAIA. Ce Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires est une excellente initiative pour notre ministère. À l'aéroport de Dawson City, la piste et l'aire de trafic font l'objet de deux projets. L'aéroport Old Crow, dans la collectivité autochtone la plus éloignée du pays, bénéficie également de ce programme. Combiné aux autres investissements en matière d'infrastructure, il a été fantastique pour ma circonscription, et représente un investissement total d'environ 55 millions de dollars au Yukon. Les investissements dans l'infrastructure stratégique permettent de refaire une partie de la route de l'Alaska, d'y installer des ponts et de réaménager le secteur riverain à Whitehorse. De nombreuses municipalités du Yukon sont visées par des projets.

Je remercie le député d'avoir mentionné cela, pour que je puisse souligner l'utilité de ces initiatives dans ma circonscription. Je suis enchanté de ces programmes. Il va sans dire que j'espère que le gouvernement en assurera la poursuite.

M. Jim Gouk: Monsieur le Président, je remercie le député d'avoir soulevé ces deux points. Je tiens aussi à dire quelques mots sur l'un et l'autre.

Tout d'abord, le député a dit que nous avions imposé des élections. Quelle foutaise. Je connais le député. Je présume que je ne peux l'appeler « Larry du Grand Nord », et je ne le ferai donc pas, mais c'est le surnom que nous lui donnons affectueusement lorsque nous travaillons avec lui en comité ou ailleurs.

Il n'est pas juste de dire que les conservateurs imposent la tenue d'élections. C'est le mauvais gouvernement qui impose la tenue des élections. C'est la corruption qui impose la tenue des élections. C'est le fait que le gouvernement a perdu toute légitimité morale qui impose la tenue des élections. Si le gouvernement n'avait pas signé un pacte avec le diable comme il l'a fait pour se maintenir au pouvoir, alors qu'il ne le méritait pas du tout, nous aurions mis un terme, le printemps dernier, à son mandat, à son règne et à la dictature qu'il exerce.

Les libéraux ont signé une entente avec les néo-démocrates, et je comprends pourquoi ces derniers l'ont fait. Ils ont toujours été les grands défenseurs des programmes sociaux. À première vue, l'amendement budgétaire semblait réellement porter sur les programmes sociaux, mais en fait il n'en était rien. En lisant cet amendement, on se rend compte qu'il n'y a en fait que 68 mots qui décrivent vraiment la façon dont ces 4,5 milliards de dollars seront dépensés.

Initiatives ministérielles

Le secrétaire parlementaire du ministre des Finances a dit, ici-même, que ça ne voulait pas dire qu'on allait les dépenser. Il s'agit d'une mesure habilitante qui permettrait de dépenser jusqu'à concurrence de 4,5 milliards de dollars. Mais en réalité, personne ne verra la couleur de cet argent.

C'était un bon coup de publicité pour le NPD. Je le comprends bien. Malheureusement, c'est comme ça que se passent les choses à la Chambre. Il va sans dire que c'était une bonne affaire pour le premier ministre. Il a dit qu'il autoriserait tout cela. Ça ne lui a rien coûté, et le gouvernement a pu rester au pouvoir un peu plus longtemps.

D'autres occasions se sont présentées aux libéraux. Ils ont eu l'occasion d'accepter une offre qu'a faite le NPD pour éviter que les élections soient déclenchées avant le nouvel an. Le gouvernement aurait donc eu le temps d'adopter des projets de loi, comme le projet de loi C-68, sur la porte d'entrée du Pacifique.

D'ailleurs, le gouvernement aurait pu consulter les leaders parlementaires pour déterminer quels projets de loi jouissent d'un appui unanime et quelles sont les priorités de chacun, et convenir d'aller de l'avant et faire adopter ceux que les gens appuient. Les libéraux auraient constaté que beaucoup de projets de loi auraient été adoptés, y compris le projet de loi C-68.

Les gens doivent comprendre que ça me fait tout bizarre chaque fois que je dis quelque chose en faveur du projet de loi C-68. Le projet de loi sur le registre des armes à feu, initiative inutile de 2 milliards de dollars, portait le même numéro.

En ce qui concerne le financement du PAIA, le député qui en a parlé a tout à fait raison, c'est un bon programme. Cependant, son financement semble diminuer. Il n'a aucune stabilité. Il coûte très cher de faire une demande en vertu du programme, comme je l'ai mentionné plus tôt, et cela revient à un coup de dés. On fait une demande de financement sans savoir si elle sera retenue. Et pourtant, les demandes ne sont pas frivoles.

Quand les pistes d'un petit aéroport tombent en morceaux et que ce dernier essaie de desservir une région toute entière, il est très important qu'il reçoive une aide financière. Le gouvernement pourrait faire beaucoup mieux.

• (1250)

M. Bill Siksay (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, je remercie le député de son service à la Chambre. J'ai visité sa circonscription il y a environ un an et il était une des personnes qui nous avaient accueillis, mes collègues et moi. Je lui en suis reconnaissant.

Je crois comprendre qu'il a l'intention de se présenter aux prochaines élections, compte tenu de sa réponse au secrétaire parlementaire. Je crois qu'il a un peu de difficulté à faire la différence entre son travail à la Chambre et sa campagne électorale.

Il n'est pas facile d'entrevoir les problèmes que nous aurions en ce qui a trait à l'augmentation du financement de l'éducation postsecondaire, des logements abordables, de l'aide étrangère, des mesures environnementales et de la protection des travailleurs. Sa réaction au budget mieux équilibré proposé par les néo-démocrates me laisse pantois. Je suis choqué par la réaction des conservateurs aux investissements offerts aux Canadiens dans ce budget.

J'ai deux questions à lui poser sur le projet de loi, qui modifie, entre autres, la Loi sur la sécurité ferroviaire. La modification en question établirait un processus de règlement des plaintes du public contre les agents de sécurité des compagnies de chemin de fer. Par le passé, des préoccupations ont été exprimées au sujet de l'absence

d'un tel processus, dont l'établissement est réclamé depuis des années. Quel est l'avis du député sur ce sujet?

Le projet de loi propose également d'établir un processus simplifié de construction de nouveaux tunnels et ponts internationaux. Le mot « simplifié » me rend souvent nerveux lorsqu'il est question de projets de développement majeurs, surtout dans les régions à forte densité de population où un nouveau pont ou tunnel pourrait perturber la vie des habitants, ou dans les régions rurales où des terres agricoles pourraient cesser de produire. Certains quartiers de Windsor sont aux prises avec de tels problèmes relativement au projet d'amélioration du poste frontalier.

Le député pourrait-il faire part à la Chambre de son avis sur ces deux aspects du projet de loi?

M. Jim Gouk: Monsieur le Président, autant les libéraux sont vraiment talentueux lorsqu'il s'agit de rédiger de mauvais projets de loi, autant les néo-démocrates ne peuvent trouver rien de bon à mettre dans celui-ci. Ces projets de loi omnibus ont toujours posé un problème à la Chambre. Ils renferment quelques bonnes choses, mais toujours beaucoup de mauvaises choses. Nous ne pouvons pas tout simplement appuyer ces quelques bonnes choses et faire abstraction des mauvaises.

Le projet de loi traite entre autres de la sécurité ferroviaire. Certaines dispositions qui sont peut-être valables ne peuvent être acceptées en raison de toutes les mauvaises dispositions que renferme le projet de loi. Je suis sûr que le député en est conscient et qu'il est aussi préoccupé que moi de la nature polyvalente de quelques-uns des projets de loi d'initiative ministérielle.

Permettez-moi de faire part au député de quelques-unes des raisons pour lesquelles nous n'avons pas appuyé son prétendu budget amélioré et équilibré. Dans son prétendu budget amélioré, les dépenses au titre de l'aide étrangère sont décrites en neuf mots. On n'y parle même pas de la protection des travailleurs. Le budget n'était pas difficile à lire. Il contenait en tout 68 mots sur la façon dont les fonds seraient utilisés, 68 mots et pas un seul mot sur la protection des travailleurs. Le député n'a pas besoin de recourir à ce faux-fuyant.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de Colombie-Britannique-Southern Interior, qui a été un député formidable à la Chambre, servant à la fois ses électeurs et son caucus. Il m'a grandement aidé aussi. En tant que collègue du Comité permanent des transports, il a été une mine de renseignements. Je lui souhaite beaucoup de succès dans ses projets à venir: le jardinage, le golf et les activités qu'il mènera avec son petit-fils. Le député de Colombie-Britannique-Southern Interior nous manquera à tous.

En tant que nouveau député à la 38^e législature, j'invite le député à formuler de brefs commentaires sur le déficit démocratique dont il a été question dans cet endroit. Je remets en question l'influence du Comité permanent des transports. Le ministre des Transports a ignoré complètement trois des rapports du comité: le rapport sur les loyers des aéroports, question que le comité a longuement examinée, le rapport sur la libéralisation du transport aérien et le rapport sur la Farmer Rail Car Coalition. Deux jours avant le renversement du gouvernement, on a annoncé que ce projet ira de l'avant, ce qui contrevient à toutes les recommandations du Comité des transports.

J'invite le député à formuler ses commentaires sur le déficit démocratique qu'il a constaté au Parlement. Je lui souhaite beaucoup de succès dans ses projets à venir.

Initiatives ministérielles

• (1255)

M. Jim Gouk: Monsieur le Président, en ce qui a trait au déficit démocratique, comme je l'ai mentionné aux journalistes lorsque je leur ai dit que j'allais quitter mon poste, si la Chambre avait fonctionné comme le Comité permanent des transports fonctionne la plupart du temps, nous aurions eu un meilleur Parlement. Plus souvent qu'autrement, les membres du Comité des transports ont fait abstraction des considérations partisans, même si celles-ci doivent parfois entrer en ligne de compte. Nous nous sommes écoutés les uns les autres. Nous avons tenu compte de nos positions respectives et nous les avons acceptées. Si la Chambre fonctionnait de cette façon, c'est-à-dire d'une manière plus démocratique, elle serait beaucoup plus efficace.

En ce qui a trait à la question du député sur les wagons-trémies, c'était une recommandation de notre comité parmi plusieurs autres. Le gouvernement n'en a pas tenu compte. Le ministre lui-même a dit qu'il envisagerait cela d'un oeil très favorable, mais en fait le ministre des Finances est celui qui fait figure d'épouvantail dans ce dossier. Chaque fois que nous formulons une recommandation au sujet du loyer des aéroports, je dois aller voir vous savez qui.

En ce qui a trait aux wagons-trémies, c'est peut-être une coïncidence, mais l'un des principaux militants de la Farmer Rail Car Coalition est maintenant le responsable de la campagne du ministre des Finances. Je me demande comment il a tiré son épingle dans ce processus et si c'est sa récompense pour essayer de faire réélire le roi vous savez qui.

Le vice-président: Je veux ajouter ma voix et féliciter le député de Colombie-Britannique-Southern Interior. Il a été un très bon député qui a travaillé très fort en comité, notamment en ce qui a trait aux dossiers en matière de transport. Je le félicite.

Reprise du débat. Le député de Longueuil—Pierre-Boucher a la parole.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Monsieur le Président, je tiens à saluer mon collègue qui vient de parler. Nous avons siégé ensemble au Comité permanent des transports et j'ai eu la chance de connaître cet homme dévoué aux services de transport au Canada. Je tiens à lui rendre hommage, le féliciter et lui souhaiter maintenant bonne chance pour la deuxième étape de sa vie.

Je suis heureuse de prendre part au débat sur le projet de loi C-44. Il vise à modifier la législation régissant les transports dans la Loi sur les transports au Canada.

Tout d'abord, j'aimerais profiter de l'occasion pour souligner ma grande déception quant au long délai de huit mois que le gouvernement fédéral s'est accordé avant de présenter à nouveau ce projet de loi en Chambre. En effet, il y a plus de huit mois que nous attendons pour débattre de ce projet de loi. Un projet de loi dont le ministre des Transports reconnaissait pourtant l'importance à l'époque. Toutefois, il a attendu la dernière journée, quelques heures avant que ce gouvernement perde la confiance de la Chambre, pour présenter à nouveau ce projet de loi d'une importance capitale pour les gens du Québec et pour l'ensemble du Canada.

C'est la même chose quant à la politique de l'aéronautique et quant au pont de Québec afin de régler le dossier et envoyer une mise en demeure au CN. Il a fait cela quelques heures avant que ce gouvernement perde la confiance de la Chambre.

Aujourd'hui, on est en droit de se demander quels sont les intérêts de ce ministre des Transports et qu'est-ce qui l'anime? Devant

l'imminence des élections, les chances de procéder à une étude rapide du projet de loi sont très minces. Il est tout à fait condamnable que ce projet de loi finira tout simplement, comme son prédécesseur, le projet de loi C-26, par mourir au *Feuilleton* pour une deuxième fois.

Ce sera, une fois de plus, tout le processus qui devra être repris en entier et cela aura de graves répercussions sur plusieurs secteurs en matière de transports et sur plusieurs collectivités. Si le ministre avait vraiment eu à coeur ce projet de loi, il aurait pu le déposer bien avant aujourd'hui.

À présent, j'aimerais reprendre certains aspects du projet de loi C-44 qui me semblent particulièrement importants de souligner. Bien évidemment, nous sommes favorables au principe de ce projet de loi, d'autant plus que j'ai écrit personnellement au ministre des Transports, en novembre 2004, pour lui demander de réintroduire rapidement ce projet de loi. Toutefois, si le temps nous l'avait permis, nous aurions certainement proposé des amendements, parce que le ministre des Transports, comme l'ensemble de ses collègues, n'a pas tendance à écouter fortement l'opposition même si les recommandations sont justes.

De façon générale, le projet de loi C-44 traite des principaux enjeux en matière de transports. On y parle notamment d'accroître l'efficacité des secteurs aérien et ferroviaire, d'instaurer de meilleurs mécanismes de règlement des plaintes et de protection des consommateurs. On fait même référence à la notion de protection de l'environnement.

Parmi les dispositions législatives proposées dans le projet de loi, trois mesures retiennent particulièrement mon attention dans les secteurs aérien et ferroviaire, soit la publicité dans le transport aérien, le bruit lié aux activités du transport ferroviaire ainsi que la cession des voies ferrées.

En ce qui me concerne, la protection des consommateurs est primordiale et l'accroissement de la libre concurrence tant souhaitée par le ministre des Transports ne doit en aucun cas pénaliser les consommateurs qui sont en droit de s'attendre à une plus grande transparence.

À cet égard, le projet de loi C-44 apportera des modifications à la partie II de la Loi sur les transports en proposant l'établissement de règles relativement à la procédure de règlement de plaintes, à l'annonce des tarifs de transports aériens et à la communication des conditions de transport. Ces mesures permettront d'encadrer d'avantage la commercialisation des billets d'avion en donnant à l'office, entre autres, un champ de compétence pour régir la publicité entourant leurs ventes.

Ainsi, les détenteurs d'une licence auront désormais l'obligation de poser à leur bureau, dans un endroit bien en vue, une affiche indiquant que les tarifs et conditions de transport pour le service qu'ils offrent sont à la disposition du public pour consultation. Cette nouvelle obligation s'applique également pour tout service offert sur leur site web. On doit rappeler que la venue d'Internet a passablement bouleversé les habitudes des consommateurs. Je crois donc important d'étendre cette obligation aux sites Internet puisqu'un grand pourcentage d'achats de services se concrétisent maintenant par cette voie.

• (1300)

Voilà donc pour l'obligation de rendre disponibles les conditions de transport.

Initiatives ministérielles

À cela s'ajoute un nouveau pouvoir de réglementation attribué à l'Office des transports, lui permettant notamment d'exiger par voie réglementaire que le prix des services aériens mentionnés dans toute publicité indique les frais, droits et taxes perçus par lui pour le compte d'autres personnes, afin que le consommateur soit en mesure de déterminer facilement le montant qu'il devra payer pour le service.

Bien que cela soit un pas dans la bonne direction, il faudra s'assurer que l'office exerce ce pouvoir dans le meilleur intérêt des consommateurs, et de façon rigoureuse et proactive. Les associations de consommateurs demandent depuis très longtemps déjà une tarification beaucoup plus transparente. Ces nouvelles mesures de transparence seront autant à l'avantage des consommateurs qu'à celui des compagnies aériennes qui pourront ainsi se livrer une plus saine concurrence.

Les publicités des compagnies aériennes ont souvent été dénoncées sur la place publique. D'ailleurs, on se rappelle qu'en février dernier, l'organisme Option consommateurs avait analysé plus d'une vingtaine d'annonces publiées par trois transporteurs dont Air Canada, WestJet et CanJet. La conclusion fut pour le moins surprenante, pour ne pas dire scandaleuse. On pourrait qualifier ce genre de publicité de fausse représentation. Les écarts entre le tarif annoncé et le coût réel du billet ont atteint jusqu'à 91 p. 100. Le problème réside dans tous les autres frais qui s'ajoutent, soit les frais de navigation, la taxe sur la sécurité aérienne et tous les autres frais.

Une autre pratique qui est également trompeuse est celle d'offrir un bon tarif. Dans les faits, il s'agit souvent d'un aller simple seulement. On sait très bien que dans la grande majorité des cas, les gens qui s'envolent vers une destination doivent également en revenir. Il s'agit donc de publicité trompeuse, et cela est inacceptable. Pour ces compagnies aériennes en quête de clientèle, il leur semble évidemment plus rentable d'annoncer au plus bas coût que d'indiquer la totalité des frais. Malheureusement, c'est le consommateur qui s'y fait prendre, croyant pourtant faire une bonne affaire.

Il y a un point que j'aimerais aussi soulever. Il s'agit de l'abolition du poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, effectuée lors du dernier budget par le ministre des Finances. Ce dernier annonçait du même coup que l'Office des transports du Canada assumerait dorénavant la responsabilité du programme des plaintes. Effectivement, le projet de loi C-44 ne prévoit plus de désignation pour le poste de commissaire et intègre ses fonctions aux opérations ordinaires de l'office. Dans ce cas précis, il y a du pour et du contre. Est positif le fait que, dorénavant, l'office pourra enjoindre un transporteur à prendre des mesures pour dédommager les personnes lésées par la non-application de conditions de transport. Il s'agit d'un pas en avant, car le commissaire aux plaintes ne pouvait faire que des suggestions à l'époque.

Toutefois, il existe certaines lacunes. Ainsi, l'office n'a plus à soumettre de rapport annuel sur les plaintes et leur règlement. Ce rapport permettait de mettre en évidence les fautifs et leurs manquements. Le commissaire pouvait également exiger beaucoup d'information des transporteurs dans le processus de plainte. L'office ne le peut plus. Je trouve donc déplorable cet affaiblissement du rôle de l'Office des transports qui perd son pouvoir d'enquête et une partie de sa visibilité.

D'ailleurs, la semaine dernière, j'ai rencontré la Coalition pour la protection des voyageurs. Cet organisme trouve les mesures proposées dans ce projet de loi insuffisantes et bien timides pour assurer la protection des passagers des transporteurs aériens et préconise de renforcer les dispositions du projet de loi. On ne peut

certainement pas oublier la saga de Jetsgo survenue en mars dernier, où des centaines de voyageurs ont été lésés lorsque cette compagnie aérienne a abruptement cessé ses activités au plus fort de la période des voyages de vacances. Cette situation ne doit jamais plus se reproduire. J'avais d'ailleurs dénoncé cela à l'époque.

Il est clair que, pour le Bloc québécois, le gouvernement doit prendre ses responsabilités. Il pourrait notamment favoriser la mise sur pied d'un fonds d'indemnisation qui garantirait le remboursement des billets lorsque les consommateurs achètent leurs billets directement auprès des transporteurs, comme c'est de plus en plus le cas.

On voit donc que ce projet de loi est très perfectible à plusieurs égards.

Outre les modifications législatives consacrées au secteur aérien, un autre aspect fort important du projet de loi C-44 concerne le transport ferroviaire.

● (1305)

Les mesures proposées visent à modifier la partie III de la Loi sur les transports au Canada en créant, notamment, un mécanisme de règlement des plaintes relatives au bruit ainsi qu'en modifiant les dispositions ayant trait au transfert et à la cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer.

Depuis plusieurs années déjà, le Bloc québécois revendique des modifications législatives visant à régler les sérieux problèmes de bruit rencontrés dans de nombreuses collectivités. Je fais référence aux effets nuisibles du bruit lors de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer, notamment les mouvements de wagons dans les gares de triage.

Au cours des dernières années, nombreux ont été les conflits opposant les citoyens et les sociétés ferroviaires. Les citoyens affectés par le bruit des trains n'ont pour seuls recours que celui de porter plainte directement auprès de la société ferroviaire concernée ou encore d'intenter une poursuite au civil. Aucun organisme fédéral n'est présentement habilité à intervenir en pareil cas.

D'où l'importance de légiférer en ce sens afin que les sociétés ferroviaires sentent une certaine pression et prennent les devants afin de limiter, dans la mesure du possible, les désagréments résultant de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer.

D'ailleurs, je rappellerai au ministre des Transports que ce problème se passe également dans sa cour, puisqu'un recours collectif vient d'être autorisé contre le Canadien Pacifique. Un groupe de citoyens de l'arrondissement d'Outremont ne peut plus tolérer les désagréments causés par la cour de triage du Canadien Pacifique. La cour conclut à l'importance de décider si le Canadien Pacifique impose à ses voisins immédiats des inconvénients excessifs au regard de ses activités. À mon avis, il serait plus simple et surtout beaucoup moins coûteux de régler ce problème devant l'Office des transports du Canada.

Ces modifications législatives sont un pas dans la bonne direction, mais je proposerai des amendements. En fait, j'aurais aimé les proposer, mais étant donné le laxisme du ministre des Transports, qui a attendu à la dernière minute pour déposer ce projet de loi, j'imagine que nous y reviendrons à une prochaine législature. À ce moment-là, nous reviendrons donc avec des amendements afin de clarifier la terminologie quant aux obligations qui incombent aux compagnies de chemin de fer.

Initiatives ministérielles

J'essaierai de m'assurer que l'office n'ait pas uniquement compétence sur des litiges ayant trait au bruit, mais également sur les émanations ou les vibrations des wagons. Nous sommes à l'ère du Protocole de Kyoto et les questions environnementales sont extrêmement importantes.

Je suis consciente du fait que le transport ferroviaire constitue une excellente alternative au transport routier et représente un élément majeur de développement économique pour le Québec. Toutefois, il faut équilibrer ces objectifs économiques dans une perspective environnementale, et surtout dans le respect de la qualité de vie et du bien-être des citoyennes et des citoyens.

Les pouvoirs accordés à l'Office des transports ne sont aucunement préjudiciables aux sociétés ferroviaires, d'autant plus que l'office aura désormais le pouvoir de produire et de publier des lignes directrices après consultation des parties intéressées, et de proposer des mesures de coopération en matière de règlement de conflits relatifs au bruit. Chacun connaîtra ainsi les limites de l'autre. L'objectif étant de régler ce genre de conflits de manière pacifique et dans les meilleurs délais.

Toujours en rapport avec le transport ferroviaire, je suis heureuse de constater que l'on reconnaît désormais les administrations de transport de banlieue. On ajoute également un article qui prévoit qu'une compagnie de chemin de fer souhaitant se départir d'une ligne de chemin de fer doit en offrir l'achat aux administrations de transport de banlieue concernées, et ce, prioritairement sur les municipalités. Ces nouvelles dispositions sont souhaitables et permettront de protéger des axes de transport uniques que sont les corridors ferroviaires urbains. J'ai toujours considéré que le transport ferroviaire constitue une excellente alternative au transport routier. On doit donc favoriser des mesures en ce sens.

Bien que nous soyons en faveur du principe du projet de loi C-44, aujourd'hui, nous sommes profondément déçus. Nous sommes en train de constater le laxisme du ministre des Transports, qui n'a rien fait pour que ce projet de loi voie le jour et qu'il devienne une loi.

• (1310)

[Traduction]

L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, je vous remercie des excellents services que vous nous avez donnés durant toute la session. Je sais que cela n'a pas été facile, et vous avez fait du très bon travail.

La députée a fait un excellent discours, un discours positif dans lequel elle a fait ressortir de nombreux points pertinents. J'espère qu'elle appuiera un projet majeur pour le Canada qui sera réalisé dans ma circonscription. Elle m'a probablement déjà entendu parler de la liaison ferroviaire en Alaska, qui relierait le service déjà existant au magnifique réseau ferroviaire du Canada. Cela représenterait une expansion importante du réseau canadien. Une étude de faisabilité portant sur les aspects économiques, sociaux et environnementaux est en cours. J'espère qu'elle appuie ce projet, notamment pour l'une des raisons qu'elle a invoquées, l'avantage du chemin de fer sur le plan environnemental.

Par ailleurs, nous avons un chemin de fer remarquable, qui part de la côte, à Skagway, en Alaska, et qui va jusqu'à Whitehorse. La construction de ce chemin de fer fut un chef-d'oeuvre d'ingénierie, à l'époque de la ruée vers l'or. Aujourd'hui, ce chemin de fer transporte un nombre record de touristes. La loi habilitante prévoirait notamment que l'assiette des rails ne puisse pas être démantelée sans avoir été d'abord offerte à la ville de Whitehorse, par exemple, ou à tout autre intéressé qui pourrait utiliser cette voie ferrée. Ce

serait beaucoup mieux pour notre environnement que les touristes viennent en train plutôt qu'en camion ou en auto. J'espère que la députée appuiera les initiatives de ce genre.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Monsieur le Président, je veux remercier mon collègue de son commentaire ou, en fait, de sa question.

Comme je l'ai dit au cours de mon intervention, s'il est un enjeu important pour le Bloc québécois, ce sont bien sûr toutes les questions environnementales. Et le transport ferroviaire, bien sûr, contribue au développement environnemental.

Par contre, je suis un peu déçue de l'intervention de mon collègue. En fait, ce n'est pas à moi qu'il devrait s'adresser, mais bien plus à son gouvernement, qui n'a rien fait, et surtout au ministre des Transports. Ce dernier est très fort quand vient le temps de faire de la petite politique sur le dos du Québec. Par contre, quand vient le temps de rédiger des projets de loi relatifs au transport visant à instaurer partout au Québec comme au Canada des mesures concrètes pour favoriser le développement durable, on attend toujours.

Justement, j'ai déposé un projet de loi visant à favoriser le transport en commun en donnant un incitatif financier à ses usagers. La Chambre l'a adopté en deuxième lecture. Cependant, le gouvernement aurait pu accélérer le processus et l'adopter à l'étape de la troisième lecture. De cette façon, aujourd'hui, les citoyens du Québec et du Canada auraient pu profiter d'une déduction fiscale pour utiliser le transport en commun. Or, il n'en a rien été.

À la dernière minute, bien sûr, ce gouvernement distribue rapidement des petits bonbons, pensant acheter ainsi le vote des citoyens du Québec et du Canada. Je tiens simplement à rappeler à mon collègue que les Québécois et les Canadiens ne seront pas dupes.

[Traduction]

M. Bill Siksay (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, le discours de la députée était très intéressant, surtout lorsqu'elle a décrit l'efficacité avec laquelle l'Office des transports du Canada traite les préoccupations des consommateurs. Elle se demande si l'Office va exercer les nouveaux pouvoirs que lui confère la loi proposée. Selon elle, une importante organisation de protection des consommateurs a dit que ces pouvoirs sont trop restreints. Cela me préoccupe beaucoup.

Il faut assurer une protection efficace des consommateurs. Je connais un certain nombre d'organismes canadiens qui ressemblent au Conseil canadien des relations industrielles. Ce dernier n'a absolument pas réussi à servir efficacement les travailleurs en télécommunications de ma circonscription mis en lock-out par TELUS. Ceux-ci ont obtenu plusieurs jugements favorables du Conseil au sujet de négociations menées de mauvaise foi, mais aucun n'a été mis en oeuvre.

J'ai entendu des plaintes de la part de métallurgistes au sujet du manque de participation et de représentation du milieu au sein d'un organisme comme le Tribunal canadien du commerce extérieur.

Des membres de l'ACTRA s'inquiètent de l'incapacité du CRTC de défendre la réglementation sur le contenu canadien et de reconnaître son importance pour les travailleurs de cette industrie.

La député pourrait-elle nous expliquer comment s'y prendre pour que l'Office règle efficacement les problèmes auxquels se heurtent les passagers aériens au Canada en matière de protection des consommateurs?

Initiatives ministérielles

● (1315)

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Monsieur le Président, effectivement, la question de mon collègue est très pertinente. J'aurais aimé qu'on ait plus de temps pour en débattre, puisque je pense qu'il y a matière à amendement ou, à tout le moins, à bonification de ce projet de loi.

Malheureusement, le temps nous manque. Dans cinq minutes, le coup de minuit sonnera. Peut-être que je souffre d'une paranoïa aiguë, mais je soupçonne que cela faisait peut-être finalement l'affaire du ministre des Transports du fait qu'à la dernière minute, on parle de ce projet de loi.

J'aurais souhaité qu'on dispose de beaucoup plus de temps pour bonifier ce projet de loi et peut-être trouver une façon d'accorder plus de pouvoirs à l'office. Effectivement, l'option consommateurs reconnaît l'existence de bon nombre de lacunes tant dans le transport aérien que dans le transport ferroviaire.

Aujourd'hui, on peut bien parler, donner des suggestions et formuler des souhaits, mais on sait que, dans quelques heures, ce gouvernement tombera. Souhaitons que le prochain ministre des Transports sera beaucoup plus à l'écoute des consommateurs et plus respectueux des demandes du Québec.

M. Yves Lessard (Chambly—Borduas, BQ): Monsieur le Président, tout d'abord, je veux féliciter ma collègue pour son discours relativement au projet de loi C-44 qui régit les transports. Je sais à quel point elle a tenu à ce que la Chambre soit saisie de ce projet de loi, de sorte que nous puissions en disposer avant la fin des travaux de ladite Chambre.

Ma question porte sur la sécurité des citoyens qui vivent près des voies de chemins de fer. On y a touché brièvement plus tôt. Ma circonscription comprend 12 villes, et le chemin de fer traverse 10 de ces 12 villes. Bien sûr, il existe un problème de bruit — ma collègue en a parlé —, mais il existe aussi des problèmes de vibrations et d'obstruction des entrées de la ville. Pour les villes telles que celles de mon comté, la réglementation permet seulement deux voies d'accès à la ville qui traversent le chemin de fer. Il arrive souvent que, en raison de la longueur du train, ces deux voies d'accès soient obstruées par le même train qui demeure immobilisé face aux entrées pendant de longues minutes, parfois des heures. Cela est tout à fait inconcevable. Les municipalités sont obligées d'intervenir.

Selon ma collègue, y a-t-il quelque chose dans ce projet de loi qui peut rassurer les citoyennes et les citoyens de mon comté quant au fait que la commission, à l'avenir, pourrait intervenir pour régler de tels problèmes?

Mme Caroline St-Hilaire: Monsieur le Président, je veux remercier mon collègue de Chambly—Borduas et lui rendre hommage, car il défend très bien les gens de son comté. Justement, nous avons beaucoup parlé des problèmes qui existent relativement aux chemins de fer, notamment en ce qui concerne son comté.

L'office aura effectivement un peu plus de pouvoir. Toutefois, on peut formuler une critique: l'article ne permet pas de limiter d'autres nuisances que le bruit. En conséquence, les vibrations et les émanations, comme les huiles ou l'essence, ne font pas partie des problèmes que l'office pourra régler ou au sujet desquels il pourra essayer de proposer une possible médiation.

Comme je le dis depuis le début, en principe, cela aurait fait partie des propositions ou des suggestions d'amendements avec lesquels on aurait voulu élargir les pouvoirs de l'office. Je dois rappeler qu'à la suite des recommandations que vous aviez faites à la demande des intervenants, l'office aura quand même un petit peu plus de pouvoir

qu'elle n'en avait par le passé. Cependant, cela ne change pas le fait que s'il y a des problèmes de bruit, il pourrait arriver que le citoyen se retrouve devant les tribunaux. En conséquence, cela découragerait davantage les citoyens de porter plainte.

Il est aussi important de rappeler que le ministre aurait pu faire preuve de leadership en envoyant un message clair aux sociétés ferroviaires. Il aurait pu leur dire qu'elles doivent être de bon citoyens corporatifs. Certes, on veut leur donner un coup de pouce et augmenter le transport ferroviaire, mais, en même temps, on veut que ces compagnies soient de bonnes entreprises.

Les citoyens ont certains droits. Quand on s'installe à côté d'une cour de triage ou d'une gare, des inconvénients sont possibles. Par contre, il faut que la compagnie ferroviaire — que ce soit le CN, le CFCP ou même VIA Rail — soit consciente de ses répercussions sur l'ensemble des citoyens. Nous aurions donc souhaité pouvoir bonifier ce projet de loi en comité ou même en Chambre, de sorte qu'on soit davantage respectueux du bien-être des citoyens du Québec et du Canada.

● (1320)

[Traduction]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, ce n'est pas sans un certain sentiment de frustration que je vais parler du projet de loi C-44, Loi modifiant la législation régissant les transports.

Les députés du caucus néo-démocrate appuieront le renvoi au comité du projet de loi C-44. Cependant, comme je l'expliquerai dans mon exposé, nous exprimons de sérieuses réserves quant à certains aspects du projet de loi, tout en étant particulièrement favorables à certains autres. Nous sommes frustrés parce que le projet de loi a stagné pendant dix mois, après avoir été présenté en mars 2005. Nous en sommes maintenant à la fin de novembre 2005 et voici qu'à notre grande surprise le gouvernement nous saisit d'un projet de loi dont il aurait dû nous saisir en mars, dix mois plus tôt. Cela est consternant.

Compte tenu de l'importance des transports au Canada, la plus grande démocratie au monde et le pays qui, comme nul autre, doit composer avec des facteurs géographiques extrêmes, notre infrastructure de transport est absolument vitale. C'est extrêmement choquant pour les députés qui attachent une grande importance à ce dossier de voir le gouvernement, après dix mois sans rien faire, décider soudainement, à la veille du vote sur une motion de défiance, de présenter ce projet de loi.

Ce n'est toutefois rien de bien surprenant. En effet, au cours des deux dernières semaines, le gouvernement libéral a tout fait pour rattraper 12 années de négligence. Pendant ces 12 dernières années, il n'avait rien fait dans une multitude de domaines. Et voilà que, depuis deux semaines, il tente, comme un étudiant avant l'examen, de rattraper le temps perdu, essayant désespérément de marquer des points dans ces domaines qu'il avait négligés. Je vais revenir à la question des transports dans un moment, mais je mentionnerai auparavant quelques autres dossiers.

Il y a d'abord la question de la pauvreté des enfants. Le Canada compte un nombre record d'enfants pauvres. Le gouvernement n'a absolument rien fait à cet égard.

Initiatives ministérielles

Il y a aussi la question de la qualité régressive des emplois. Nous savons que le revenu réel de 60 p. 100 des familles a diminué sous le gouvernement libéral. Plus de 60 p. 100 des familles canadiennes gagnent moins qu'elles ne gagnaient en 1989, en dollars réels. Le gouvernement n'a pratiquement rien fait pour corriger la situation. En fait, d'une façon très irresponsable, il a plutôt brandi le mythe de la prospérité, en faisant croire que les Canadiens s'en tiraient au contraire extrêmement bien.

Nous savons que, au Canada, les riches sont plus riches que jamais. Les avocats et les PDG des grandes sociétés et leur famille bénéficient de hausses de revenu considérables, alors que la plupart des familles canadiennes ont de plus en plus de mal à joindre les deux bouts. Le gouvernement refuse de reconnaître ce problème et de faire quoi que ce soit pour le régler.

Au sujet de l'environnement, on a annoncé la semaine dernière que les émissions de gaz à effet de serre avaient augmenté de 24 p. 100, alors que l'objectif était de les réduire de 20 p. 100. En fait, le Canada affiche l'un des pires bilans à ce chapitre parmi les pays industrialisés. Le gouvernement n'a manifesté aucune intention de s'attaquer sérieusement aux questions environnementales que le député de Toronto-Danforth et le NPD ont tenté de faire avancer à la Chambre.

Il y a aussi la question des services de santé à but lucratif, un autre domaine où les libéraux refusent d'agir. Les fonds destinés au système de santé public servent de plus en plus à financer des services de santé privés à but lucratif. Nous savons qu'aux États-Unis, les services de santé privés à but lucratif coûtent deux fois plus chers et que des dizaines de millions d'Américains n'ont pas accès à un véritable système de santé.

L'inaction du gouvernement dans le dossier des transports rappelle son inaction dans une foule d'autres domaines, comme ceux que je viens de mentionner. Voilà pourquoi au sein du NPD, du Bloc québécois et du Parti conservateur, la déception à l'égard du gouvernement a atteint de nouveaux sommets.

Mais revenons au projet de loi C-44. J'aimerais énumérer brièvement les principales modifications à la Loi sur les transports au Canada qui ont été déposées au Parlement, comme je l'ai dit, en mars dernier, et que nous débattons enfin aujourd'hui, juste avant la tenue d'un vote de censure.

• (1325)

Le projet de loi comprend un nouvel énoncé de politique nationale des transports simplifié et actualisé; de nouvelles dispositions traitant de l'approbation et de la réglementation des ponts et des tunnels internationaux; une nouvelle disposition autorisant l'Office des transports du Canada, à la recommandation du ministre, de réglementer une plus grande transparence en ce qui concerne l'annonce des tarifs aériens, j'y reviendrai d'ailleurs dans un instant; l'amélioration et l'élargissement des types de recours disponibles pour les expéditeurs ferroviaires, tout en maintenant les droits de circulation actuels; des améliorations au cadre stratégique sur les services ferroviaires voyageurs financés par l'État; un processus d'examen de l'intérêt public pour les fusions et les acquisitions de tous les services de transport sous réglementation fédérale; une nouvelle disposition autorisant l'Office des transports du Canada à traiter les plaintes relatives au bruit des chemins de fer, j'y reviendrai, car c'est un point du projet de loi que nous appuyons vivement; un cadre législatif permettant de regrouper les pouvoirs actuels de VIA Rail Canada; la réduction du nombre de membres de l'Office des transports du Canada et l'intégration, à ses activités normales, des fonctions touchant le traitement des plaintes relatives au transport

aérien. Le projet de loi comporte d'autres dispositions. Il est plutôt long avec ses 60 pages et il englobe tout un éventail de modifications.

J'aimerais aborder les principaux points. Je commencerai par le nouvel énoncé de politique nationale des transports simplifié et actualisé. C'est un dossier que le gouvernement libéral a grandement négligé. L'annonce a été faite elle aussi dans la frénésie des deux dernières semaines entourant l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique en Colombie-Britannique pour ce qui est de l'infrastructure des transports. On ne s'est pas penché sur le dossier de l'infrastructure depuis plus d'une décennie. Nous avons eu droit à des économies de bouts de chandelle. Des compressions ont été apportées aux investissements nécessaires pour que l'infrastructure puisse continuer de répondre à la demande croissante. Cela revêt une importance fondamentale en ce qui concerne l'infrastructure de transport.

Comme la Colombie-Britannique accuse un retard, il faudrait investir immédiatement 2,5 milliards de dollars dans l'infrastructure de transport. Dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique, environ 190 millions de dollars ont été affectés. Une bonne partie de ce montant servira à couvrir les activités d'un autre conseil, nommé par les libéraux, qui devra superviser cette structure. Trois projets ont été approuvés pour ces fonds de 190 millions de dollars, qui sont loin de répondre aux besoins réels, qui se chiffrent 2,5 milliards de dollars, comme je l'ai mentionné.

Quelque 191 millions de dollars ont été affectés à trois projets: un en Saskatchewan, un à Delta et un à Port Coquitlam en Colombie-Britannique. Une autre somme de 400 millions de dollars a été mise de côté, en attendant en fait les élections, comme on peut le supposer. L'argent n'a pas été affecté. Il attend simplement d'être annoncé à l'occasion d'une séance de photo, je suppose, dans les semaines à venir. La réalité, c'est que les fonds consacrés aux besoins essentiels de la Colombie-Britannique en matière d'infrastructure sont terriblement insuffisants. Je le dis parce que ce n'est qu'un exemple de la négligence dont a été victime notre infrastructure des transports de la part du gouvernement libéral durant tout son règne.

Dans ma circonscription, celle de Burnaby—New Westminster, nous l'avons vu avec le port de Fraser où l'administration portuaire a été forcée de dépenser quelque 3 millions de dollars par année pour financer le dragage du fleuve Fraser, quand tout cet argent aurait dû être consacré à l'entretien et à l'amélioration de l'infrastructure des transports. Une somme de 3,1 millions de dollars est consacrée au dragage du fleuve parce que cette opération n'est pas financée par le ministère des Transports. Le port de Fraser n'est pas en mesure d'assurer le financement de l'infrastructure pour répondre à ses besoins croissants et faire l'important entretien de l'infrastructure existante. C'est un autre exemple de négligence.

Le dernier exemple que je voudrais donner quand on parle de la politique nationale des transports a trait au manque de clarté relativement au financement de l'Administration portuaire de Toronto. J'ai déjà soulevé à la Chambre que 35 millions de dollars avaient été affectés à l'Administration portuaire de Toronto pour un pont qui n'a jamais été construit. Il s'agit là, à toutes fins utiles, d'une subvention faite à l'Administration portuaire de Toronto alors que la Loi maritime du Canada interdit ce genre de subvention. Pendant des semaines et des semaines, nous avons exigé des réponses. Pendant des mois, nous avons demandé des renseignements en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Le gouvernement a toujours refusé de nous dire la vérité sur les 35 millions de dollars, c'est-à-dire à quoi ils ont servi, à qui ils ont été versés et pourquoi.

Initiatives ministérielles

● (1330)

Je soulève tout cela pour établir le contexte. Ce sont trois exemples patents qui démontrent pourquoi un énoncé de politique n'est qu'un élément du problème plus large qui est la négligence des services de transport par le gouvernement libéral. C'est indéniable et la Colombie-Britannique en est la parfaite illustration, cette province ayant besoin de 2,5 milliards de dollars, mais n'ayant obtenu que 191 millions. Cela renvoie au premier amendement dont je voulais parler.

Le deuxième exemple est l'approbation et la réglementation des ponts et tunnels internationaux. Comme je l'ai déclaré d'entrée de jeu, le NPD souhaite que le projet de loi soit renvoyé à un comité pour qu'il y apporte d'importants amendements. Nous sommes amèrement déçus qu'il ait fallu attendre 10 mois le débat sur le projet de loi. Il aurait facilement pu être adopté. Nous aurions pu y apporter les amendements. Nous en serions au débat de troisième lecture et nous pourrions l'adopter aujourd'hui même, mais, en raison des retards du gouvernement, cela ne se fera pas.

Nous avons certaines préoccupations au sujet de l'approbation des ponts et des tunnels internationaux. Mon collègue, le député de Windsor-Ouest, abordera cette question cet après-midi.

Le troisième élément que je veux aborder est la question de la transparence dans les tarifs aériens. Le projet de loi C-44 aborde dans une certaine mesure la question de la transparence et d'un processus de plaintes pour les utilisateurs du transport aérien, mais les mesures sont bien insuffisantes compte tenu de l'ampleur des besoins.

Je voudrais aborder quelques-unes des préoccupations soulevées par les organisations qui font partie de la Coalition pour la protection des voyageurs. Je tiens à réitérer ce que l'un des participants à cette initiative, Michael Pepper, PDG du Travel Industry Council of Ontario, a déclaré.

La Coalition pour la protection des voyageurs est une association pancanadienne de groupes de protection des consommateurs et de représentants de l'industrie qui a été créée pour demander au gouvernement fédéral de mieux protéger les passagers des transporteurs aériens canadiens. La coalition a été créée en juin dernier. Elle est composée du Travel Industry Council of Ontario, de l'Association canadienne des agences de voyage, du Centre pour la défense de l'intérêt public et de l'organisme québécois Option consommateurs. Un large éventail d'autres groupes qui représentent les consommateurs de tout le Canada font aussi partie de la coalition

Ces derniers demandent au gouvernement de répondre à leur projet de réforme en six points pour la protection des passagers aériens. Manifestement, le projet de loi C-44 ne répond pas à leurs préoccupations. Leurs revendications sont les suivantes: une surveillance financière accrue et une plus grande divulgation au public; une protection dans le contexte de la prévente de billets; la divulgation systématique du coût intégral dans les publicités; le rétablissement du poste de Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, investi de pouvoirs élargis; la création d'un fonds fédéral d'indemnisation des victimes de la déconfiture de transporteurs aériens.

Jetsgo et Canada 3000 sont deux exemples récents de cas où l'absence d'un tel fonds a causé de sérieuses difficultés aux consommateurs. Certains d'entre eux ont tout perdu. Dans le cas de Jetsgo, le printemps dernier, les passagers se sont retrouvés sur le carreau, sans remboursement ni autre indemnité à l'égard de leurs billets parce qu'il n'existait aucune protection pour les passagers. L'existence d'un fonds fédéral d'indemnisation des passagers est

primordiale, si l'on veut venir à bout des problèmes que le projet de loi C-44 aborde sans s'y attaquer vraiment.

Enfin, la Coalition pour la protection des voyageurs réclame la mise sur pied, au sein de Transports Canada, d'un programme de collecte et de publication de renseignements relatifs à la qualité des services des transporteurs aériens visant à mieux informer les consommateurs au sujet des choix qui s'offrent à eux ainsi qu'à favoriser une juste concurrence entre transporteurs aériens.

Si le gouvernement avait décidé de présenter le projet de loi C-44 le printemps dernier, nous aurions déjà pu faire adopter ces modifications, car les néo-démocrates appuient énergiquement la Coalition pour la protection des voyageurs, si bien que nous serions saisis aujourd'hui d'un projet de loi meilleur et nettement plus dans l'intérêt public.

● (1335)

J'ai mentionné plus tôt la question des dispositions du projet de loi C-44 permettant de traiter les plaintes concernant le bruit. Voilà un élément que nous appuyons fermement. Il n'existe pas actuellement de mécanismes pour traiter les plaintes concernant le bruit. En fait, dans ma circonscription, Burnaby—New Westminster, plus particulièrement dans le secteur de Westminster Quay, c'est un problème important. Les gens ne disposent d'aucun moyen efficace de porter plainte concernant le bruit du transport ferroviaire. Dans le cas de Westminster Quay, des milliers de personnes sont concernées. Alors, c'est l'un des bons aspects du projet de loi, qui pourrait être amélioré en étant renvoyé à un comité. Toutefois, il est manifeste qu'en raison des circonstances actuelles, après avoir été négligé pendant dix mois, le projet de loi C-44 ne pourra pas franchir toutes les étapes nécessaires pour être adopté.

Enfin, il existe deux autres problèmes. Il y a le problème de VIA Rail. Nous appuyons fermement l'amélioration de notre système de transport ferroviaire de passagers. VIA Rail est un élément fondamental de ce système. Après les compressions budgétaires des conservateurs, nous avons pu voir ce système se maintenir grâce aux libéraux. Des parties du réseau de VIA Rail ont disparu, notamment la ligne de Winnipeg à Vancouver passant par le Sud, qui en était une partie très importante. Nous commencerions à résoudre enfin le problème de la négligence envers VIA Rail. Néanmoins, puisque nous avons attendu dix mois avant que le gouvernement daigne enfin présenter le projet de loi C-44, nous serons incapables de traiter adéquatement cette question.

Puis, il y a les modifications à la loi concernant les examens à réaliser pour protéger l'intérêt public en cas de fusion ou d'acquisition, examens qui sont prévus dans le projet de loi.

Nous connaissons trop bien l'efficacité du gouvernement quand il est question de procéder à des examens pour protéger l'intérêt public. Nous en avons eu un exemple la semaine dernière dans le cas de Terasen, une importante entreprise de services publics de la Colombie-Britannique dont un collecteur de fonds de George Bush s'est porté acquéreur. Investissements Canada aurait dû faire preuve de diligence raisonnable dans ce dossier, c'est-à-dire procéder à un examen de l'acquisition dans l'optique de l'intérêt public. Compte tenu de l'inaction du gouvernement dans le dossier du bois d'oeuvre, voilà exactement un cas où nous aurions pu nous donner un rapport de force un peu plus avantageux avec le gouvernement Bush.

Initiatives ministérielles

Que s'est-il passé? La Loi sur l'investissement permet en théorie qu'on fasse preuve de diligence raisonnable. Elle permet la tenue d'audiences publiques parce que des milliers de Britanno-Colombiens se sont dits vraiment inquiets à propos de l'acquisition et s'y sont opposés. Les antécédents de Kinder Morgan dans le domaine de l'environnement et de la sécurité sont épouvantables. Des incidents ont causé la mort, des amendes lui ont été infligées pour avoir enfreint à répétition les lois sur l'environnement et la sécurité. Le gouvernement a simplement refusé de tenir compte de l'intérêt public. Il a refusé d'écouter les Britanno-Colombiens et de faire tout simplement son travail.

Oui, les modifications proposées prévoient un processus d'examen visant à déterminer si une fusion ou une acquisition dans le secteur des transports soulève des questions d'intérêt public. Cependant, vu l'absence de diligence raisonnable exercée par le gouvernement d'une manière générale, il nous semble évident qu'indépendamment du fait qu'un cadre soit en place ou non, le gouvernement a mis au point un processus d'approbation automatique qui aurait préséance sur l'intérêt public. Nous sommes donc un peu sceptiques à cet égard.

Enfin, je suis consterné de voir le peu d'attention qu'accordent aux personnes handicapées les modifications proposées dans le projet de loi C-44.

En matière de transports, nous avons une infrastructure rétrograde. Le Conseil des Canadiens avec déficiences a quitté complètement déçu le conseil consultatif du ministère des Transports, parce que le gouvernement n'a rien fait pour rendre plus accessible le transport aérien et ferroviaire. Nous régressons, alors que d'autres pays progressent. C'est une honte pour notre pays que le gouvernement n'ait rien fait à ce sujet.

Voilà un autre aspect que nous aurions dénoncé en comité si le gouvernement n'avait pas décidé de laisser ce projet de loi en veilleuse pendant 10 mois. Nous aurions appuyé le renvoi de cette mesure législative à un comité. Nous aurions proposé des solutions intelligentes et efficaces pour améliorer le projet de loi, comme c'est notre rôle de le faire au sein du Parlement. Le gouvernement a toutefois décidé de rester assis sur ses lauriers pendant 10 mois. Aussi, un vote de défiance aura lieu ce soir.

• (1340)

Nous savons que nous devons nous pencher de nouveau sur cette question au cours de la prochaine législature, et c'est une honte, car il aurait pu en être autrement. Le gouvernement aurait dû agir le mois dernier.

M. Bill Siksay (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses propos très utiles dans le cadre du débat sur le projet de loi C-44. Il a fait valoir des arguments très importants. J'ai été particulièrement impressionné par les propos qu'il a tenus sur les organismes efficaces qui appliquent les lois qui protègent les consommateurs mais qui ne font rien face aux préoccupations suscitées par les prises de contrôle et le regroupement de compagnies aériennes, les messages publicitaires des compagnies aériennes et ce genre de choses, et par la façon dont il a établi un parallèle entre tout cela et notre préoccupation à propos d'Investissement Canada et d'autres organismes fédéraux qui ne semblent pas faire le travail qu'ils sont censés faire.

Nous avons vu combien farouchement les Britanno-Colombiens se sont opposés à l'entente avec Terasen, dont il a parlé, parce qu'ils étaient préoccupés par l'incidence de cette transaction sur une ressource naturelle importante, et par ce qu'elle signifiait pour une entreprise qui a été une société ouverte pendant si longtemps en

Colombie-Britannique. C'est tellement important, surtout étant donné que Terasen a des intérêts dans les réseaux d'alimentation en eau de certaines de nos grandes villes.

Huit mille Britanno-Colombiens ont déposé des plaintes auprès de la B.C. Utilities Commission, qui a décidé qu'il n'était pas nécessaire de tenir des audiences publiques. Voilà un autre exemple d'un organisme gouvernemental tout à fait inefficace qui ne fait pas son travail et qui ne répond pas aux préoccupations des Canadiens. Je suis très content qu'il ait soulevé ce sujet dans le cadre du débat sur le projet de loi C-44.

Je suis aussi content qu'il ait parlé de la situation des Canadiens handicapés parce que je sais que c'est un domaine dans lequel il a beaucoup travaillé au Parlement, mais aussi avant d'être élu au Parlement. J'aimerais qu'il nous parle en plus grand détail des préoccupations qu'expriment les Canadiens handicapés à propos de nos systèmes de transport, et du fait que le projet de loi dont nous sommes saisis ne répond en rien à ces préoccupations.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, je remercie le député pour ses remarques au sujet de Terasen et du comportement malheureux de ce gouvernement, qui n'a pas fait preuve de diligence raisonnable, qui n'a pas respecté le processus public et qui n'a pas protégé les intérêts des Canadiens en approuvant la prise de contrôle de cette société. Et il n'y a pas que Terasen. Depuis l'accession au pouvoir de ce gouvernement, nous avons été témoins de 11 000 prises de contrôle de sociétés canadiennes, qui ont toutes été approuvées automatiquement.

Le gouvernement a donné son approbation à l'aveuglette dans chacun de ces 11 000 cas. Pas une seule fois il n'a fait preuve de diligence raisonnable ou tenu des audiences publiques. C'est comme s'il fallait vendre à tout prix. La façon dont ce gouvernement est en train de vendre le Canada est sans précédent. Dans le cas de Terasen, les Britanno-Colombiens ont dit très clairement qu'ils avaient de graves préoccupations à l'égard du bilan de Kinder Morgan en matière d'environnement et de sécurité, à l'égard de l'achat de cette société par un agent de financement de George Bush qui était auparavant avec Enron et à l'égard de la possibilité de hausses tarifaires, mais le gouvernement n'a fait qu'approuver la transaction à l'aveuglette pour la 11 001^e fois. C'est absolument scandaleux.

La question du député au sujet des préoccupations exprimées par les personnes handicapées à l'égard de l'accès réduit aux transports est une très bonne question.

Nous nous trouvons dans une situation où l'accès aux transports pour les personnes handicapées est moindre en 2005 qu'il ne l'était en 1997 ou en 1996. Nous sommes en train de reculer à ce chapitre et c'est ce qui est si scandaleux. On aurait pensé que le gouvernement répondrait à ces préoccupations bien connues dans le projet de loi C-44. Le Conseil des Canadiens avec déficiences est un organisme réputé qui a exprimé ces préoccupations directement au Parlement ainsi qu'au ministre des Transports. Pourtant, le gouvernement n'a absolument rien fait pour y répondre. Cependant, si on se fie à la façon dont les libéraux se comportent ces temps-ci, ils annonceront peut-être quelque chose à la dernière minute, peut-être dans un communiqué de presse, juste avant le vote de défiance ce soir, simplement pour pouvoir dire qu'ils ont réglé cette question.

• (1345)

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): Monsieur le Président, le député de Burnaby—New Westminster se plaint du projet de loi, mais il n'a pas dit clairement si les néo-démocrates vont voter pour ou contre. La Chambre apprécierait qu'il clarifie les intentions de son parti.

Initiatives ministérielles

Je n'avais pas prévu poser une question, mais entendre un député néo-démocrate de Colombie-Britannique critiquer quelque parti que ce soit sur le plan des politiques en matière de transports, d'impôts ou d'économie est complètement grotesque.

Pendant le règne d'une décennie du Nouveau Parti démocratique en Colombie-Britannique, la province est passée du premier rang sur le plan de la croissance économique au rang de province pauvre. Dans le sillage d'Expo 86 et de la croissance de la fin des années 1980, que s'est-il passé au début des années 1990 dans la riche province de la Colombie-Britannique? Nous avons porté le NPD au pouvoir et notre économie a coulé à pic, jusqu'au fond des abîmes.

Nous sommes devenus une province pauvre. Nous avons commencé à recevoir de l'aide d'Ottawa, tout cela à cause des néo-démocrates et de leurs politiques économiques et financières. Et pourtant, les néo-démocrates ont l'audace de critiquer un parti à la Chambre sur les plans économique et financier. C'est une vraie farce.

Étant donné que nous débattons une politique relative aux transports, je voudrais dire au député, qui a consacré 90 p. 100 de son allocution à la politique provinciale, que son parti, le Nouveau Parti démocratique, a été au pouvoir en Colombie-Britannique pendant 10 ans. À peine deux politiques sur les transports ont figuré au programme en Colombie-Britannique à cette époque. L'une concernait l'autoroute de l'île, mais parce que le NPD a abandonné la partie et parce qu'il y a eu du cafouillage, un scandale et une gestion pathétique, l'autoroute a coûté deux fois plus cher qu'elle aurait dû, ce qui a privé d'autres projets de centaines de millions de dollars. Le parti du député n'a pas réussi à faire ce qu'il fallait pour développer le projet.

Le deuxième projet de transports qui caractérise les dix ans de règne du NPD en Colombie-Britannique est le fiasco des traversiers rapides. Une vraie farce. Plus de 400 millions de dollars ont été investis dans des traversiers qui ne fonctionnaient pas du tout. Ce fut un désastre environnemental, un désastre mécanique, ainsi qu'un désastre fiscal et économique pour les contribuables de la Colombie-Britannique. Ces 400 millions de dollars auraient pu servir à des modifications stratégiques importantes comme des travaux dans le canyon Kicking Horse pour empêcher que des gens y perdent la vie; des améliorations de la route Sea to Sky; la résolution des problèmes dans le secteur nord-est; des mesures pour le transport rapide; et toutes les choses dont le député parle. Il est bon pour souligner les problèmes, mais lorsque les néo-démocrates ont eu l'occasion d'en régler, ils ont échoué lamentablement en Colombie-Britannique.

Le député pourrait-il expliquer le bilan pathétique de son parti lorsque celui-ci était au pouvoir?

M. Peter Julian: Avec plaisir, monsieur le Président. Je serais ravi de dissiper ces préoccupations. Cependant, je signale que si le député avait effectivement écouté, il m'aurait entendu répéter notre position trois fois à l'égard de ce projet de loi. Je pense que trois fois suffisent. Il peut consulter les bleus s'il ne veut pas écouter.

C'est amusant parce que le député qui vient juste d'intervenir voit en fait la plus grande partie de sa circonscription fédérale représentée, à l'échelon provincial, par le Nouveau Parti démocratique. Maintenant, il critique à la Chambre les électeurs des collectivités qu'il représente, à l'échelon fédéral, parce qu'ils ont élu un néo-démocrate. À l'heure actuelle, l'assemblée législative de la Colombie-Britannique compte 33 députés néo-démocrates. Les électeurs ont fait leur choix et le député les critique. Comme il semble si vivement opposé à ses propres électeurs, cela laisse entrevoir ce qui se produira dans les semaines à venir. Il devrait être très prudent dans ses déclarations à la Chambre.

De plus, je sais que les conservateurs ne sont pas brillants en matière budgétaire, mais c'est sous l'administration de Gordon Campbell qu'ont été enregistrés les déficits records. En Colombie-Britannique, les déficits ont atteint des sommets inimaginables. Avant que Gordon Campbell n'arrive au pouvoir, les budgets étaient équilibrés, mais l'administration Campbell a laissé des déficits sans précédent. Apparemment, il y a une contradiction.

Si le député s'inquiète tellement des déficits, il devrait regarder qui a obtenu le pire rendement. Est-ce le NPD, qui a légué des budgets équilibrés au gouvernement de Gordon Campbell, ou les libéraux de la Colombie-Britannique, qui ont enregistré des déficits sans précédents?

Il n'y a qu'à voir ce qui se passe maintenant avec les Olympiques, pour lesquels il y aura des dépassements de coûts de centaines de millions de dollars. Le député sait fort bien que le dossier de candidature ne prévoyait pas de tels coûts. L'administration actuelle dépensera des centaines de millions de dollars de plus que les coûts prévus initialement.

On peut facilement comprendre pourquoi le député est aux prises avec des difficultés financières. Comme nous le savons dans ce coin-ci de la Chambre, le député sait bien que le ministère des Finances a examiné les résultats financiers des partis politiques qui ont gouverné de 1981 à 2001. D'après les résultats des exercices financiers, les pires gestionnaires ont été les libéraux sur la scène provinciale et sur la scène fédérale. C'est le Parti libéral qui a eu le pire bilan. Le Parti conservateur a fait un petit peu mieux, sur la scène fédérale et sur la scène provinciale.

Les meilleurs gestionnaires financiers, non pas au plan des budgets, mais au plan des résultats financiers, sont les néo-démocrates. Il est essentiel que le public le sache. En plus d'être bons et efficaces au chapitre des programmes sociaux, nous sommes les meilleurs gestionnaires financiers au Canada.

● (1350)

Mme Marlene Catterall (Ottawa-Ouest—Nepean, Lib.): Monsieur le Président, comme je vous en ai déjà informé, c'est la dernière fois que je prends la parole à la Chambre des communes après 17 ans de présence, et j'espère que vous ne m'en voudrez pas du peu de lien de mes propos avec l'objet du débat en cours.

Je me suis présentée à des élections pour la première fois il y a 29 ans, et j'ai alors été élue au conseil municipal. Puis, il y a 18 ans, j'ai été élue en tant que députée à la Chambre des communes. Ce furent des années extraordinaires.

Je tiens à remercier mes électeurs d'Ottawa-Ouest—Nepean qui m'ont accordé leur confiance et réélu cinq fois de suite. Je remercie aussi les centaines de bénévoles qui ont participé à mes campagnes électorales et tous ceux qui y ont contribué financièrement. Les bénévoles assurent le bon fonctionnement de notre démocratie. Ce n'est pas l'argent, mais bien les bénévoles qui contribuent le plus aux campagnes et aux résultats positifs ou négatifs des élections. Ces personnes sont à la base même de la démocratie.

Je tiens également à remercier tous les membres de mon personnel qui ont consacré des heures très difficiles à tenter de satisfaire une patronne très peu commode et des électeurs qui, comme nous le savons tous, ne sont pas toujours des plus amicaux. Ils ont toujours fait preuve de bonne volonté et d'une grande détermination à faire tout ce qu'ils pouvaient pour aider au besoin.

Je remercie aussi les membres de ma famille. Tous les députés savent bien les conséquences qu'entraînent pour eux ce grand privilège qui nous est accordé de siéger en cette chambre. Ils doivent accepter nos absences fréquentes et toutes les soirées d'anniversaire et les fêtes de Noël que nous ne passons pas avec eux. Ils doivent accepter de ne pas avoir de relations normales avec un parent, un enfant, une petite-fille ou une fille.

Je leur en suis très reconnaissante à tous, parce que je considère la chance de siéger en cet endroit comme un grand privilège.

Très peu de Canadiens auront la chance de siéger à la Chambre des communes, de jouer un rôle dans l'histoire de notre pays et de collaborer à l'établissement de politiques publiques qui contribuent à façonner le pays que nous laisserons aux générations futures.

La première fois que je suis venue à la Chambre des communes en tant que députée, j'ai pris place à mon fauteuil en étant bien consciente de tous ceux qui y étaient venus avant moi, tous ceux qui ont aidé à façonner ce pays qui fait l'envie du monde entier. J'étais également très consciente du fait que j'avais l'obligation de tenter d'en faire autant pour les générations futures, c'est-à-dire leur laisser un pays encore meilleur.

Le Parlement est le creuset du pays. C'est ici que se font entendre toutes les voix du Canada, celles de l'Est, de l'Ouest, du Nord, les petites collectivités, les grandes localités, les centres urbains, les régions rurales et les collectivités dont l'économie est fondée sur les ressources. C'est ici que nous tentons de composer avec la diversité de notre grand pays et où nous prenons des décisions qui touchent tous les Canadiens. C'est ici que, avec un peu de chance, nous réglons nos divergences pour que notre pays puisse progresser.

J'ai eu la chance de participer à quelques-uns des grands débats qui ont marqué notre époque, notamment le débat sur le libre-échange et le débat sur la façon de gérer les politiques budgétaires du pays de manière à financer les programmes que les Canadiens veulent et dont ils ont besoin.

J'ai eu le privilège d'assister à la mise en oeuvre du premier nouveau programme social national depuis une génération, la Prestation nationale pour enfants. J'ai eu la chance de prendre part aux efforts déployés pour régler les problèmes du système de soins de santé et pour s'attaquer à l'important dossier environnemental du changement climatique. Je suis fière de ce que j'ai accompli et fière des députés avec qui j'ai travaillé.

Je quitte aussi cette enceinte avec une certaine tristesse, car ces 12 dernières années je n'ai vu aucune amélioration en ce qui concerne la représentation des femmes à la Chambre des communes. Il s'agit selon moi d'un des plus grands déficits démocratiques à régler.

Je suis aussi triste de voir que la Chambre et ceux qui y siègent ont perdu le respect de la population. J'attribue cette situation aux critiques et aux commentaires négatifs répétés à la Chambre et dans les médias. Cela a donné de la Chambre et des députés une image qu'ils ne méritent pas.

• (1355)

J'ai eu le privilège de travailler avec des collègues de toutes les régions du Canada. Je sais qu'ils viennent au Parlement pour servir

leur pays et leurs électeurs. Ils travaillent fort au prix de grands sacrifices. Les députés se dévouent avec intégrité et honnêteté. Ils ne méritent pas d'être éclaboussés à cause d'un très petit nombre de personnes.

Je laisserai le message suivant à la Chambre et aux Canadiens. Les gens qui servent ici, dans cette enceinte, méritent tout notre respect. Lorsque la population perd tout respect pour ses institutions, je pense que la démocratie elle-même est menacée.

Je demande à tous les députés qui reviendront de ne pas oublier que le sentiment de la population à l'égard de cet endroit est important, plus important que les critiques que nous pourrions vouloir formuler, qui font également partie de la démocratie. Cependant, aussi importantes soient-elles, ces critiques ne doivent pas être au détriment du respect dû à cet endroit et à toutes les personnes que sont les députés.

Mon père a choisi le Canada comme pays d'adoption il y a plus de 70 ans. Déjà, quand je n'étais qu'une petite fille, j'ai appris combien nous étions chanceux d'être Canadiens. Le premier matin où, en tant que députée, j'ai franchi les grandes portes et traversé le hall d'honneur, pour faire mon entrée dans la Chambre, j'ai pensé à mon père. Il était décédé quelques mois seulement avant les élections. « T'as raison papa », ai-je pensé en moi-même, « qu'est-ce que la fille d'une simple tailleur immigrant peut bien faire dans cet endroit? » Le fait que j'aie été capable de parcourir tout ce chemin et d'arriver à siéger dans cette enceinte montre bien la valeur de ce pays et de ce qu'il représente.

Je remercie tous les députés. Travailler avec eux a été un privilège, de même que l'occasion qui m'a été donnée de servir mon pays.

Le vice-président: Je vais joindre ma voix à ceux qui ont travaillé avec la députée. J'étais whip au moment où elle est devenue la première femme à être nommée whip à la Chambre. Ce fut un plaisir de servir à ses côtés et je lui souhaite la meilleure des chances pour l'avenir.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

• (1400)

[Traduction]

KAWARTHA PARTICIPATION PROJECTS

L'hon. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, l'organisme Kawartha Participation Projects offre logement et soutien aux personnes handicapées de Haliburton, de Northumberland, de Kawartha Lakes et de Peterborough. Sa mission est de permettre aux handicapés physiques de vivre de manière aussi indépendante qu'ils le souhaitent.

L'organisme estime que chaque personne est unique, qu'elle possède ses propres valeurs et ses propres buts, et qu'elle a le droit de vivre, d'avoir le respect et la dignité et de bénéficier de soutien et d'un logement. L'organisme propose des maisons, de même que des unités de logement et des appartements dont les loyers sont fixés selon le salaire de l'occupant. Il offre des services à domicile aux adultes de la région.

Les bénévoles et le personnel de l'organisme, ainsi que de la KPP Foundation, méritent notre respect, notre soutien et nos remerciements. Ils enrichissent notre collectivité en améliorant la vie des handicapés et de leurs familles.

*Article 31 du Règlement***L'UKRAINE**

Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre a parachuté Michael Ignatieff comme candidat libéral dans une circonscription de la région de Toronto. M. Ignatieff a souvent exprimé du mépris à l'égard des Ukrainiens et de l'État indépendant d'Ukraine. Il associe les Ukrainiens à des images comme « des chemises de paysan brodées, les plaintes nasillardes d'instruments de musique ethniques, et de faux cosaques avec un manteau et des bottes ».

Les Canadiens d'origine ukrainienne sont outrés — et avec raison — de voir que le premier ministre encourage ce candidat, qui qualifie les Ukrainiens de « petits Russes ». Il y a presque un an, on a déployé 1 000 Canadiens en Ukraine comme observateurs des élections, afin de favoriser la démocratie dans cet État indépendant. C'est le deuxième État de l'Europe sur le plan de la superficie et c'est le lieu d'origine des ancêtres de 1,2 million de Canadiens.

J'aimerais exprimer l'attachement soutenu et sans réserve du Parti conservateur du Canada à l'égard de la liberté, de la démocratie et d'une Ukraine indépendante.

* * *

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LA RÉGION DU GRAND CHARLOTTETOWN

L'hon. Shawn Murphy (Charlottetown, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour rendre hommage à l'un des membres les plus dévoués de la Chambre de commerce de la région du Grand Charlottetown. Harvey MacKinnon a pris sa retraite plus tôt ce mois-ci à titre de directeur général, ce qui a mis fin à une remarquable carrière s'étalant sur plusieurs décennies au sein de la Chambre de commerce.

J'ai eu le plaisir de siéger au conseil pendant plusieurs années et de le présider de 1991 à 1992. Harvey était le type de personne capable de faire un travail remarquable avec des ressources très limitées. Il avait la capacité incroyable de bien s'entendre avec tout le monde, de garder toujours une attitude très positive, d'accomplir le travail et de défendre avec succès les intérêts du monde des affaires dans la région du Grand Charlottetown. Le leadership et le dévouement dont il a fait preuve tout au long de sa carrière ont été reconnus en 2003 lorsqu'il a reçu la prestigieuse Médaille du jubilé de la Reine.

Harvey a certes apporté une grande contribution à son organisation, à Charlottetown et aux politiques visant à améliorer la qualité de vie de ses concitoyens. J'invite mes collègues et tous les citoyens à se joindre à moi pour applaudir la carrière remarquable de Harvey et pour lui adresser nos meilleurs vœux de retraite, ainsi qu'à sa femme Madeline.

* * *

[Français]

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

M. Raynald Blais (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, BQ): Monsieur le Président, la survie du tronçon ferroviaire Matapédia-Chandler est gravement menacée. En effet, les propriétaires de cette section du chemin de fer gaspésien ont déjà signifié leur intention de cesser tout transport de marchandises et de service d'entretien sur leur réseau ferroviaire.

Selon l'Office des transports du Canada, il ne reste plus qu'un an et demi avant la vente ou le démantèlement de ce tronçon. Il est évident que cette perte serait catastrophique pour la Gaspésie. Non seulement cela affecterait directement les activités du tronçon Chandler-Gaspé, mais cela rendrait extrêmement difficile l'arrivée

de nouvelles entreprises dans le sud de la Gaspésie, menacerait le développement futur du port de Gaspé et entraînerait aussi l'arrêt des opérations chez VIA Rail.

Notre région ne peut tout simplement pas se permettre de perdre son réseau ferroviaire.

Le gouvernement fédéral doit nous indiquer dès maintenant et de façon claire et précise ce qu'il entend faire afin que notre région puisse conserver son réseau ferroviaire.

* * *

[Traduction]

LA DÉPUTÉE DE LAMBTON—KENT—MIDDLESEX

Mme Rose-Marie Ur (Lambton—Kent—Middlesex, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour dire adieu à mes collègues et aux électeurs de Lambton—Kent—Middlesex.

Je tiens à dire à l'association de circonscription que j'ai certes apprécié le travail acharné au fil des ans de la présidente Marilyn Bach et de tous les membres et cadres qui ont religieusement assisté chaque mois aux petits-déjeuners de travail et qui ont été mes yeux et mes oreilles dans la circonscription.

Je remercie de leur temps et de leur dévouement les bénévoles qui ont participé à quatre campagnes réussies et je suis très heureuse de toutes les grandes amitiés qui ont ainsi pu être liées. Je voudrais remercier également mon directeur de campagne si compétent au cours des quatre élections, Thomas Wolder.

Mes collaboratrices remarquables à Ottawa, Chera, Julie et Jessica, et dans la circonscription, Peggy, Lois et Marg, et tous mes anciens collaborateurs ont accompli un travail inégalé. Nous formions vraiment une équipe remarquable. Leur dévouement à toute épreuve m'a grandement facilité la tâche.

Je tiens à dire aux membres de ma famille que sans leur appui, je n'aurais pu faire mon travail. Leur patience et leur compréhension ont signifié beaucoup pour moi. Il me tarde de passer beaucoup de temps avec tous les membres de ma famille et surtout mes petits-fils, Zachary et Jordan. Louis m'a apporté un soutien inébranlable. Je remercie mon ange gardien, Deb Wiseman.

Enfin, je remercie les électeurs de Lambton—Kent—Middlesex. J'ai beaucoup apprécié défendre leurs intérêts pendant 12 ans.

* * *

● (1405)

LES CAMPAGNES ÉLECTORALES

M. Gary Goodyear (Cambridge, PCC): Monsieur le Président, c'est pour moi un honneur d'intervenir à la Chambre pour servir les électeurs de Cambridge et de North Dumfries. Je suis toutefois déçu de devoir encore une fois signaler aux députés d'autres incohérences entre ce que le premier ministre dit et ce que son équipe fait.

Depuis que le premier ministre a présenté aux Canadiens un plaidoyer pour conserver son emploi, nous l'avons vu à maintes occasions dire qu'il veut une campagne propre. Le président de l'équipe chargée de la campagne libérale en Ontario a toutefois dit ce qu'il en est vraiment. Il a conseillé à tous ses députés de dépenser leurs fonds après Noël parce que ce sera une campagne négative et que, de cette manière, ils en auront plus pour leur argent.

Vous vous souvenez de la campagne publicitaire télévisée des libéraux où l'on voyait un drapeau qui brûlait? Ou de celle où une arme à feu était directement pointée sur les téléspectateurs? Si c'est ce que les députés libéraux d'en face appellent une campagne positive, j'imagine qu'ils qualifient de redistribution le vol de l'argent des contribuables.

* * *

BIONORTH

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, ce matin, j'ai eu le plaisir de lancer la 12^e édition de BioNorth, cette conférence et exposition internationale qui attire au Canada des gens oeuvrant dans le secteur de la biotechnologie et des sciences de la vie et qui est présentée par le Conseil bioscientifique d'Ottawa. Je suis fier de dire que l'axe Montréal-Ottawa-Toronto renferme la deuxième concentration au monde d'industries biotechnologiques. Il est devancé seulement par la Californie.

Cette année, BioNorth a pour thème la commercialisation des recherches canadiennes qui sont d'un niveau extraordinaire et d'une vaste portée. Le gouvernement a engagé plus de 2 milliards de dollars sur les cinq prochaines années pour soutenir la recherche universitaire canadienne, fer de lance à l'échelle mondiale.

Grâce à un climat commercial exceptionnel, le secteur privé dépense maintenant plus de 3 milliards de dollars par année dans les activités de R et D liées aux sciences de la vie et il crée plus de 70 000 emplois au Canada.

L'innovation est au coeur des succès économiques du Canada. Nous travaillons d'arrache-pied avec les entrepreneurs et les investisseurs du Canada pour stimuler l'innovation, la croissance et la prospérité dans l'intérêt de tous les Canadiens.

* * *

[Français]

FABORY METRICAN

Mme Nicole Demers (Laval, BQ): Monsieur le Président, fondé en 1947 par un Montréalais qui entrevoyait déjà le passage au système métrique, Fabory Metrican, fabricant et distributeur d'attaches métriques, fait maintenant partie d'un réseau de distribution mondial.

L'entreprise propose des services se rapportant aux trois aspects différents d'une fixation: le produit, la technique de fixation et la rentabilité des procédures d'exploitation.

Grâce à l'expertise d'une cinquantaine d'employés, à Laval, Fabory Metrican peut se charger entièrement de la gestion des stocks de ses clients, dont Bombardier, offrir les conseils de spécialistes techniques et faire la livraison sur le site de consommation en accord avec l'horaire de production.

Avec un chiffre d'affaires de 22 millions de dollars au Canada, Fabory Metrican permet à de nombreuses sociétés d'accroître leur capacité de production et contribue de manière importante au marché de l'emploi ainsi qu'au développement économique de Laval.

* * *

[Traduction]

LA COUR FÉDÉRALE DU CANADA

L'hon. Paul DeVillers (Simcoe-Nord, Lib.): Monsieur le Président, la Cour fédérale a accueilli une requête de contrôle judiciaire dans l'affaire du résistant à la guerre d'origine américaine,

Article 31 du Règlement

Jeremy Hinzman, concernant la légalité de l'invasion de l'Irak par les États-Unis.

Les députés se souviendront que le Canada a refusé de se joindre aux États-Unis dans cette guerre parce qu'elle n'était pas sanctionnée par l'ONU. À l'heure actuelle, beaucoup de Canadiens incitent le gouvernement du Canada à accorder aux résistants à la guerre des États-Unis contre l'Irak un traitement similaire à celui qu'il avait accordé aux résistants à la guerre du Vietnam.

Je me joins à ces personnes pour inciter le gouvernement à adopter cette position, car j'estime qu'on ne devrait pas faire de distinction entre une personne qui cherchait à échapper à la conscription et une autre qui a refusé de participer à une guerre non autorisée.

[Français]

Au cas où cette déclaration serait ma dernière en cette Chambre, je veux en profiter pour remercier les électeurs et les électrices de Simcoe-Nord de m'avoir accordé l'honneur de les représenter au Parlement durant quatre mandats.

* * *

[Traduction]

LES FIDUCIES DE REVENU

M. Monte Solberg (Medicine Hat, PCC): Monsieur le Président, le fiasco des fiducies de revenu prend une tournure si étrange et passionnante que des expressions comme « dividendes, crédit d'impôt, capitalisation boursière et ministre des Finances » font maintenant presque partie de la culture populaire, comme dans la phrase: « Oui, mes parents m'ont donné mon crédit d'impôt pour dividendes, ce qui est vraiment bon pour ma capitalisation, alors je devrais pouvoir aller au concert ce soir, à moins que le ministre des Finances ne s'en mêle. »

Au moment où nous pensions que les choses ne pouvaient pas devenir plus absurdes et étranges dans le fiasco des fiducies de revenu de nouveaux rebondissements retiennent cette fois l'attention de la GRC et de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario. Ayant appris que de grands investisseurs auraient peut-être obtenu des tuyaux de personnes au ministère des Finances, les petits épargnants sont furieux et veulent savoir qui savait quoi, et à quel moment.

Les démentis intéressées du ministre ne suffisent simplement pas, surtout lorsqu'on sait que le volume des transactions et le prix des parts ont grimpé en flèche quelques heures seulement avant l'annonce du ministre. À bien y penser, pourquoi la GRC n'aménage-t-elle pas un bureau dans le cabinet du premier ministre afin d'être prête pour le prochain scandale libéral?

* * *

● (1410)

LA DÉPUTÉE D'ETOBICOKE—LAKESHORE

L'hon. Jean Augustine (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour informer la Chambre que j'ai décidé de ne pas me présenter aux prochaines élections dans la circonscription d'Etobicoke—Lakeshore.

J'ai eu le grand privilège de servir le Canada et en particulier les gens d'Etobicoke—Lakeshore. Je leur suis profondément reconnaissante de leur amitié et leur appui indéfectibles pendant 12 ans.

Article 31 du Règlement

Je voudrais remercier tous mes collègues du Parlement pour l'expérience formidable qu'ils m'ont permis de vivre à leurs côtés en vue de bâtir un Canada où les citoyens de diverses origines peuvent avoir de l'espoir et réaliser leurs aspirations. J'ai été heureuse de m'acquitter des responsabilités nombreuses et variées qui m'ont été confiées.

Je dois beaucoup au Canada, en tant que femme noire qui était au départ simplement engagée dans sa communauté et qui s'est retrouvée dans les plus hautes sphères de l'État. Je remercie les gens de la communauté noire d'un océan à l'autre pour m'avoir appuyée sans relâche dans mes efforts.

Bien qu'il reste beaucoup à faire, je crois que le temps est venu pour moi de passer le témoin et d'explorer d'autres moyens de servir mes concitoyens. Cet endroit me manquera ainsi que les nombreux amis chers que je m'y suis faits. En tant que militante fière et engagée de notre équipe libérale, j'aimerais souhaiter à ses députés tout le succès qu'ils peuvent espérer.

* * *

LE NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, alors que la présente législature en est certainement à son dernier jour, je suis fière de prendre la parole aujourd'hui, à titre de néo-démocrate et je suis fière de notre bilan. À l'approche de la campagne électorale, les Canadiens peuvent être fiers des députés néo-démocrates, qui ont accompli quelque chose. Ils peuvent être fiers de notre chef, le député de Toronto—Danforth, qui fait passer les gens en premier et qui réussit à obtenir des résultats.

Au cours de la présente session, nous avons assisté à l'adoption du premier budget néo-démocrate à avoir vu le jour. Nous avons réussi à empêcher 4,6 milliards de dollars de finir dans les poches des amis bien branchés des libéraux sous forme de réductions d'impôt accordées aux entreprises, et nous avons consacré cet argent au logement abordable, à la réduction des frais de scolarité, à l'environnement et à l'aide étrangère.

Nous allons être forcés de tenir des élections en raison de l'intransigeance du chef libéral. Nous nous en remettons donc aux électeurs en sachant que nous avons tout fait pour que le Parlement s'acquitte de son devoir dans cette situation de gouvernement minoritaire. Nous savons que nous aurions pu continuer sur notre lancée, n'eût été du scandale qui a éclaboussé les libéraux et leur premier ministre ainsi que de l'arrogance et du manque de souplesse dont ils ont fait preuve.

Nous voulons rendre un hommage tout particulier au député d'Ottawa-Centre, qui prend sa retraite. Il a été une source d'inspiration pour chacun d'entre nous.

Nous avons l'intention de revenir ici avec des renforts, pour que les néo-démocrates puissent défendre les Canadiens. Ils peuvent compter là-dessus.

* * *

LA CIRCONSCRIPTION D'ETOBICOKE—LAKESHORE

M. Peter Van Loan (York—Simcoe, PCC): Monsieur le Président, à la veille des élections, le premier ministre a montré que le Parti libéral du Canada accuse toujours un déficit démocratique.

Cela fait presque deux décennies que les libéraux d'Etobicoke—Lakeshore n'ont pu choisir démocratiquement un candidat. En 1993, Jean Chrétien a nommé l'actuel député, court-circuitant le processus démocratique. Or, maintenant, la direction libérale a nommé un

candidat au terme d'un processus propre à la pire dictature du tiers monde, selon les libéraux de la circonscription.

C'est bien le même Michael Ignatieff qui défend depuis des années la valeur de nos libertés et de notre démocratie occidentales. Il semble que, pour devenir libéral, on doive renoncer à ses principes. Au moins, il a fallu deux ans pour que Pierre Trudeau passe de candidat défendant les libertés individuelles à premier ministre imposant la Loi sur les mesures de guerre. Michael Ignatieff n'a mis que quelques minutes pour abandonner les valeurs démocratiques.

Michael Ignatieff se glissera facilement dans la peau d'un candidat du Parti libéral du Canada. Mais sa prestation sera de courte durée, car les électeurs d'Etobicoke—Lakeshore défendront la démocratie et le Canada, et rejetteront le dernier affront du Parti libéral. Et ce sera pour bientôt.

* * *

[Français]

LA COUPE GREY

M. Marc Lemay (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, le football était à l'honneur hier soir. Nous avons eu droit à tout un spectacle lors de la finale de la Coupe Grey mettant aux prises les Alouettes de Montréal et les Eskimos d'Edmonton.

Depuis une quarantaine d'années, plusieurs joueurs québécois des Alouettes ont connu de grands matches, mais autant de jeux clés réalisés par autant de Québécois différents, dans chacune des deux équipes finalistes de la Coupe Grey, constituent un véritable exploit.

Nous aurions préféré voir les Alouettes de Montréal triompher, mais nous nous sommes réjouis pour les Eskimos, plus particulièrement pour Danny Maciocia, qui est devenu le premier entraîneur québécois de la Ligue canadienne de football à remporter la prestigieuse coupe Grey.

Originaire de Montréal, Maciocia a déjà fait partie de l'équipe d'entraîneurs des Alouettes, après avoir apporté une contribution remarquable au football mineur et scolaire de Montréal. Tous gardent de lui le souvenir d'un gentilhomme fier et déterminé. Bravo aux Eskimos et aux Alouettes pour cette belle performance.

* * *

● (1415)

[Traduction]

LE PARTI CONSERVATEUR DU CANADA

Mme Rona Ambrose (Edmonton—Spruce Grove, PCC): Monsieur le Président, l'heure de rendre des comptes a sonné. Après ce soir, les Canadiens pourront enfin demander des comptes aux libéraux pour l'argent disparu, pour avoir trahi leur confiance et manqué à leurs promesses. Pendant que le gouvernement était obnubilé par sa quête du pouvoir, les Canadiens ont vu leur argent durement gagné servir à acheter des votes.

Les Canadiens, qui travaillent à la sueur de leur front, qui paient leurs impôts et qui respectent les règles, veulent avoir un nouveau gouvernement, un gouvernement qui fera passer leurs intérêts avant les siens. Les prochaines élections donneront l'occasion aux Canadiens de dire aux libéraux qu'ils en ont assez d'eux, qu'ils en ont assez d'être laissés pour compte et qu'enfin leur tour est arrivé.

Questions orales

Dans les semaines à venir, les Canadiens seront informés de nos plans visant à nettoyer le gouvernement et à renforcer l'unité nationale. Les Canadiens savent que seul le Parti conservateur peut apporter le changement de gouvernement nécessaire pour ramener la responsabilité politique et démocratique à Ottawa. Une nouvelle équipe, le plus jeune parti politique au Canada et le plus diversifié, à la fois plus fort et plus expérimenté, remplacera la culture du « tout m'est dû » par une culture de responsabilité.

Je voudrais demander à tous les Canadiens d'opter pour le changement et pour le Canada.

* * *

M. CLARE LAKING

M. Russ Powers (Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour rendre hommage à M. Clare Laking qui est décédé en fin de semaine à Toronto. Il était l'un des cinq derniers anciens combattants de la Première Guerre mondiale toujours en vie. Il allait célébrer son 107^e anniversaire dans quelques mois.

M. Laking a servi fièrement notre pays. Il était soldat au sein de la 27^e batterie de l'Artillerie de campagne du Canada, durant la Première Guerre mondiale. Il a servi en France en tant que transmetteur; il tendait des fils de téléphone le long des tranchées. En 1929, il a épousé feu Helen Patterson. Ils ont eu deux enfants.

Aujourd'hui, au nom des députés et des Canadiens, je tiens à exprimer mes plus sincères condoléances à la famille et aux amis de M. Clare Laking. J'invite tous les Canadiens à suivre l'exemple qu'il nous a donné en se souvenant de ceux qui sont tombés au combat.

QUESTIONS ORALES

[Français]

LA FÉDÉRATION CANADIENNE DES CONTRIBUABLES

M. Peter MacKay (Nova-Centre, PCC): Monsieur le Président, selon la Fédération canadienne des contribuables, 145 annonces ont été faites depuis le 3 novembre, pour une somme colossale de plus de 24 milliards de dollars. La fédération affirme que l'argent est détourné dans les circonscriptions où l'électorat est indécis.

Le premier ministre peut sans doute acheter les libéraux, mais quand va-t-il se rendre compte...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Il y a un problème de traduction, mais peut-être est-ce maintenant réglé.

L'honorable député de Nova-Centre peut recommencer.

[Traduction]

M. Peter MacKay: Monsieur le Président, je pratique mon français.

[Français]

Selon la Fédération canadienne des contribuables, 145 annonces ont été faites depuis le 3 novembre, pour une somme colossale de plus de 24 milliards de dollars. La fédération affirme que l'argent est détourné dans les circonscriptions où l'électorat est indécis.

Le premier ministre peut sans doute acheter les libéraux, mais quand va-t-il se rendre compte qu'il ne peut acheter les Canadiens avec des milliards de dollars et des promesses qu'il ne tiendra pas nécessairement?

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, les annonces du gouvernement sont entièrement conformes au dernier cadre financier.

Je tiens à féliciter le ministre des Affaires indiennes et le premier ministre de la rencontre historique tenue la semaine dernière à Kelowna. Grâce à cette rencontre, le pays pourra changer pour le mieux ses relations avec les Autochtones.

Permettez-moi de citer le député. En fin de semaine, on lui a demandé à quelles dépenses, parmi celles qui ont été annoncées, il ne donnerait pas suite, et il a répondu « aucune ».

* * *

LES DÉPENSES PUBLIQUES

M. Peter MacKay (Nova-Centre, PCC): Monsieur le Président, nous agissons mieux, plus rapidement et avec plus d'honnêteté.

Selon un sondage de la maison Ipsos-Reid, les Canadiens ne seront pas dupes. Soixante pour cent des électeurs estiment que les libéraux « ne s'attaquent à ces enjeux qu'après des années de négligence » et il s'agit là d'un effort cynique pour acheter des votes. La situation est tellement grave que même des libéraux la dénoncent. Le député de Sarnia—Lambton s'est dit dégoûté par les annonces de dépenses.

C'est ce genre de tentative classique, désespérée et partisane pour acheter des votes qui a donné lieu au Programme de commandites. Le premier ministre croit-il vraiment que jeter de l'argent par les fenêtres à la veille d'élections fera oublier aux Canadiens le sordide bilan de gaspillage, de mauvaise gestion et de corruption de son gouvernement?

• (1420)

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, permettez-moi de terminer cette citation. La question qu'on a posée au député le week-end dernier, à une station de radio de Radio-Canada, concernait les annonces de dépenses du gouvernement. On lui a demandé: « Laquelle de ces choses ne feriez-vous pas? » Le chef adjoint du Parti conservateur a répondu:

Nous répondons sans équivoque que nous n'annulerions aucune de ces choses et que nous n'en écarterions aucune.

M. Peter MacKay (Nova-Centre, PCC): Monsieur le Président, je le répète, nous avons un vrai programme conservateur auquel les Canadiens adhéreront au cours de ces élections.

Hier, le premier ministre s'est vanté en disant que tous les montants mentionnés dans les annonces du gouvernement fédéral étaient prévus dans le budget. Bien sûr. Il a dit cela même si le ministre des Finances a admis vendredi dernier que le récent mini-budget renfermait une erreur de plus de 200 millions de dollars. De toute façon, son bilan au sujet des fiducies de revenu et des prévisions des excédents budgétaires est quelque peu douteux.

Noël approche et le premier ministre et ses lutins ont déclenché une tempête d'annonces de dépenses pour tenter d'acheter les votes des Canadiens. Combien d'autres erreurs et de mauvais calculs le gouvernement libéral a-t-il faits pour essayer d'acheter les Canadiens avec...

Questions orales

Le Président: Le ministre des Finances a la parole.

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je réponds par une autre question: combien d'excédents budgétaires le gouvernement a-t-il enregistrés? Je peux le dire au député. Il y a en cinq de plus dans le cadre financier. C'est le meilleur bilan financier de tout gouvernement canadien depuis 1867.

Contrairement au parti d'en face, nous défendons les chômeurs en concluant de nouvelles ententes relatives au marché du travail. Nous défendons nos soldats en leur fournissant du nouveau matériel militaire. Nous défendons...

Le Président: Le député de Medicine Hat a la parole.

* * *

LES FIDUCIES DE REVENU

M. Monte Solberg (Medicine Hat, PCC): Monsieur le Président, le député a tout à fait raison. Il sera aux côtés des sans-emploi.

La semaine dernière, plusieurs reportages ont fait état de possibles délits d'initiés résultant d'une fuite émanant du cabinet du ministre des Finances. Voici ce qu'un petit investisseur nous a écrit:

Les dernières révélations ont été faites à une poignée d'initiés de Bay Street. [...] Personnellement, j'ai perdu quelque 2 000 \$. [...] Selon moi, les auteurs de délits d'initiés devraient être pris à partie et emprisonnés.

Le ministre comprend certainement que la confiance des investisseurs doit être maintenue. Pourquoi n'appelle-t-il pas la GRC? Que craint-il?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, des autorités indépendantes supervisent toutes les activités boursières et mènent des enquêtes sur ces activités. Ce sont elles qui décideront, sans aucune ingérence de la part du député ou du gouvernement. Je crois que toutes les règles de l'art ont été respectées.

On observe la même chose que l'année dernière à la Chambre des communes. Les commentaires insensés qui ont fusé à propos du crime organisé la semaine dernière sont du même ordre que ceux qu'on a entendus l'année dernière au sujet de la pornographie juvénile. Ce n'est qu'une autre campagne de salissage menée par le Parti conservateur.

M. Monte Solberg (Medicine Hat, PCC): Monsieur le Président, ce fut un crime de 100 millions de dollars, et il a été très bien organisé. Je me demande comment on pourrait qualifier ce crime autrement.

Le grand argentier du Canada a dit qu'il préférerait protéger le Parti libéral que de protéger les petits investisseurs. C'est inacceptable. Un autre investisseur nous a écrit ceci:

Je veux savoir qui a été prévenu « à l'avance », quels « initiés » au sein du Parti libéral ont eu de l'information privilégiée par rapport à l'annonce soudaine qui a été faite[...]

Cette personne a perdu 5 000 \$. C'est tout ce que nous voulons savoir. Quand le ministre va-t-il cesser de protéger...

• (1425)

Le Président: Le ministre des Finances a la parole.

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, les allégations du député sont fausses. Elles sont plus que méprisantes.

[Français]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, depuis une semaine, nous questionnons la ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile concernant les avions-prisons de la CIA, mais le Bloc québécois n'a toujours pas obtenu de réponse. Pourtant, un journaliste d'un grand quotidien a été en mesure d'obtenir des registres de vols et d'en conclure que les avions-prisons américains ont fait 55 escales en sol canadien au cours des quatre dernières années.

Comment la ministre peut-elle expliquer qu'elle n'ait aucune information à nous donner, alors que les médias, simplement en consultant les registres de vols, ont pu répondre à nos questions?

[Traduction]

L'hon. Anne McLellan (vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, permettez-moi de répéter à nouveau à notre collègue bloquiste qu'à ma connaissance, les vols dont il a parlé ont été soumis aux normes de fonctionnement habituelles. Sauf erreur, il n'y a pas de renseignements crédibles sur les vols mentionnés laissant entendre que ces avions ont été utilisés pour faire entrer au Canada des personnes soupçonnées de terrorisme ou les en faire sortir ou que des activités illégales ont eu lieu.

Le député bloquiste va recevoir de ma part, plus tard cet après-midi, une réponse à sa lettre. J'ai demandé que d'autres enquêtes soient faites au sujet de tous les vols en question.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, il a été prouvé que ces avions appartiennent à des compagnies qui appartiennent à la CIA dont le siège social est une boîte postale à Washington.

Or, je demande ceci à la ministre. Comme l'ont fait la Suisse, l'Islande et le Conseil de l'Europe, par exemple, la ministre s'est-elle informée auprès du gouvernement américain afin de savoir si ces avions qui appartiennent à la CIA transportaient des prisonniers? A-t-elle entrepris des démarches?

[Traduction]

L'hon. Anne McLellan (vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue, le ministre des Affaires étrangères, a précisé clairement que si nous avons des preuves raisonnables ou des renseignements permettant de croire que des actes contraires à la législation canadienne ou au droit international ont été commis, il en saisira son homologue, la secrétaire d'État américaine.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, à la même question posée au ministre des Affaires étrangères, vendredi, il nous a répondu qu'il confierait la question à la ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile ou au ministre des Transports. On se renvoie la balle comme dans l'affaire des commandites. On ne veut pas répondre. Voilà le problème.

Alors, je lui pose la question. Cela ne l'intrigue-t-elle pas un peu que ces avions aient fait escale à Guantánamo et à Fort Peary, une base de la CIA aux États-Unis? Pourrait-elle vérifier? On ne lui parle pas de New York, Los Angeles ou Washington, mais de Guantánamo — très peu de touristes vont dans ce coin-là.

[Traduction]

L'hon. Anne McLellan (vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, je le répète, rien ne nous permet de croire qu'il y a eu des activités illégales reliées à l'utilisation de ces avions. J'ai également signalé à la Chambre à un certain nombre de reprises que nous n'avons aucune raison de penser qu'un avion ait servi à des extraditions extraordinaires.

Je vais à nouveau dire clairement au député que si nous recevons des renseignements nous permettant de croire à des activités illégales relativement à ces avions, nous en saisirons manifestement les États-Unis.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, on constate la même attitude qu'en ce qui concerne les commandites. On nous disait alors que les règles avaient été respectées, qu'on n'avait aucune raison de croire qu'elles ne l'avaient pas été et, s'il y avait des informations, de les leur envoyer.

Les libéraux sont en poste. Il est du devoir de la ministre de vérifier. Je ne lui demande pas si elle a des informations. En effet, si l'on ne veut pas avoir de l'information, on n'a rien qu'à ne pas en demander. Si l'on ne veut pas voir, on se ferme les yeux. Si l'on ne veut pas entendre, on se bouche les oreilles.

La ministre a-t-elle fait des démarches auprès des États-Unis pour demander que fassent ces avions au Canada, pour se rendre à Guantánamo? Telle est la question. Qu'elle y réponde!

[Traduction]

L'hon. Anne McLellan (vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, je peux garantir au député que mes fonctionnaires assurent le suivi relativement à cette affaire.

Je le répète, nous n'avons aucune information crédible ou raisonnable nous permettant de penser que ces avions ont servi à des activités illégales et, chose certaine, nous n'avons aucun renseignement fiable nous permettant de penser qu'ils aient servi à des extraditions extraordinaires.

Si mes fonctionnaires soulevaient ce type de questions sérieuses à cet égard, si je recevais des renseignements me permettant de croire que de tels actes ont eu lieu, il est évident que mon collègue, le ministre des Affaires étrangères, demanderait des explications à la secrétaire d'État américaine.

* * *

• (1430)

TERASEN INC.

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, c'est clair que le gouvernement n'est absolument pas intéressé à en apprendre davantage sur les Canadiens. Il ne veut pas savoir la vérité. En voici un autre exemple.

Le premier ministre sait que Terasen Gas est à vendre. Cette entreprise sera vendue aux Américains. Pourtant, il n'y a pas d'audiences publiques. Encore une fois, les libéraux ne veulent pas connaître les faits. C'est un autre morceau du Canada qui sera bradé.

Questions orales

Notre gaz et notre eau sont vendus aux Américains. Un ministre a dit la semaine dernière que cette vente était une bonne chose. Le premier ministre peut-il nous dire ce qu'il y a de bon dans une telle braderie?

[Français]

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, l'information que possède le député est incorrecte. Il n'est absolument pas question de vendre nos ressources naturelles. Celles-ci appartiennent toujours à ce pays, à la province de la Colombie-Britannique.

Cela étant dit, nous avons examiné tous les éléments du dossier et, selon la Loi sur Investissement Canada, nous concluons que cela rapportera des dividendes importants pour l'ensemble des gens de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. À cet égard, nous avons alors accepté la transaction.

* * *

[Traduction]

LA SANTÉ

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, c'est clair que le gouvernement ne sait pas ce qui se passe. Nous parlons de la vente d'un réseau d'alimentation en gaz naturel et également d'un réseau de distribution d'eau potable qui assurent l'approvisionnement de Canadiens.

C'est la même chose dans le domaine de la santé. Il y a une américanisation larvée des soins de santé. En Colombie-Britannique, on trouve maintenant des cliniques qui demandent 1 200 \$ à la première consultation et 2 300 \$ par année à ceux qui veulent demeurer membres de la clientèle. C'est la façon des libéraux de régler le problème des listes d'attente. Les gens peuvent payer pour passer en avant des autres.

Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas été honnête sur toute la question de la privatisation des soins de santé à l'occasion des dernières élections?

L'hon. Ujjal Dosanjh (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, je veux que le chef du NPD sache que, depuis dix ans, chaque année, l'une ou l'autre des provinces a été pénalisée en vertu de la Loi canadienne sur la santé, et nous continuerons d'appliquer ces pénalités. Le chef du NPD doit savoir que nous investirons 41 milliards de dollars dans la santé au cours des dix prochaines années.

Je veux qu'il se rende compte qu'il a cessé de collaborer avec nous à renforcer le régime public des soins de santé pour se ranger du côté des conservateurs, dont le seul but est de saigner à blanc ce système et de mettre un terme au régime fédéral. Je lui demande d'assumer cette responsabilité face aux Canadiens.

* * *

LES FIDUCIES DE REVENU

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, PCC): Monsieur le Président, voici comment un banquier a décrit le scandale libéral des fiducies de revenu dans le *Financial Post*:

Le gouvernement a coulé la nouvelle à ses amis et aux membres de son réseau dans le milieu des affaires et [...] a provoqué la panique chez les petits investisseurs, qui ont vendu leurs parts. C'est brutal. C'est digne du tiers monde. C'est incroyable. Le gouvernement dit ensuite à un groupe d'initiés de Bay Street ce qu'il fera pour qu'ils puissent engranger les profits et il le fait. C'est dément.

Questions orales

Conformément à la culture libérale du « tout m'est dû », de puissants initiés réalisent des profits aux dépens des Canadiens ordinaires. Pourquoi de puissants initiés libéraux ont-ils une fois de plus bénéficié de l'accès à des renseignements qui auraient dû rester secrets?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, les allégations du député sont tout à fait fausses. Je ne pense pas avoir de leçons à recevoir d'un député qui a Conrad Black comme saint patron.

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, PCC): Monsieur le Président, je présume que c'est le Conrad Black qui a fait un don de 50 000 \$ pour la course à la direction du premier ministre.

Le ministre des Finances répond comme les libéraux le font tout le temps au début des scandales où ils sont mis en cause: il nie. Mais comment le ministre des Finances peut-il parler avec autant d'assurance? L'activité sur certains titres a triplé dans les deux heures qui ont précédé son annonce. Al Rosen, un comptable judiciaire reconnu, a déclaré qu'il « est clair qu'il y a eu une fuite entre [...] 14 et 16 heures ».

Les questions que je pose au ministre des Finances sont les suivantes: qui savait quoi dans son bureau? A-t-il fait enquête dans son propre bureau? Sinon, comment peut-il être si certain qu'il n'y a pas eu de fuite?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, pour le bien du pays, c'est une bonne chose que le député ne soit pas responsable des bourses au Canada. Il existe des autorités compétentes en place pour s'occuper de ces choses. Elles assurent une supervision. Elles font enquête. Elles feront ce qu'elles estiment nécessaire en l'occurrence.

• (1435)

M. Peter Van Loan (York—Simcoe, PCC): Monsieur le Président, à une époque — mais les choses ont bien changé sous le gouvernement libéral — le ministre des Finances devait donner sa démission si le contenu du budget faisait l'objet d'une fuite. Cette pratique reposait sur le principe selon lequel les renseignements confidentiels ne devraient pas profiter aux amis du gouvernement. De nos jours, les fuites sont courantes, en partie parce que le gouvernement, qui a tourné le dos aux pratiques financières normales et prudentes, fait des annonces de nature budgétaire presque toutes les semaines au lieu de tous les ans.

Le premier ministre vient de proposer le rétablissement de la responsabilité ministérielle traditionnelle pour nous prouver qu'il mettra fin à la corruption. Cela s'appliquera-t-il aux récentes allégations de transactions d'initiés concernant des mesures fiscales? Ou est-ce que le premier ministre blaguait quand il a annoncé le rétablissement du principe de la responsabilité ministérielle?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le fait est qu'aucune de ces allégations n'est crédible. D'ailleurs, ce sont là les reproches bidons préélectorales traditionnels de l'opposition. Les propos de ces députés sont infondés.

M. Peter Van Loan (York—Simcoe, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens ne seront pas surpris si la dernière promesse du premier ministre de mettre fin à la corruption a la durée de vie d'une drosophile. Après tout, il y a beaucoup de pourriture au sein du gouvernement.

C'est le ministre des Finances qui, à l'origine, a semé le doute sur les marchés en faisant des remarques irréflechies. Ensuite, d'après Al Rosen, l'un de nos experts financiers les plus respectés, on a des preuves que certaines personnes connaissaient d'avance la nouvelle politique fiscale du ministre, et en ont profité.

Le ministre des Finances assumera-t-il la responsabilité pour cette situation? Ou est-ce qu'il y a toujours, comme l'a dit le juge Gomery, un « refus de ministres [...] d'admettre leur responsabilité »?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je fais remarquer au député que le juge Gomery a dit à propos de mes activités quand j'étais ministre des Travaux publics qu'elles représentaient la « norme » qui aurait dû être appliquée dans ce dossier. Je suis reconnaissant au juge Gomery d'avoir dit cela.

* * *

[Français]

LE PROTOCOLE DE KYOTO

M. Guy Côté (Portneuf—Jacques-Cartier, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement fédéral veut imposer ses conditions et choisir les projets que le Québec pourra réaliser en matière d'environnement, alors qu'Ottawa a dépensé 66 milliards de dollars dans le développement du pétrole, du gaz et du charbon, et un maigre montant de 329 millions de dollars pour les énergies propres comme l'énergie éolienne entre 1970 et 1999.

L'entente devait suivre le modèle adopté pour le programme d'infrastructures municipales, où le Québec a le dernier mot dans le choix des projets.

Comment ce gouvernement peut-il avoir la prétention de dire au Québec quoi faire?

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, il est dans notre intention de travailler en partenariat avec les provinces, justement pour lutter contre le réchauffement de la planète.

L'environnement est un domaine de compétence partagée. Les négociations se poursuivent intensément et nous espérons toujours conclure des ententes avec l'ensemble des provinces.

M. Guy Côté (Portneuf—Jacques-Cartier, BQ): Monsieur le Président, on apprend qu'Ottawa voudrait choisir des projets présentés par des municipalités et par des villes du Québec. C'est à cause de son attitude paternaliste que la population n'a plus confiance dans ce gouvernement.

Le gouvernement entend-il faire marche arrière, abandonner son approche paternaliste et faire en sorte que le Québec soit le seul maître d'oeuvre de cette entente qui relève de ses compétences et qui s'appliquera sur son territoire?

L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, c'est de l'opportunisme de la part du Bloc, qui veut provoquer des élections justement afin qu'on ne continue pas de s'occuper des dossiers qui sont très importants pour les Québécois et les autres Canadiens.

Nous sommes prêts à continuer à négocier avec l'ensemble des provinces pour conclure une entente, pour que tous ensemble nous fassions face à ce défi important qu'est le réchauffement de la planète.

* * *

L'AIDE INTERNATIONALE

Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre soutient qu'il consacre beaucoup d'argent pour l'aide internationale. Ce n'est pourtant pas l'opinion de son ami Bono.

Questions orales

Quand les libéraux ont pris le pouvoir en 1993, le volume de cette aide représentait 0,44 p. 100 du produit intérieur brut. Malgré les beaux discours du premier ministre, cette part est tombée à 0,30 p. 100. Dans ces conditions, il est très difficile de faire confiance à ce gouvernement.

Le premier ministre peut-il admettre que la baisse est très importante pour quelqu'un qui avait promis de faire beaucoup plus et beaucoup mieux?

[Traduction]

L'hon. Aileen Carroll (ministre de la Coopération internationale, Lib.): Monsieur le Président, il est important de souligner que le gouvernement a augmenté le budget de l'aide au développement de 8 p. 100 l'an dernier, et de 8 p. 100 cette année. En fait, il a consenti des sommes supérieures à cela. Cela signifie que notre budget d'aide aura doublé d'ici 2010. J'ai aussi expliqué à la Chambre l'efficacité de notre aide. Je suis absolument consternée par les critiques de ce parti qui s'est prononcé contre le projet de loi C-48, une mesure législative qui prévoyait une hausse importante de notre budget d'aide.

• (1440)

[Français]

Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ): Monsieur le Président, si le premier ministre et la ministre sont vraiment sérieux, peuvent-ils s'engager à ce que le Canada atteigne la cible demandée par l'ONU puisque, au rythme actuel, cet objectif ne sera atteint qu'en 2035?

[Traduction]

L'hon. Aileen Carroll (ministre de la Coopération internationale, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre a dit très clairement que l'aide atteindra 0,7 p. 100. Il l'a déclaré publiquement et il entend tenir parole, mais comme il le fait toujours avec les questions de ce genre, il aborde celle-ci en se montrant très prudent sur le plan budgétaire. Il a dit très clairement que, lorsqu'il pourra atteindre cet objectif et qu'il aura arrêté un plan à cette fin, il l'annoncera publiquement.

À mon avis, il convient de rappeler que le Canada a une réputation irréprochable lorsqu'il s'agit de déboursier les sommes qu'il s'engage à verser. Parfois, certains pays fixent des échéances et prennent des engagements, mais ne respectent pas ceux-ci.

* * *

[Français]

LE PROGRAMME DE COMMANDITES

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): Monsieur le Président, le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux veut nous convaincre que le Parti libéral du Canada a remboursé aux contribuables chaque cent reçu de manière illicite. Cependant, selon le juge Gomery, il manque encore 40 millions de dollars et personne ne peut les retrouver.

Les élections approchent. Un gouvernement conservateur poursuivra sans relâche le Parti libéral afin de recouvrer les millions de dollars qui ont disparu du Trésor public. Pourquoi ce gouvernement libéral ne manifeste-t-il pas la même volonté?

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je ne sais pas si c'est une maladie au sein du Parti conservateur, mais ces temps-ci ils inventent. Son chef a inventé le fait que le juge Gomery avait parlé de crime organisé et lui essaye d'inventer le fait que le juge Gomery a dit qu'il manquait 40 millions

de dollars. Les deux mentent et les deux ont inventé cela de toutes pièces.

[Traduction]

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): Monsieur le Président, nous disons que les libéraux parlent plus qu'ils n'agissent pour nettoyer le dégât des commandites. Les libéraux ont indiqué qu'ils rembourseraient l'argent volé. Le juge Gomery a dit que 40 millions de dollars ont été volés. Les libéraux ont déclaré avoir remboursé 1 million de dollars. Seuls les partisans libéraux qui ont des écailles sur les yeux peuvent gober ces calculs des libéraux.

Les libéraux ont dit qu'ils poursuivraient ceux qui ont reçu de l'argent volé, mais le premier ministre n'a tenu responsable aucun des dix-huit candidats libéraux qui, en 1997, ont reçu des fonds illégaux provenant du Programme de commandites. Pourquoi les libéraux ne joignent-ils pas le geste à la parole en ce qui concerne le scandale des commandites? Les contribuables ne méritent-ils pas mieux?

L'hon. Scott Brison (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, le Parti libéral du Canada a remboursé tout l'argent reçu de façon inappropriée par suite de ces activités. De plus, l'analyse est fondée sur les constatations du juge Gomery.

Les conservateurs peuvent collaborer avec les séparatistes et tirer des chiffres d'un chapeau pour ternir la réputation de bonnes personnes qui participent à la vie politique, mais notre analyse se fonde sur le rapport du juge Gomery. Nous faisons confiance au juge Gomery, non aux séparatistes et aux conservateurs.

* * *

LES CANADIENS D'ORIGINE CHINOISE

M. John Cummins (Delta—Richmond-Est, PCC): Monsieur le Président, cela fait des années que le Parti conservateur travaille afin que soit corrigée l'injustice faite aux Canadiens d'origine chinoise avec l'infâme taxe d'entrée qui leur a été imposée.

La semaine dernière, dans le cadre de sa vague de promesses pré-électorales bidon, le gouvernement a annoncé le versement de 2,5 millions de dollars à un groupe, ce qui a eu pour effet d'en contrarier beaucoup d'autres qui se sont sentis exclus, notamment la coalition des payeurs de la taxe d'entrée, sans compter les payeurs de cette taxe qui sont encore vivants.

Pourquoi le gouvernement a-t-il fait cette annonce à la hâte, créant ainsi des dissensions au sein de la collectivité chinoise, au lieu de s'efforcer de créer un consensus?

L'hon. Raymond Chan (ministre d'État (Multiculturalisme), Lib.): Monsieur le Président, la question du député renferme un grand nombre d'erreurs quant aux faits. Premièrement, c'est la proposition du parti de l'opposition, dans l'avant-projet de loi, qui ne parle que d'un seul groupe. L'entente que nous avons signée jouit de l'appui du groupe SUCCESS, à Vancouver, et du centre culturel, à Toronto. Nous avons aussi l'appui du centre culturel de Montréal et d'un grand nombre d'autres groupes au pays qui représentent la collectivité chinoise. Par conséquent, nous n'avons pas traité avec un seul groupe.

*Questions orales***LE MULTICULTURALISME**

M. Tom Lukiwski (Regina—Lumsden—Lake Centre, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens de descendance ukrainienne s'opposent à la récente nomination du candidat libéral, M. Michael Ignatieff. Ce dernier traite les Ukrainiens de petits Russes et parle du dédain qu'il éprouve à leur égard...

Des voix: Oh, oh!

M. Tom Lukiwski: J'en arrive bientôt à ma question. M. Ignatieff a dit que l'indépendance de l'Ukraine évoquait des images de chemises de paysan et des plaintes nasillardes d'instruments de musique ethniques.

Le Canada est un pays tolérant et multiculturel. Le ministre va-t-il se joindre à moi pour dénoncer les propos de Michael Ignatieff?

Des voix: Oh, oh!

• (1445)

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Davenport a la parole.

* * *

LA JUSTICE

M. Mario Silva (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de la Justice et procureur général du Canada.

L'été dernier, les crimes violents perpétrés avec des armes à feu ont augmenté de façon spectaculaire à Toronto, ce qui préoccupe énormément les habitants de la plus grande ville du Canada.

Le ministre de la Justice pourrait-il nous dire quelles mesures ont été prises pour régler la question de l'accroissement des actes de violence commis avec des armes à feu?

L'hon. Irwin Cotler (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, vendredi dernier, j'ai présenté 12 modifications législatives au Code criminel, qui font partie d'une stratégie à trois volets visant à faire échec à la violence commise avec des armes à feu ou par les gangs. Cette initiative est un message de dénonciation énergique qui vise à faire comprendre que de tels crimes seront traités avec tout le sérieux qu'ils méritent.

Les textes de loi ne sont qu'une partie de la solution. Nous cherchons également des méthodes plus efficaces pour les faire respecter et des ressources pour lutter contre les racines du crime autant que contre le crime lui-même.

* * *

LES FIDUCIES DE REVENU

Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD): Monsieur le Président, les Canadiens ont toutes les raisons d'être inquiets face à la possibilité que des transactions d'initiés aient pu être conclues juste avant les annonces faites la semaine dernière au sujet des fiducies de revenu. Il va de soi qu'Al Rosen, un juricomptable respecté, ne peut être accusé de se livrer à une campagne de salissage.

Je demande donc au ministre des Finances qui, je crois, se considère lui-même comme un homme d'honneur et de principe, s'il ne voudrait pas clarifier la situation, ordonner une enquête immédiate et nous dire dès aujourd'hui qui dirigerait cette enquête.

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, il y a des instances appropriées et indépendantes qui supervisent toutes les activités boursières et qui font enquête au

besoin. Elles prendront elles-mêmes la décision qui s'impose, sans attendre les conseils politiques de la Chambre ou de qui que ce soit.

* * *

LE RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA

Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD): Monsieur le Président, si le ministre ne prends pas ces préoccupations au sérieux, j'espère que la GRC le fera.

Permettez-moi de poser une question au ministre sur un autre sujet grave, soit l'état du système de pensions du Canada, après 12 ans d'inaction de la part des libéraux. Maintenant, sorti de nulle part, un ancien membre du club du premier ministre, David Dodge, de la Banque du Canada, se met à faire des déclarations publiques sur l'investissement de nos pensions dans des partenariats public-privé controversés et à favoriser encore plus d'utilisations abusives des excédents des régimes de retraite des travailleurs.

Pourquoi le gouvernement ne prend-il pas position? Peut-être ne croit-il pas qu'il doit défendre les travailleurs canadiens et leur régime de retraite?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, la sécurité des régimes de retraite est extrêmement importante. C'est pourquoi, par exemple, nous avons lancé un processus de consultation sur les régimes de retraite à prestations déterminées. Nous avons bon espoir que cela nous orientera dans de nouvelles directions intéressantes et importantes pour l'avenir.

En ce qui a trait aux allusions de la députée sur le gouverneur Dodge de la Banque du Canada, ses commentaires sont choquants. C'est le gouverneur Dodge, lorsqu'il était sous-ministre des Finances, qui a aidé à faire en sorte que le Régime de pensions du Canada soit solide sur le plan actuariel pour les 75 prochaines années.

* * *

LES FIDUCIES DE REVENU

M. Monte Solberg (Medicine Hat, PCC): Monsieur le Président, le ministre des Finances continue de louvoyer et d'esquiver les questions. Sa fausse indignation est très peu crédible.

Je ne veux pas parler de la Bourse de Toronto. Je veux plutôt parler du cabinet du ministre des Finances et de son obligation fiduciaire de veiller à ce qu'il n'y ait pas de fuite de renseignements susceptibles de profiter à des initiés. Je répète à nouveau ma question fort simple. Pourquoi le ministre n'accepte-t-il pas à tout le moins de questionner les gens de son propre bureau pour s'assurer qu'ils ont respecté le secret?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je suis convaincu que les membres de mon cabinet et les fonctionnaires du ministère des Finances n'ont rien à se reprocher et qu'ils ont respecté toutes les règles.

M. Monte Solberg (Medicine Hat, PCC): Monsieur le Président, c'était une belle dérobade, mais le ministre n'a pas répondu à la question. Le ministre des Finances a des obligations. Il doit veiller à ce que la confiance à l'égard des marchés financiers canadiens soit maintenue. Toutefois, compte tenu de toutes ces allégations qui pèsent contre lui et contre son ministère, cette confiance ne peut être assurée.

Si le ministre lui-même n'est pas prêt à interroger les gens de son propre ministère et à leur demander s'ils se sont rendus responsables d'une fuite d'informations, quand demandera-t-il à la GRC de mener une enquête en bonne et due forme?

Questions orales

•(1450)

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, j'ai déjà souligné que je n'avais aucun doute à cet égard. J'ai également souligné qu'il existe un organisme d'enquête approprié, c'est-à-dire la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario, qui prendra les mesures qui s'imposeront dans les circonstances. C'est son travail.

* * *

LES GARDERIES

Mme Rona Ambrose (Edmonton—Spruce Grove, PCC): Monsieur le Président, pourquoi le gouvernement a-t-il si peur de laisser les femmes prendre leurs propres décisions au sujet des garderies? Le gouvernement veut imposer des choix aux Canadiennes et leur dire qu'elles ne sont pas capables de décider comment dépenser leur argent.

Le Pati conservateur croit que les femmes devraient être traitées de manière équitable. Notre programme de garderies est progressiste, souple et universel et donne à toutes les femmes le même pouvoir. Nous ne doutons pas un seul instant que les femmes puissent faire leurs propres choix en matière de garderies.

Quand le gouvernement commencera-t-il à respecter les choix que les femmes veulent faire elle-mêmes?

L'hon. Ken Dryden (ministre du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit à quelques reprises, il y a 19 mois il ne se passait pratiquement rien au Canada sur le plan des garderies, et il ne se serait rien passé de plus si le gouvernement n'avait pas engagé 5 milliards de dollars sur cinq ans. Depuis le début de la présente législature, il y a 13 mois, tout ce que l'autre côté nous a offert n'est que mots, jeux et bruit. De ce côté-ci, nous avons agi: dix provinces, dix ententes.

* * *

LA JUSTICE

M. Vic Toews (Provencher, PCC): Monsieur le Président, le ministre de la Justice a affirmé à plusieurs reprises qu'il s'opposait personnellement à l'imposition de peines d'emprisonnement minimales pour les auteurs de crimes avec violence. Toutefois, à la veille de la tenue d'élections fédérales, il souscrit maintenant à l'idée des peines d'emprisonnement minimales, parce que les sondages montrent que 82 p. 100 des Canadiens appuient ces mesures.

Pourquoi le ministre continue-t-il d'insulter les victimes de crimes et tous ceux qui sont touchés par la violence armée en ne proposant une mesure législative que dans le cadre d'un futile exercice de relations publiques, alors qu'il sait bien qu'elle ne pourra être adoptée?

L'hon. Irwin Cotler (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, s'il y a une chose que nous ne voulons pas faire, c'est exploiter les victimes de crimes. J'ai tout simplement donné suite à la recommandation faite à l'unanimité par les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux de la Justice au cours de leur réunion de novembre dernier. J'ai affirmé que je déposerais une mesure législative en ce sens avec toute la diligence voulue, et c'est exactement ce que j'ai fait.

* * *

[Français]

LE PROGRAMME DE COMMANDITES

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Monsieur le Président, le jour du dépôt du rapport

Gomery, le 1^{er} novembre dernier, Jean Chrétien a soutenu devant les médias qu'il avait donné ordre aux ministres siégeant au Conseil du Trésor de vérifier si tout était conforme, et que ceux-ci ont répondu oui, qu'il n'y avait pas de problème.

La ministre des Affaires intergouvernementales, qui était alors présidente du Conseil du Trésor, peut-elle confirmer que Jean Chrétien a donné un tel ordre et qu'elle lui a dit que tout était correct?

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, n'essayons pas de changer les conclusions du juge Gomery que voici. À la page 444, de sa plume, le juge Gomery dit: « Il y a lieu d'exonérer M. Martin, au même titre que tout autre ministre du caucus québécois, de tout blâme pour imprudence ou négligence [...] » Il me semble que c'est clair. C'est très clair.

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Monsieur le Président, de deux choses l'une: ou bien la ministre confirme les propos de Jean Chrétien selon lesquels le Conseil du Trésor l'avait rassuré que tout allait bien, ce qui démontre qu'elle a fermé les yeux et cautionné toute l'affaire, comme le premier ministre, d'ailleurs; ou bien elle nous dit que c'est M. Chrétien qui a menti. Laquelle des deux hypothèses est la bonne? Qui dit vrai?

L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je pense que le député est dur de la feuille. Celui qui dit vrai, c'est le juge Gomery et celui-ci dit qu'il y a lieu d'exonérer le premier ministre, au même titre que tout autre ministre du caucus québécois, de tout blâme pour imprudence ou négligence.

Cela les écoeure parce que le Bloc québécois a fait du salissage. Il ont voulu salir des réputations et le juge Gomery dit le contraire du Bloc. Ils ne peuvent pas le digérer. Qu'ils lisent et relisent le rapport. Il y a une vérité, c'est celle du juge Gomery.

* * *

•(1455)

[Traduction]

LES FIDUCIES DE REVENU

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, PCC): Monsieur le Président, l'attitude imperturbable du ministre des Finances face à cette évidente fuite d'information provenant de son cabinet est franchement singulière parce que, selon des banquiers, des investisseurs, des observateurs du marché et des juricomptables, il y a eu à tout le moins apparence de fuite. Nombre d'entre eux disent qu'il y a clairement eu une fuite qui a occasionné des opérations de bourse massives qui ont profité à de puissants initiés.

Pourquoi le ministre n'a-t-il aucune curiosité à cet égard? Pourquoi n'a-t-il pas lui-même posé des questions? Craint-il d'être tenu responsable de cette fuite?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, d'abord, soyons clairs. Il n'y a pas de preuves de fuite. Ce ne sont que des conjectures provenant, notamment, de l'opposition.

Le député a demandé si j'avais fait une enquête auprès de mes collaborateurs et de mon ministère. Je l'ai fait, et j'ai la conviction que toutes les exigences ont été remplies. Au-delà de ça, si une étude plus poussée est nécessaire, c'est la prérogative de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario, qui n'a pas besoin de l'intervention politique des gens d'en face.

*Questions orales***LA SANTÉ**

M. Steven Fletcher (Charleswood—St. James—Assiniboia, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens espèrent toujours qu'on prendra des mesures concrètes au sujet des délais d'attente dans le secteur des soins de santé. Les repères auraient dû être annoncés il y a bien longtemps. Le gouvernement va tomber dans quelques heures. La solution promise pour une génération est devenue la plus grande promesse non tenue en une génération.

Le gouvernement va-t-il enfin annoncer les repères sur les délais d'attente, ou est-ce que ce sera une autre promesse non tenue?

L'hon. Ujjal Dosanjh (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, ce qui est ironique, c'est que nous allions annoncer ces repères en décembre. Tous les partis d'opposition veulent maintenant se lancer dans une campagne électorale, et ils demandent où sont les repères sur les délais d'attente. Ils seront annoncés sous peu.

Nous n'avons aucune leçon à recevoir d'un parti qui veut maximiser les soins de santé privés. Le député a dit publiquement que nous ne devrions pas nous borner à préconiser l'universalité des soins. Or, nous allons défendre l'universalité des soins au Canada.

* * *

LES RESSOURCES HUMAINES ET LE DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES

Mme Ruby Dhalla (Brampton—Springdale, Lib.): Monsieur le Président, le Canada est un des rares pays à faire preuve de leadership et à accorder des prestations de soignant aux travailleurs. Le gouvernement a récemment saisi la possibilité de définir ce qu'est un aidant naturel et d'offrir de l'espoir à ces personnes lorsqu'elles en ont besoin.

La ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences pourrait-elle faire part à la Chambre des modifications attendues à ce très important programme?

L'hon. Belinda Stronach (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et ministre responsable du renouveau démocratique, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement a reconnu qu'il était possible d'améliorer le programme de prestations de soignant afin que davantage de gens en profitent.

Je suis heureuse de faire savoir à la Chambre que nous avons apporté d'importantes améliorations à la prestation de soignant. Cette prestation ne sera plus limitée aux membres de la famille immédiate. À compter de janvier, les Canadiens pourront désigner la personne de leur choix comme soignant. Cela se traduira par un soutien du revenu temporaire et aussi par la sécurité d'emploi. C'est une excellente nouvelle pour les Canadiens.

* * *

LE PROGRAMME DE COMMANDITES

M. Paul Forseth (New Westminster—Coquitlam, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement a conçu et appliqué le scandaleux Programme de commandites dans l'intérêt du Parti libéral. Au moins 565 personnes et groupes ont été impliqués dans ce programme pendant de nombreuses années. Les libéraux prétendent avoir remis au gouvernement du Canada un chèque de 1,14 million de dollars comme versement initial visant à rembourser les fonds publics qui ont été volés.

Pour nous montrer que les libéraux disent bien la vérité cette fois-ci, le gouvernement va-t-il publier une copie des deux côtés du chèque du Parti libéral qu'il est censé avoir encaissé?

L'hon. Scott Brison (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, les députés d'en face tombent plus bas que jamais. En réalité, le Parti libéral du Canada a remboursé aux contribuables chaque cent reçu de manière inappropriée, se fiant à une analyse figurant dans le rapport Gomery. En fin de compte, les libéraux se rangent du côté des Canadiens qui ont confiance dans le travail et l'analyse du juge Gomery. Ce dernier a entendu 172 témoins et examiné plus de 28 millions de pages de documents.

Le juge Gomery désire faire toute la lumière sur cette affaire. Les Canadiens veulent la même chose. Ils ne veulent pas d'élections, contrairement aux conservateurs.

* * *

● (1500)

L'ACCÈS À L'INFORMATION

Mme Helena Guergis (Simcoe—Grey, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement ne s'est pas seulement taillé une réputation à cause de sa culture du « tout m'est dû », mais aussi à cause de sa culture du secret.

Mme Rosemary Ur: Qu'en est-il de vos bijoux?

Mme Helena Guergis: Le commissaire à l'information a noté que le gouvernement fédéral demeure aux prises avec une culture de méfiance et de résistance à l'égard de la loi qui est censée permettre aux citoyens d'avoir accès aux documents gouvernementaux. Les Canadiens veulent faire toute la lumière sur la corruption des libéraux.

Le gouvernement actuel peut-il nous assurer que si les Canadiens votent pour un changement de gouvernement lors des prochaines élections, il n'y aura pas systématiquement déchetage de documents et destruction de dossiers?

L'hon. Reg Alcock (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.): Monsieur le Président, advenant une telle...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je réclame un peu d'ordre pour que nous puissions tous entendre le ministre. Le président du Conseil du Trésor a la parole. La députée de Simcoe—Grey a hâte d'entendre la réponse. Je n'arrive pas à entendre la réponse et le ministre est assis plus près de moi que de la députée. Il faut un peu d'ordre.

L'hon. Reg Alcock: Monsieur le Président, je regrette, je n'ai pas compris l'allusion aux bijoux. Permettez-moi de répéter ma réponse. Dans une telle éventualité, peu probable d'ailleurs, le gouvernement respecterait les politiques comme il le fait toujours.

* * *

[Français]

LA SANTÉ

M. Réal Ménard (Hochelaga, BQ): Monsieur le Président, le ministre de la Santé a annoncé, le 18 novembre dernier, que son gouvernement et les avocats représentant les personnes infectées par l'hépatite C avant 1986 et après 1990 étaient parvenus à une entente. Or l'entente ne porte que sur le dépôt de données techniques, et rien de concluant n'a été négocié quant aux compensations.

Recours au Règlement

Le ministre de la Santé peut-il admettre que son communiqué du 18 novembre n'est que de la fumisterie, qu'aucune victime de l'hépatite C n'a été dédommagée et qu'aucune entente significative n'a été signée à ce jour?

[Traduction]

L'hon. Ujjal Dosanjh (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, nous avons conclu une entente substantielle avec les avocats représentant les victimes infectées avant 1986 et après 1990. Cette entente montre notamment deux choses. Voici des mesures à prendre pour obtenir les preuves pour établir la catégorie, la taille de cette catégorie et la situation des personnes qui en font partie. Ensuite, à la fin de ce processus, il y aura indemnisation pour cette catégorie. C'est un progrès notable par rapport aux propositions antérieures.

* * *

[Français]

LES LANGUES OFFICIELLES

L'hon. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.): Monsieur le Président, le 17 novembre, la Chambre adoptait le projet de loi S-3 qui confirme les obligations du gouvernement du Canada concernant la promotion de la dualité linguistique. Le 22 novembre, le Sénat faisait de même.

Ma question s'adresse au ministre responsable des langues officielles. Quand le projet de loi S-3 sera-t-il en vigueur, afin de protéger les minorités linguistiques au Canada? Peut-il répondre à ma question, étant donné que c'est probablement la dernière question de ma vie que je poserai en cette Chambre?

L'hon. Mauril Bélanger (ministre du Commerce intérieur, leader adjoint du gouvernement à la Chambre des communes, ministre responsable des langues officielles et ministre associé de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question ainsi que d'avoir parrainé le projet de loi S-3.

J'ai le plaisir d'informer la Chambre que ce projet de loi a reçu la sanction royale jeudi dernier. C'est maintenant une loi.

Notre appui à ce projet de loi souligne l'engagement constant de notre gouvernement à l'égard des minorités linguistiques du Canada. Cela contraste avec l'attitude du Bloc qui dit appuyer les populations francophone et anglophone vivant en situation minoritaire, pour ensuite leur tourner le dos en votant contre le projet de loi S-3. C'est un triste spectacle.

* * *

[Traduction]

LA RÉFORME ÉLECTORALE

Mme Carolyn Parrish (Mississauga—Erindale, Ind.): Monsieur le Président, à l'occasion de ma dernière journée à la Chambre, je veux demander quand les Canadiens, en particulier les 10 p. 100 qui soutiennent des petits partis ou des candidats indépendants, auront la satisfaction de savoir que leur vote compte vraiment, dans un système moderne fondé sur la représentation proportionnelle et prévoyant des élections à date fixe?

L'hon. Mauril Bélanger (ministre du Commerce intérieur, leader adjoint du gouvernement à la Chambre des communes, ministre responsable des langues officielles et ministre associé de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, comme la députée le sait, le gouvernement a fait un appel de propositions pour inviter les Canadiens à participer à un processus de consultation très approfondi qui nous permettra de savoir ce qu'ils attendent de leurs

institutions et quelles sont les valeurs qu'ils veulent voir reflétées par leurs institutions parlementaires.

Ce n'est que lorsque nous saurons ce que les Canadiens veulent que le gouvernement ira de l'avant sur cette question. Nous prendrons le temps de bien faire les choses.

* * *

● (1505)

RECOURS AU RÈGLEMENT

BUDGET SUPPLÉMENTAIRE DES DÉPENSES (A), 2005-2006.

L'hon. Dominic LeBlanc (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour fournir davantage d'information à la Chambre concernant le recours au Règlement que le député d'Edmonton—St. Albert a formulé le 23 novembre 2005, à propos du Budget supplémentaire des dépenses.

Le député a essentiellement soulevé deux questions, la première relativement à Service Canada et la deuxième concernant Parc Downsview Park.

Permettez-moi de parler en premier lieu de la question de Service Canada. Comme le député le sait, Service Canada n'est pas inclus dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), ce qui amène le député à dire, quoique de manière erronée, que le budget des dépenses présenté à la Chambre ne reflète pas la réalité. Si je comprends bien l'argument du député, il dit que le gouvernement a créé un nouveau ministère mais que les sommes d'argent qui sont dépensées par ce ministère ne sont pas comprises dans le budget des dépenses.

Le député a tort sur les deux points. Service Canada n'est pas un ministère au sens de la Loi sur la gestion des finances publiques ou de toute autre loi régissant la fonction publique. Le gouvernement n'a jamais présenté Service Canada de cette manière. Il s'agit plutôt d'une initiative horizontale pour la prestation des services et la mise en oeuvre de programmes associés à divers ministères.

Aucun nouveau ministère n'a été créé. Les employés et les ressources consacrés actuellement aux ministères, notamment le ministère du Développement social ainsi que le ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences, demeurent affectés à ces ministères. Toutefois, pour que les Canadiens puissent bénéficier d'un guichet unique et pour que la gestion de cette initiative horizontale innovatrice se fasse de manière intégrée, les fonctionnaires en question sont désormais sous la direction d'une équipe de gestion commune dirigée par la sous-ministre responsable de Service Canada.

Cependant, il est important de souligner que cette sous-ministre n'est pas une sous-ministre au sens de la Loi sur la gestion des finances publiques, contrairement à ce qu'a dit le député. Plutôt, la sous-ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences de même que le sous-ministre du ministère du Développement social délèguent les responsabilités qui leur incombent en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques à la nouvelle sous-ministre, en ce qui a trait aux services fournis par Service Canada.

Recours au Règlement

Bien que, pour étayer son point de vue, le député cite le décret CP 2005-1609 voulant que la sous-ministre chargée de Service Canada ait son propre ministère, il a omis de dire que le décret en question prévoit la nomination conjointe de la sous-ministre chargée de Service Canada en tant que sous-ministre déléguée au ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences ainsi qu'au ministère du Développement social.

Cela reflète le régime de reddition de comptes que je viens de décrire qui permet à ce sous-ministre d'avoir des responsabilités opérationnelles horizontales pour cette importante initiative. Étant donné que Service Canada n'est pas un ministère, mais plutôt une initiative horizontale, il n'y a pas un poste distinct dans les prévisions budgétaires pour Service Canada.

Plutôt, les services offerts dans le cadre de cette initiative, comme par exemple le versement des prestations de sécurité de la vieillesse et du Régime de pensions du Canada, sont comptabilisés dans les prévisions budgétaires des ministères partenaires que j'ai mentionnés tout à l'heure. Pour résumer, notre collègue a posé deux questions auxquelles il y a des réponses claires.

Tout d'abord, où est le projet de loi autorisant le ministère de Service Canada? Il n'y a pas de ministère de Service Canada. L'autorisation législative pour les programmes offerts par l'entremise de Service Canada se retrouve dans les lois constituant les ministères et créant les programmes.

Ensuite, où sont les prévisions budgétaires pour Service Canada? Elles se retrouvent dans le budget des dépenses des ministères partenaires dont les services sont assurés dans le cadre de l'initiative Service Canada.

Contrairement à ce que notre collègue prétend, on ne fait pas un affront au Parlement. Plutôt, le gouvernement a pris des programmes et des dépenses existants, pleinement autorisés par le Parlement, et les a regroupés sous un modèle de gestion horizontale qui respecte la Loi sur le Parlement du Canada et la Loi sur la gestion des finances publiques.

Inclure Services Canada dans le Budget supplémentaire des dépenses constituerait une utilisation inappropriée du processus d'examen des prévisions budgétaires et ce serait un exemple où on légiférerait par l'entremise des prévisions budgétaires.

• (1510)

Le 22 mars 2004, le Président a parlé de la pratique utilisée durant les restructurations gouvernementales précédentes. Le Président a signalé que:

[...] le gouvernement ne peut demander des fonds que pour les programmes et activités qui ont déjà reçu l'approbation du Parlement. Il ne peut pas inclure dans le budget des demandes de fonds pour les ministères, organismes ou activités qui n'ont pas encore été approuvés par voie législative par le Parlement.

Le Président a conclu ainsi:

Le Budget principal des dépenses reflète la structure du gouvernement qui existe au moment de son dépôt à la Chambre.

Ainsi, l'exclusion de Services Canada du Budget supplémentaire des dépenses est conforme aux règles et aux usages de la Chambre.

En ce qui concerne la question de Parc Downsview, il semble y avoir deux aspects là encore. Il est question tout d'abord de l'utilisation de postes d'un dollar pour mener à bien des transactions. Ensuite, il s'agit de savoir si le transfert de terrains d'un ministère à une autre entité fédérale devrait faire partie du Budget des dépenses.

En ce qui concerne les postes d'un dollar, ils sont utilisés dans le Budget supplémentaire des dépenses pour obtenir des modifications à l'affectation actuelle de fonds autorisée dans le Budget principal

des dépenses. Ils ne visent pas à obtenir de nouveaux fonds supplémentaires, mais simplement à réaffecter des autorisations de dépenses entre des postes ou à fournir les autorisations voulues. L'introduction au Budget supplémentaire des dépenses précise clairement ce processus et c'est un usage qui a été reconnu et suivi par les législatures qui se sont succédé.

La disposition concernant la remise de dettes de sociétés d'État est énoncée expressément dans l'article 24 de la Loi sur la gestion des finances publiques, qui précise qu'« il ne peut être renoncé totalement ou partiellement, sauf sous le régime d'une loi de crédits ou d'une autre loi fédérale, ni aux créances [...] »

Comme le Président l'a dit dans la décision qu'il a rendue en 1981, le gouvernement reconnaît qu'on ne peut recourir au budget pour légiférer.

La création d'un poste d'un dollar dans le crédit 4a de la Défense nationale pour remise de dette et d'un poste non budgétaire d'un dollar, et le crédit L13a du Bureau de l'infrastructure du Canada pour l'établissement d'un pouvoir d'emprunt, énoncé expressément à l'article 101 de la Loi sur la gestion des finances publiques, sont conformes aux principes exposés plus haut.

En ce qui concerne le deuxième point, dans son rapport de novembre 2003, la vérificatrice générale a conclu que le gouvernement avait examiné les questions soulevées au sujet des comptes que Parc Downsview devait rendre au Parlement et des lacunes dans sa structure organisationnelle.

Cependant, dans son rapport de novembre 2004, la vérificatrice générale a souligné que:

[...] le gouvernement du Canada n'a pas demandé au Parlement l'autorisation claire et explicite de créer et d'exploiter un parc urbain, une initiative qu'a entreprise la société Parc Downsview Park Inc. En conséquence, le Parlement n'a pas donné cette autorisation. En outre, il n'a pas autorisé la dépense de fonds publics à cette fin.

Le 19 mai 2005, le gouvernement a confirmé de nouveau sa décision de consacrer une partie des terrains de Downsview à l'aménagement d'un parc et d'autoriser le transfert de certaines parcelles de terrain du ministère de la Défense nationale à Parc Downsview Park Inc.

On a estimé important d'attribuer une valeur au transfert, tout en veillant à ce que les parlementaires aient une idée de la valeur réelle des actifs transférés à Parc Downsview Park Inc. Le gouvernement a donc décidé que le transfert se ferait selon la valeur comptable nette, méthode comptable d'enregistrement d'une opération dans les livres du gouvernement. Comme la vérificatrice générale l'a exhorté à le faire, le gouvernement a inclus un poste dans le budget pour garantir la transparence de l'opération et, partant, son approbation par le Parlement.

Dans son rapport de novembre 2005, la vérificatrice générale a mentionné ceci:

Si les décisions prises par le gouvernement en mai 2005 sont mises en œuvre, les questions que nous avons déjà portées à l'attention du Parlement s'en trouveraient réglées, en particulier, l'obtention de l'autorisation du Parlement pour le transfert de terrains de Downsview et le financement du parc.

Pour assurer une parfaite transparence et répondre à la demande de la vérificatrice générale, les éléments d'information financière liés au transfert de terrains du ministère de la Défense nationale à Parc Downsview Park Inc. sont présentés au Parlement pour approbation et non pas pour l'obtention d'un mandat permettant de procéder à pareil transfert.

La vérificatrice générale s'est dite satisfaite de la solution proposée dans le Budget supplémentaire des dépenses, solution qui montre que du terrain a effectivement été transféré du ministère de la Défense nationale à Parc Downsview Park Inc. sans coût net pour la société.

• (1515)

Par conséquent, le gouvernement a pris les mesures nécessaires pour résoudre ce problème, en incluant dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) pour 2005-2006 le crédit non budgétaire L11a du Bureau de l'infrastructure du Canada.

J'estime donc que l'utilisation de crédits d'un dollar pour Parc Downsview Park Inc. dans le Budget supplémentaire des dépenses respecte les règles et les usages établis dont la Chambre s'inspire.

Le Président: Je remercie le secrétaire parlementaire d'avoir fait une analyse très exhaustive de tous les documents qu'il considérait nécessaires en réponse au recours au Règlement soulevé par le député d'Edmonton—St. Albert. Je vais prendre ses arguments en délibéré et, à supposer que la Chambre siège le reste de la semaine, j'essaierai de rendre compte à la Chambre de ma décision plus tard cette semaine, à la suite de la très importante question soulevée par le député d'Edmonton—St. Albert.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

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, merci d'avoir salué la rigueur de cette importante réponse.

Conformément au paragraphe 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à 20 pétitions.

* * *

LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PCC): Monsieur le Président, conformément à l'article 34 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, le rapport de la délégation canadienne du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis sur sa participation à la réunion annuelle de 2005 de la « National Governors Association », tenue à Des Moines, en Iowa, du 15 au 18 juillet 2005.

Je voudrais aussi présenter, dans les deux langues officielles, le rapport de la délégation canadienne du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis sur sa participation à la « Eastern Regional Conference » du « Council of State Governments »: 45^e réunion annuelle et Forum régional sur la politique, tenue à Montville, au Connecticut, du 25 au 28 juillet 2005.

* * *

• (1520)

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE

M. Paul Steckle (Huron—Bruce, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues

Affaires courantes

officielles, le rapport final « Analyse financière relative aux abattoirs dans le contexte de la crise de l'ESB de 2003 ».

C'est le dixième rapport du comité. Je pense que ce rapport confirme ce que la population croit depuis longtemps, c'est-à-dire que les abattoirs ont réalisé des bénéfices exorbitants aux dépens des Canadiens, non seulement des producteurs primaires, mais des consommateurs. Nous nous réjouissons que ce rapport soit présenté avant l'ajournement de la Chambre.

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

M. John Maloney (Welland, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 18^e rapport du Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile.

Conformément aux ordres de renvoi du 7 et du 27 juin 2005 ainsi qu'au paragraphe 108(1) du Règlement, votre comité a mis sur pied un sous-comité et lui a donné le mandat d'étudier la procédure de nomination des juges à la magistrature fédérale et de faire des recommandations de réforme.

Je remercie le député de Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, président du sous-comité, d'avoir proposé l'initiative, et aussi les députés du sous-comité et du comité permanent de leur contribution.

J'ai aussi l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 19^e rapport du Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 4 mai 2005, votre comité a étudié le 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) et a convenu, le lundi 28 novembre 2005, d'en faire rapport avec des propositions d'amendements.

LA CONDITION FÉMININE

Mme Susan Kadis (Thornhill, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le cinquième rapport du Comité permanent de la condition féminine, intitulé « Rapport provisoire au sujet des prestations de maternité et prestations parentales du Régime d'assurance-emploi: l'exclusion des travailleuses et travailleurs autonomes ».

Pendant son étude, le comité a entendu les témoignages convaincants de groupes qui représentent des travailleuses et travailleurs autonomes de divers horizons au Canada. Il a entendu le point de vue de travailleurs et travailleuses autonomes à faible revenu comme les femmes de ménage et les éducatrices et éducateurs en milieu familial, et aussi de travailleurs autonomes mieux rémunérés comme les avocats et les entrepreneurs.

Étant donné la gamme de témoins qui ont comparu, le fait qu'ils aient tous affirmé que les prestations parentales ou de maternité devraient aussi être offerts aux travailleurs autonomes en dit long. Étant donné les réalités changeantes du milieu du travail canadien et l'importance d'investir dans nos enfants, le comité demande à ce que des mesures immédiates soient prises pour veiller à ce que les travailleurs et travailleuses autonomes puissent toucher des prestations parentales ou de maternité, y compris des prestations d'assurance-emploi.

Conformément à l'article 109 du Règlement, le comité demande une réponse globale du gouvernement.

Affaires courantes

[Français]

DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES, DÉVELOPPEMENT DES
COMPÉTENCES, DÉVELOPPEMENT SOCIAL ET CONDITION DES
PERSONNES HANDICAPÉES

Mme Raymonde Folco (Laval—Les Îles, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 11^e rapport du Comité permanent du développement des ressources humaines, du développement des compétences, du développement social et de la condition des personnes handicapées concernant le rapport 2004-2005 sur l'application de la Loi sur la bourse de recherches de la flamme du centenaire.

* * *

[Traduction]

LA LOI SUR LA TAXE D'ACCISE

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC) demande à présenter le projet de loi C-458, Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise (suppression de la taxe d'accise sur le combustible destiné aux agriculteurs et aux pêcheurs).

— Monsieur le Président, je suis fier de présenter aujourd'hui mon projet de loi d'initiative parlementaire visant à supprimer la taxe d'accise imposée sur le carburant utilisé par des entreprises oeuvrant dans les domaines de l'agriculture et de la pêche.

Les agriculteurs connaissent actuellement une situation dramatique. Si nous pouvions leur offrir un allègement fiscal sur un de leurs facteurs de production les plus coûteux, cela aiderait l'industrie de l'agriculture à générer des bénéfices. La politique gouvernementale a longtemps voulu que les consommateurs n'aient pas à payer de taxe cachée sur les aliments, afin qu'ils jouissent de produits de grande qualité à des prix abordables. Les pêcheurs de ma circonscription, Selkirk—Interlake, et de partout au pays bénéficieraient également d'une réduction de la taxe sur leurs intrants.

Le projet de loi éliminerait la taxe d'accise de 10 ¢ sur l'essence et de 4 ¢ sur le diesel utilisés par les pêcheurs et les agriculteurs. Cela réduirait le coût des intrants pour les agriculteurs, qui vendent actuellement plusieurs de leurs produits à des prix inférieurs au coût de production tout en absorbant, depuis plusieurs années, les pertes causées par l'ESB, les différends commerciaux, les sécheresses, les gels précoces et les inondations.

L'OMC essaie actuellement de favoriser une plus grande libéralisation du commerce en agriculture. Nous devons aussi adopter une politique jugée acceptable aux yeux de l'OMC. Cet allègement fiscal conviendrait parfaitement en ce sens. Cette initiative enrichirait d'autant les agriculteurs et les pêcheurs.

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

* * *

● (1525)

LA LOI CANADIENNE SUR LA SANTÉ

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD) demande à présenter le projet de loi C-459, Loi modifiant la Loi canadienne sur la santé (troubles du spectre autistique).

— Monsieur le Président, une personne sur 166 au Canada est le parent d'un enfant autistique. Le projet de loi vise à faire en sorte que les coûts de l'analyse appliquée du comportement (AAC) et de l'intervention comportementale intensive (ICI), destinées aux personnes atteintes d'autisme, soient couverts par le régime d'assurance-santé de chaque province et territoire.

Je trouve déplorable que les enfants atteints d'autisme ne soient pas couverts par la Loi canadienne sur la santé. Le temps est venu de changer cela, et c'est exactement ce que ferait ce projet de loi.

J'incite tous les députés à faire cheminer rapidement ce projet de loi jusqu'à l'étape de la troisième lecture et à le faire adopter par le Sénat d'ici ce soir.

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

* * *

[Français]

LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ) demande à présenter le projet de loi C-460, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (définition de " péninsule de Gaspé ").

— Monsieur le Président, ce projet de loi vise à éliminer une discrimination qui existe présentement dans ma circonscription alors que la moitié des gens du comté de la MRC de Montmagny—L'Islet n'ont pas droit à un crédit d'impôt qui s'applique aux gens de Kamouraska—Rivière-du-Loup. J'espère que le dépôt de ce projet de loi, aujourd'hui, inspirera le gouvernement pour son prochain budget.

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

* * *

[Traduction]

LE CODE CANADIEN DU TRAVAIL

M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC) demande à présenter le projet de loi C-461, Loi modifiant le Code canadien du travail (travailleurs de remplacement).

— Monsieur le Président, je suis très heureux de présenter ce projet de loi, car le long conflit de travail survenu chez Telus a révélé l'existence de lacunes dans les dispositions du Code canadien du travail qui portent sur les travailleurs de remplacement.

Le projet de loi obligerait les employeurs à convaincre le Conseil canadien des relations industrielles que le recours à des travailleurs de remplacement ne minerait pas le syndicat, et à obtenir une autorisation écrite du Conseil avant de recourir à des travailleurs de remplacement.

À l'heure actuelle, les employeurs ont d'abord recours à des travailleurs de remplacement et, ensuite, les syndicats portent plainte. Ils doivent alors attendre la décision du Conseil canadien des relations industrielles, ce qui prend beaucoup trop de temps. En attendant, des préjudices surviennent. Le projet de loi améliorerait cette situation.

(Les motions sont réputées adoptées, les projets de loi sont lus pour la première fois et imprimés.)

* * *

LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-462, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (frais de déplacement).

— Monsieur le Président, combien de fois avons-nous rêvé de voyager à l'étranger? Au lieu d'aller vers une destination étrangère, pourquoi ne pas passer du temps à relaxer au Canada?

Affaires courantes

[Français]

Aujourd'hui, je suis fier de déposer une loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu afin de prévoir une déduction d'un maximum de 1 000 \$ du revenu du contribuable à l'égard de l'achat de billets de transport en avion, par train ou en autobus pour lui-même et les membres de sa famille, pour des voyages au cours desquels sont franchies au moins trois différentes frontières provinciales.

[Traduction]

Il semble que les Canadiens, de la Colombie-Britannique à l'Île-du-Prince-Édouard, conviennent que nous vivons dans un magnifique pays qui regorge de merveilles naturelles et d'attraits cosmopolites. Pourtant, comment se fait-il qu'un si grand nombre de Canadiens songent à voyager à l'étranger au lieu de découvrir leur pays d'abord?

En qualité de président du Comité des finances, j'ai eu l'occasion de me rendre partout au Canada, cet automne, pour les consultations prébudgétaires. Je me suis demandé combien de Canadiens ont eu la chance de voir tous les coins de notre vaste pays. Le projet de loi ferait la promotion de l'unité nationale en permettant aux Canadiens d'en apprendre davantage sur leurs concitoyens. De plus, il ne peut avoir qu'une incidence positive sur les économies locales, compte tenu de l'argent dépensé au cours de ces voyages.

Ce projet de loi d'initiative parlementaire n'aurait aucune incidence sur les revenus du ministère des Finances.

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

* * *

● (1530)

LA LOI SUR LA TAXE D'ACCISE

M. Russ Hiebert (Surrey-Sud—White Rock—Cloverdale, PCC) demande à présenter le projet de loi C-463, Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise (remboursement de la taxe sur les produits et services pour les habitations neuves).

— Monsieur le Président, je suis ravi d'intervenir aujourd'hui pour présenter un projet de loi d'initiative parlementaire concernant le remboursement de la TPS pour les habitations neuves. Ce remboursement est essentiel pour réduire les distorsions dans les prix sur le marché immobilier, particulièrement dans ma province, la Colombie-Britannique, où les prix ont atteint des sommets records.

Cette mesure législative vise à élargir la fourchette à laquelle s'applique le remboursement de la TPS, lors de l'achat d'une habitation neuve. La nouvelle fourchette tiendrait compte de l'inflation des prix depuis l'entrée en vigueur de la TPS et indexerait le remboursement pour qu'il tienne également compte de l'inflation dans l'avenir.

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

* * *

LA LOI VISANT LA NOMINATION ET LA RÉVOCATION DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

M. Scott Reid (Lanark—Frontenac—Lennox and Addington, PCC) demande à présenter le projet de loi C-464, Loi visant la nomination et la révocation du gouverneur général.

— Monsieur le Président, bon nombre de Canadiens, moi y compris, sont très heureux du travail de la nouvelle gouverneure générale du Canada et lui souhaitent tout le succès possible. Par contre, nous ne sommes pas aussi satisfaits du système de

nomination et de révocation du gouverneur général, qui est entièrement à la discrétion du premier ministre. Ce pouvoir découle d'une convention du XIX^e siècle, selon laquelle la reine prends cette décision en se fondant uniquement sur les conseils du premier ministre.

Ce principe est très important, pas tant pour la nomination que pour la révocation du gouverneur général. C'est selon ce principe qu'en 1975, en Australie, un pays où j'ai habité pendant un certain temps, le gouverneur général a révoqué le premier ministre et le premier ministre a aussitôt tenté de rendre la pareille au gouverneur général en parlant directement à la reine.

S'il avait réussi, le pays aurait été plongé dans une crise constitutionnelle. L'objectif de ce projet de loi est d'éviter que cela se produise au Canada.

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

* * *

LA LOI SUR LES MOTOMARINES

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC) propose que le projet de loi S-12, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, soit lu pour la première fois.

— Monsieur le Président, ce projet de loi est le fruit du travail du sénateur Spivak, à l'autre endroit. Il touche essentiellement à des principes conservateurs, c'est-à-dire donner davantage de pouvoirs, d'argent et d'autorité aux municipalités et aux régions de chalets pour réglementer le bruit et la pollution causés par les motomarines. Nous défendons le principe de décentralisation des pouvoirs d'Ottawa vers les municipalités et les autorités locales.

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

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

LA SANTÉ

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je propose que le huitième rapport du Comité permanent de la santé, présenté le lundi 11 avril, soit adopté.

À titre d'information pour la Chambre, je ne ferai que quelques observations sur cette question. Il s'agit du projet de loi C-206, qui concerne les étiquettes de mise en garde au sujet de la consommation de boissons alcooliques. Le projet de loi a été adopté avec une majorité de 90 p. 100 des voix à la Chambre à l'étape de la deuxième lecture. Il a été ensuite renvoyé au comité.

Par suite de leurs travaux, les membres du comité voulaient explorer la possibilité que Santé Canada se dote d'une stratégie globale de lutte contre le syndrome d'alcoolisme foetal. Cela ne s'est pas produit. En conséquence, le présent rapport maintenant rendu public recommande que la Chambre ne traite plus du projet de loi C-206. Les membres du comité ont également adopté une motion demandant à Santé Canada de présenter une stratégie globale visant le projet de loi C-206 et le syndrome d'alcoolisme foetal, et cela a été fait au mois de juin.

Affaires courantes

Par conséquent, je souhaite sincèrement que la Chambre rejette la motion d'adoption que j'ai présentée aujourd'hui afin que nous puissions, ensemble, entreprendre une campagne de sensibilisation publique en bonne et due forme, qui viserait notamment l'utilisation d'étiquettes sur les contenants de boissons alcooliques afin de lutter contre le syndrome d'alcoolisme foetal, une tragédie qui peut être évitée.

• (1535)

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

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

Des voix: Oui.

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

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): À mon avis, les non l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés:

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): Convoquez les députés.

Après l'appel de la sonnerie:

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): Le vote par appel nominal sur la motion est reporté à demain, après les initiatives ministérielles.

* * *

PÉTITIONS

LES MALADIES DU REIN

L'hon. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens pour présenter une pétition au nom des citoyens de Peterborough que préoccupent les maladies du rein.

Les pétitionnaires savent que des progrès réels sont réalisés en ce qui concerne diverses façon de traiter les maladies du rein et d'y faire face, en particulier la mise au point d'un rein bioartificiel.

Les pétitionnaires prient le Parlement de fournir des fonds aux Instituts de recherche en santé du Canada expressément pour effectuer de la recherche sur un rein bioartificiel, en prolongement de celle qu'effectuent avec succès plusieurs centres aux États-Unis.

Je remercie Ken Sharp de Peterborough de son excellent travail en ce qui concerne ces pétitions.

• (1540)

L'ÂGE DU CONSENTEMENT

L'hon. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'ai ici une pétition signée par 148 membres du St. Anne's Women's Group de Peterborough. Elles signalent que le projet de loi C-2 n'a pas changé l'âge du consentement. L'âge du consentement demeure à 14 ans, pourtant les jeunes de 14 à 17 ans n'ont pas la maturité nécessaire pour reconnaître les relations où il y a exploitation.

Les pétitionnaires prient le Parlement de protéger les enfants plutôt que les adultes et de changer rapidement l'âge du consentement.

LE LOGEMENT

L'hon. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'ai ici une pétition signée par plus de 300 étudiants de l'Université Trent originaires de tous les coins de l'Ontario.

Les pétitionnaires attirent l'attention de la Chambre sur le fait que 1,7 million de Canadiens sont des sans-abri en puissance en raison des compressions budgétaires des années 1990.

En outre, les pétitionnaires demandent au Parlement de doubler la participation du gouvernement dans les programmes de logement en rétablissant et en renouvelant les investissements à ce chapitre.

L'AGRICULTURE

L'hon. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une autre pétition à présenter aujourd'hui de la part des agriculteurs de ma circonscription assujettis à la gestion de l'offre.

Les pétitionnaires demandent au Parlement d'inclure toutes les lignes tarifaires applicables à la volaille et aux produits laitiers et avicoles dans la catégorie des produits sensibles lors des négociations de l'OMC.

[Français]

LES TRANSPORTS

M. Michel Gauthier (Roberval—Lac-Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de déposer aujourd'hui, en cette Chambre, une pétition provenant de ma circonscription et comptant plus de 500 noms. Les pétitionnaires demandent au ministre des Transports de préserver dans leur état actuel les services essentiels de sécurité de vol offerts par NAV CANADA à l'aéroport de Roberval.

LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, je dépose une pétition de 907 noms qui s'ajoutent aux 130 000 noms figurant sur des listes de pétitionnaires déposées par l'ensemble de mes collègues de la région, contre la fermeture du centre de tri postal de Québec.

On sait qu'on a fermé ce centre de tri sans avoir fourni un plan de rationalisation. La population a donc voulu s'exprimer et dire son indignation contre la fermeture du centre de tri postal de la région de Québec. Cette pétition compte maintenant 131 000 signataires.

[Traduction]

L'ÂGE DU CONSENTEMENT

Mme Betty Hinton (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition au nom de centaines de mes électeurs.

Les pétitionnaires demandent au Parlement de protéger nos enfants en prenant toutes les mesures nécessaires pour porter de 14 à 18 ans l'âge du consentement.

LES PRIX DE L'ESSENCE

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le Président, je suis ravi de présenter plusieurs pétitions signées par des habitants d'Essex et d'autres collectivités rurales. Il s'agit d'agriculteurs qui conduisent des camionnettes, de familles qui conduisent des fourgonnettes et d'autres personnes qui conduisent des véhicules automobiles, pas des bicyclettes, pour se rendre au travail et rentrer chez eux.

Les pétitionnaires sont inquiets du fait que le gouvernement bénéficie des taxes élevées imposées sur l'essence. Ils demandent à la Chambre de plafonner immédiatement le montant de la TPS sur le prix de l'essence une fois que le prix atteint un certain niveau et de cesser d'imposer une taxe sur une taxe, la TPS s'appliquant aux autres taxes sur l'essence.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Monsieur le Président, j'ai deux pétitions à présenter à la Chambre aujourd'hui. La première est signée par plus de 380 personnes.

Les pétitionnaires pressent le gouvernement de supprimer la taxe sur les produits et services s'appliquant à la taxe d'accise fédérale et à toutes les autres taxes provinciales et fédérales sur l'essence et de faire en sorte que la TPS sur la portion du prix de l'essence au-delà de 85 ¢ le litre soit éliminée.

La deuxième pétition est signée par plus de 520 agriculteurs et pêcheurs.

Les pétitionnaires pressent le gouvernement d'adopter une loi afin d'éliminer la taxe d'accise fédérale frappant le diesel et l'essence utilisés dans les activités agricoles et la pêche commerciale.

M. Barry Devolin (Haliburton—Kawartha Lakes—Brock, PCC): Monsieur le Président, permettez-moi de présenter de nombreuses pétitions concernant les taxes sur l'essence. Les taxes sur l'essence sont trop élevées au Canada.

Quelques-unes de ces pétitions sont dûment certifiées et d'autres ne le sont pas. Je me permets de présenter celles qui sont certifiées aujourd'hui. Je demande le consentement unanime pour présenter les pétitions qui ne sont pas dûment certifiées.

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): Le député a-t-il le consentement unanime pour présenter les pétitions qui ne sont pas dûment certifiées?

Des voix: D'accord.

L'AUTISME

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Monsieur le Président, je présente deux pétitions au nom des électeurs de ma circonscription, Vancouver-Nord, et des collectivités avoisinantes.

Les pétitionnaires exhortent le gouvernement à modifier la Loi canadienne sur la santé et ses règlements d'application pour que l'intervention comportementale intensive et l'analyse comportementale appliquée soient considérées comme des traitements médicaux nécessaires pour les enfants atteints d'autisme. Ils demandent aussi au gouvernement d'exiger des provinces qu'elles offrent ou financent ce traitement essentiel. Et enfin, ils demandent la création d'une chaire dans au moins une université par province pour que des cours sur ces formes de traitement soient offerts aux premier et deuxième cycles afin que les professionnels canadiens ne soient plus obligés de quitter le Canada pour recevoir une formation dans ce domaine et que tous les Canadiens atteints d'autisme puissent recevoir le meilleur traitement disponible.

Affaires courantes

● (1545)

L'INITIATIVE DES ÉTATS-UNIS RELATIVE AUX VOYAGES DANS L'HÉMISPHERE OCCIDENTAL

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Monsieur le Président, j'ai une pétition forte de 1 500 signatures des gens du comté de Windsor-Essex qui s'opposent à l'initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental et qui exhortent le Parlement à insister auprès des États-Unis pour qu'ils abandonnent l'initiative.

LE RECYCLAGE D'AUTOMOBILES

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter deux pétitions. La première demande au gouvernement de mettre enfin sur pied un programme de recyclage des automobiles fabriquées au Canada. Étant donné que nous entamons les discussions sur les changements climatiques, il semble très opportun que nous mettions finalement sur pied une stratégie relative aux automobiles.

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, la deuxième pétition est impressionnante de par sa taille et son envergure. Elle demande au gouvernement de cesser de piller la caisse de l'assurance-emploi pour financer d'autres projets et de faire en sorte que la caisse profite aux travailleurs canadiens moyens et à leur famille.

L'AUTISME

M. Russ Powers (Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter une pétition au nom des résidents de ma circonscription. Ces derniers veulent que la Loi canadienne sur la santé tienne compte de l'autisme et des thérapies à l'intention des autistes et que des chaires soient créées dans les universités et collèges de chaque province pour que ces thérapies soient enseignées.

[Français]

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

Mme Meili Faille (Vaudreuil-Soulanges, BQ): Monsieur le Président, je dépose aujourd'hui une pétition sur la nécessité de mettre en place la section d'appel pour les réfugiés. Cette pétition nous a été remise le 23 novembre dernier, lors d'une manifestation publique sur la Colline du Parlement. « Libérez Maoua Diomande! », nous a-t-on supplié.

Solidaires de cette situation injuste, les députés de Kitchener—Waterloo, de Calgary-Ouest, de Burnaby—Douglas et moi-même, députée de Vaudreuil-Soulanges, avons pris l'engagement de faire valoir le bien-fondé de la mise en place de la section d'appel pour les réfugiés, pour assurer le bon fonctionnement du système canadien de reconnaissance du statut de réfugié.

Pour une raison d'efficacité, une section d'appel spécialisée permet un meilleur usage des ressources rares. La Cour fédérale n'est aucunement spécialisée dans les questions de réfugiés.

Pour une raison d'uniformisation des décisions de droit, une section d'appel statuant sur le fond est le seul organe pouvant assurer une meilleure interprétation de la jurisprudence.

Pour une raison de justice, comme en matière pénale, un double degré de juridiction est essentiel à la bonne administration de la justice.

*Initiatives ministérielles***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° 220 pouvait être transformée en ordre de dépôt de document, ce document serait déposé immédiatement.

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Question n° 220—**L'hon. Ed Broadbent:**

En ce qui concerne la conduite du gouvernement à l'égard de Talisman Energy Inc.: a) quels ont été les résultats de l'étude menée en 2002 par le ministre des Affaires étrangères sur Talisman Energy Inc.; b) quelle suite le ministre des Affaires étrangères y a-t-il donnée à l'époque; c) le Ministère a-t-il été en mesure d'engager des poursuites contre Talisman Energy Inc.; d) quelles lois étaient en vigueur à l'époque pour régir la conduite des entreprises canadiennes à l'étranger relativement aux droits de la personne; e) quelles lois sont en vigueur aujourd'hui pour régir la conduite des entreprises canadiennes à l'étranger relativement aux droits de la personne; f) pourquoi le ministre des Affaires étrangères a-t-il choisi d'envoyer des notes diplomatiques au Département d'État américain en juillet 2004 et en 2005 plutôt que d'établir un mémoire d'amicus curiae; g) y a-t-il eu des contacts avec Talisman Energy Inc. concernant ces notes diplomatiques et, le cas échéant, quels ont été ces contacts; h) le Ministère a-t-il obtenu ou sollicité des avis juridiques de Talisman Energy Inc.; i) le gouvernement croit-il que les entreprises devraient être assujetties aux lois internationales en matière de droits de la personne et aux normes environnementales convenues à l'échelle planétaire?

(Le document est déposé)

[Français]

L'hon. Dominic LeBlanc: Monsieur le Président, je suggère que les autres questions restent au *Feuilleton*.

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI MODIFIANT LA LÉGISLATION RÉGISSANT LES TRANSPORTS

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, édictant la Loi sur VIA Rail Canada et modifiant d'autres lois en conséquence, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): Monsieur le Président, j'interviens pour parler du projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, édictant la Loi sur VIA Rail Canada et modifiant d'autres lois en conséquence. Je ne pense pas que les libéraux, s'ils essayaient, pourraient adopter un titre plus alambiqué ou plus long. Le projet de loi a été déposé à la Chambre le 24 mars 2005, il y a plus de six mois donc, et le ministre des Transports ne s'est jamais montré intéressé à l'adopter depuis. Ce qui est plus grave, c'est que cela montre que le ministre des Transports n'est pas très doué pour écouter.

La Bibliothèque du Parlement a effectué une étude approfondie du projet de loi C-44 et a déclaré:

Le projet de loi est semblable à bien des égards au projet de loi C-26 qui le précédait, qui portait le même titre et qui a été déposé à la Chambre des communes le 23 février 2003 [...].

C'est exact. Le projet de loi C-44, la nouvelle Loi modifiant la législation régissant les transports, est tout à fait semblable au projet de loi C-26, l'ancienne loi du même nom, qui a été présenté par le prédécesseur du ministre des Transports actuel, soit David Collette. Le fait que le projet de loi C-44 soit si semblable au projet de loi C-26 est troublant à plusieurs égards.

Tout d'abord, le 12 novembre 2003, les libéraux ont laissé l'ancienne Loi modifiant la législation régissant les transports mourir au *Feuilleton*, lorsqu'il est devenu évident que les témoins devant le comité n'étaient pas en faveur de cette mesure législative.

Ensuite, après le mini-discours du Trône du 2 février 2004, les libéraux n'ont absolument pas tenté de ressusciter l'ancienne loi. Vraisemblablement, les libéraux avaient été mis au courant des lacunes de la loi et prenaient leur temps pour rédiger une mesure législative bien meilleure.

Après les élections du 28 juin 2004, le député d'Outremont a été nommé ministre des Transports au sein de ce gouvernement minoritaire. Dans son premier discours du 7 octobre 2004, il a parlé de ses 12 années sur les banquettes de l'opposition et du travail acharné qu'il avait accompli durant ce temps-là pour rétablir la confiance de la population dans les élus. On avait toutes les raisons de croire que le nouveau ministre, travaillant dans un gouvernement minoritaire, souhaitait parvenir à des consensus et faire une différence.

En fait, le 15 octobre 2004, lorsque le député conservateur de Niagara Falls est intervenu à la Chambre pour discuter du premier projet de loi du ministre des Transports, il a félicité le ministre d'avoir présenté une mesure législative corrigeant les erreurs du passé. Il a déclaré:

[...] le projet de loi vise à corriger les erreurs commises par le gouvernement libéral au cours des dernières années.

Je souhaiterais que toutes les erreurs que le gouvernement a commises puissent être aussi facilement corrigées et avec si peu de conséquences.

On peut facilement imaginer notre surprise lorsque nous avons constaté que le nouveau projet de loi modifiant la législation régissant les transports qui nous a été présentée incluait pratiquement tous les défauts de l'ancien projet de loi. En plus de recycler un projet de loi que le gouvernement précédent avait laissé mourir au *Feuilleton*, le nouveau ministre des Transports nous a présenté un projet de loi rendu en partie obsolète par le passage du temps.

Par exemple, dans l'ancien projet de loi, il était permis à une compagnie aérienne étrangère d'offrir des vols à l'intérieur du Canada « pour la période [...] qu[e le ministre] peut préciser ». À l'époque, Air Canada s'appêtait à se placer sous la protection de la loi sur les arrangements avec les créanciers et rien ne garantissait que sa restructuration réussirait. D'ailleurs, si Air Canada avait échoué, il aurait peut-être été souhaitable de permettre à des transporteurs étrangers d'assurer des vols intérieurs au Canada, du moins pendant un certain temps.

On retrouve le même texte à l'article 19 du nouveau projet de loi. Air Canada n'est plus protégé de ses créanciers et, en plus, WestJet s'est étendu dans tout le Canada et offre même un vol direct Toronto-Charlottetown. La situation qui aurait pu justifier qu'un transporteur étranger soit autorisé à desservir le marché intérieur canadien n'existe plus. Pis encore, la disposition se retrouve dans le projet de loi qui a été présenté par le ministre des Transports qui, lors de sa première comparution devant le Comité des transports, a invité les membres du comité à étudier la libéralisation de l'espace aérien.

Initiatives ministérielles

À une réunion du comité, le ministre a distribué un document portant le titre *Libéralisation du transport aérien: examen de l'incidence du régime de réglementation économique du Canada sur l'industrie canadienne du transport aérien*. Le Comité des transports a pris le ministre au sérieux et a tenu, sur la libéralisation du transport aérien, des audiences qui, il convient de le souligner, ont coûté des centaines de milliers de dollars aux contribuables. À l'issue de son étude, le comité a formulé des recommandations sur la façon d'améliorer le régime de réglementation pour le bénéfice de l'industrie canadienne du transport aérien et celui des contribuables.

Les recommandations étaient unanimes et résultaient d'un apport considérable de la part de l'industrie. Le comité a exhorté le gouvernement à réduire les loyers des aéroports d'au moins 75 p. 100 et de réinvestir l'argent reçu dans les infrastructures aéroportuaires. Parmi les autres recommandations, il y avait l'élimination des droits exigés pour la sécurité des passagers du transport aérien et l'annulation de l'obligation, pour les administrations aéroportuaires, de fournir gratuitement des locaux aux agences fédérales.

Enfin, le comité a exhorté le gouvernement fédéral à payer les frais pour la sécurité des passagers dans tous les aéroports qui ont des vols réguliers transfrontaliers et/ou internationaux et à assumer les coûts de la mise en oeuvre de la réglementation fédérale dans les petits aéroports régionaux. Le comité a déposé son rapport le 19 mai 2005, et le ministre des Transports a présenté sa réponse le 21 septembre. Dans celle-ci, le ministre a rejeté toutes les recommandations du comité et il a justifié les loyers aéroportuaires en disant que l'imposition d'un loyer « est conforme à la politique immobilière gouvernementale, qui prévoit un rendement des actifs publics donnés en location à des entreprises du secteur privé ou à des entités commercialisées. »

• (1550)

Pourtant, l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, qui accueille 33 p. 100 de toute la circulation aérienne commerciale du Canada, paie actuellement 63 p. 100 de toutes les recettes qu'Ottawa obtient en loyers et taxes aéroportuaires. La cupidité d'Ottawa à l'égard des loyers aéroportuaires a fait de Toronto l'endroit le plus coûteux du monde où faire atterrir un avion.

Stanley Morais, directeur général des activités canadiennes d'El Al, a déclaré que son transporteur aérien doit payer 12 000 \$ pour faire atterrir un gros-porteur à Toronto, comparativement à 3 000 \$, à Tel-Aviv.

Quand on pense au coût de la sécurité à Tel-Aviv, le fait que les droits d'atterrissage soient quatre fois plus élevés à l'aéroport Pearson est tout simplement stupéfiant. Ce l'est d'autant plus quand on constate qu'une bonne partie du loyer que l'aéroport de Toronto paie à Ottawa vise des édifices qui n'existent plus, comme la désuète aérogare 1 qui a été récemment démolie.

En fait, l'injustice flagrante dont est victime l'aéroport de Toronto par rapport au loyer aéroportuaire a été soulignée par de nombreux alliés surprenants qui ont uni leurs voix dans un appel lancé au ministre des Transports et au gouvernement libéral. Ces alliés comprennent l'Association du transport aérien international, l'Association du transport aérien du Canada, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, y compris tous les partis politiques, la province de l'Ontario, le premier ministre libéral de l'Ontario, l'Association of Airline Representatives in Canada, le Toronto Board of Trade, la Chambre de Commerce du Canada, la Greater Toronto Hotel Association et l'Association de l'industrie touristique du Canada.

N'oublions pas que l'aéroport Pearson de Toronto est la plaque tournante d'Air Canada. On peut donc dire que les taxes d'aéroport élevées imposées à l'aéroport Pearson nuisent au résultat net de cette compagnie aérienne, qui venait de cesser d'être légalement à l'abri de ses créanciers.

Je le répète. Le ministre des Transports dit qu'il s'inquiète de la santé financière d'Air Canada. Or la plaque tournante d'Air Canada est à Toronto. Si les droits d'aéroport y étaient les deuxièmes au monde en importance et qu'ils sont devenus les plus élevés du monde en raison de changements récents, c'est parce que le ministre des Transports et le gouvernement libéral imposent cet aéroport à outrance.

Néanmoins, comme le ministre s'inquiète de la possibilité de faillite du transporteur canadien, le nouveau projet de loi modifiant la législation régissant les transports, dont nous sommes saisis aujourd'hui, prévoit les mêmes dispositions que l'ancien projet de loi lui permettant de donner à un transporteur étranger le droit d'offrir un service intérieur au Canada, à certaines conditions.

Cela sera un énorme pas en arrière. Cette façon de faire ne tient pas compte de l'extraordinaire collaboration patronale-syndicale qui a permis la restructuration d'Air Canada, sans compter qu'on ne réglera pas les problèmes de l'industrie canadienne du transport aérien en laissant des transporteurs étrangers effectuer nos vols intérieurs. Pour les régler, il faut que le gouvernement réduise les droits et taxes qu'il impose à cette industrie et qui lui font du tort. En réduisant les droits et taxes, il respecterait les recommandations unanimes du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, les suggestions de tous les spécialistes et les avis de pratiquement tous les témoins, étrangers et canadiens, qui se sont penchés sur la question.

En outre, la proposition de laisser des transporteurs étrangers effectuer des vols intérieurs au Canada sous certaines conditions est fondamentalement illogique. Elle est basée sur le principe que, si un transporteur canadien ne peut plus assurer ces vols, un transporteur étranger peut prendre la relève, au moins temporairement. Toutefois, ce n'est pas sûr que ce serait possible. En fait, le 20 septembre, à la réunion du Conseil international des aéroports qui s'est tenue à Toronto, on a demandé au président fondateur de JetBlue, M. David Neeleman, si sa compagnie à faible prix de revient envisagerait d'assurer des vols au Canada. « Non, a-t-il répondu, la bureaucratie et les droits et taxes nous tueraient. »

Enfin, l'idée est diamétralement opposée à l'esprit des propos qu'a tenus le ministre des Transports quand il a comparu devant le Comité des transports le 21 février 2005. Il a dit:

Nos objectifs sont d'encourager la création de nouveaux marchés et de nouveaux services, de faire baisser les prix et d'accroître la concurrence dans l'intérêt des Canadiens, tout en veillant à ce que l'industrie du transport aérien demeure forte et dynamique. Nous pouvons y parvenir en faisant disparaître les barrières législatives et réglementaires et en modifiant les politiques économiques qui restreignent indûment l'exploitation des services aériens.

Depuis, le ministre semble avoir fait fi de ses propres conseils et des conseils du Comité des transports. Le fait d'accorder des droits au Canada aux compagnies étrangères sans demander que l'inverse soit vrai établirait un précédent dangereux et affaiblirait notre position de négociation quand l'heure viendra d'étendre la portée de l'accord « ciel ouvert » entre le Canada et les États-Unis. Cela nuirait beaucoup à notre capacité de participer à ces négociations qu'il dit appuyer.

Initiatives ministérielles

Je ne veux pas juste parler de l'article 19 du projet de loi. Je m'en sers simplement pour illustrer qu'un article qui aurait été sensé il y a deux ans est aujourd'hui impossible à justifier. En toute honnêteté, un ministre des Transports qui se contente de présenter une vieille mesure législative d'il y a deux ans sans la mettre à jour ne fait pas son travail.

L'économie canadienne dépend des transports, et peu d'industries évoluent aussi rapidement que le secteur aérien. La situation a entièrement changé depuis deux ans. Le fait que la loi antérieure n'ait pas été mise à jour et qu'on n'ait pas tenu compte des recommandations du Comité des transports soulève de sérieuses questions à propos du ministre des Transports et de la qualité de son travail.

• (1555)

En fait, il devrait avoir une discussion franche et sérieuse avec Louis Ranger, son sous-ministre. M. Ranger est très au fait des lacunes de l'ancien projet de loi C-26. Comme il a permis au ministre des Transports de présenter de nouveau un projet de loi déficient sous un nouveau numéro, je me demande quelle sorte de conseils il peut bien donner au ministre dans ce gouvernement minoritaire.

Par exemple, mardi le 28 octobre 2003, pendant les auditions du Comité des transports sur l'ancien projet de loi C-26, M. Sean Finn, vice-président directeur et conseiller juridique du Canadian National, a dit:

En ce qui concerne l'article 40, qui traite du prix de raccordement concurrentiel, cette nouvelle disposition réglementaire pourrait entraîner une nouvelle réglementation du secteur ferroviaire et, à terme, faire subir un traitement injuste aux chemins de fer canadiens. Cela conférerait à nos concurrents des États-Unis des avantages injustes, ce qui pourrait avoir une incidence sur la densité de trafic nécessaire pour assurer la viabilité du réseau canadien et finirait par se répercuter sur tous les expéditeurs [canadiens].

Essentiellement, cette disposition permettrait aux chemins de fer américains faisant affaire au Canada de bénéficier d'un environnement réglementaire qui pourrait résulter en un traitement inéquitable des chemins de fer canadiens.

Essentiellement, si un expéditeur peut demander qu'on impose un tarif sur les chemins de fer canadiens qui lui permettrait d'expédier la marchandise jusqu'à un chemin de fer américain faisant affaire au Canada, nous recommandons que cette disposition soit applicable seulement si le chemin de fer américain doit également fournir les mêmes avantages au CN ou au CP quand ils font affaire aux États-Unis. Donc, nous exigeons essentiellement qu'on assure un terrain équitable d'exploitation et de concurrence en soumettant les chemins de fer américains qui font affaire au Canada aux mêmes exigences que les chemins de fer canadiens voulant expédier des biens provenant des États-Unis sur le réseau canadien.

M. Serge Cantin, avocat général de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, a ajouté que le prix de raccordement concurrentiel — ce qu'on appelait auparavant le prix de ligne concurrentiel — n'avait jamais été utilisé par un expéditeur canadien, mais uniquement par une compagnie de chemins de fer américaine, Burlington Northern, qui s'est déjà servie du réseau du Canadian Pacific pour rejoindre le réseau américain de cette compagnie.

Compte tenu du témoignage selon lequel le prix de raccordement concurrentiel pourrait être nuisible pour les chemins de fer du Canada, sans que les expéditeurs canadiens ne bénéficient de tarifs réduits, il aurait été normal de s'attendre à ce que le ministre des Transports reformule l'article. À ma connaissance, le seul changement qui a été apporté à l'ancien article 40 est son numéro. Il porte maintenant le numéro 42, mais son libellé et ses effets sont identiques.

Il y a d'autres exemples qui montrent que la nouvelle Loi modifiant la législation régissant les transports est pire que l'ancienne, malgré les témoignages des experts qui ont attiré l'attention du gouvernement sur les problèmes de l'ancienne mesure. Dans certains cas, le gouvernement a écouté les témoins qui ont

comparu devant le comité, puis a fait exactement le contraire de ce qu'ils recommandaient.

Par exemple, l'article 16 de l'ancien projet de loi proposait de réglementer la publicité sur les prix des billets d'avion. Son objectif avoué était de lutter contre le choc des consommateurs attirés par des prix intéressants qui doivent payer un montant bien plus élevé lorsque les taxes et les frais de service y sont ajoutés. L'exemple typique est le billet à tarif réduit Ottawa-Vancouver, qui est annoncé à 398 \$ et coûte en fait 534,30 \$ après taxes et frais de service.

Pour remédier à la situation, l'article 16 de l'ancienne loi modifiant la législation régissant les transports aurait exigé que toute publicité de billet d'avion montrant le prix du billet révèle aussi le prix final. Lors de notre discussion sur l'ancienne loi modifiant la législation régissant les transports, nous avons souligné que l'Association du transport aérien du Canada avait volontairement consenti à cela avant Noël 2002, et que la pierre d'achoppement n'était pas l'industrie canadienne du transport aérien, mais la nécessité que les transporteurs canadiens et américains adoptent des stratégies publicitaires semblables au sujet de la vente des billets sur les parcours transfrontaliers.

Comme je l'ai fait remarquer tout à l'heure, environ deux ans se sont écoulés entre la présentation de l'ancien projet de loi et celle de cette nouvelle loi modifiant la législation régissant les transports. En fait, l'Association du transport aérien du Canada avait volontairement accepté de divulguer le prix total, et ce, des mois avant que l'ancien projet de loi voie le jour et soit présenté. Néanmoins, lorsque le nouveau ministre des Transports a présenté cette nouvelle loi, il est allé plus loin que son prédécesseur en exigeant un comportement que l'industrie du transport aérien avait déjà adopté.

L'article 30 du nouveau projet de loi permet au ministre de:

— régir [par règlement] la publicité, dans les médias, y compris dans Internet, relative aux prix des services aériens au Canada ou dont le point de départ est au Canada.

(2) Les règlements peuvent notamment exiger que le prix des services aériens mentionné dans toute publicité faite par le transporteur inclue les coûts supportés par celui-ci pour la fourniture des services et que la publicité indique les frais, droits et taxes perçus par lui [...]

Non seulement le ministre veut forcer les transporteurs aériens à faire quelque chose qu'ils font déjà, mais il essaie de réglementer Internet.

Or, le 5 mai 2003, pendant les audiences relatives à l'ancienne loi modifiant la législation régissant les transports, M. Warren Everson, qui était alors vice-président (politiques) de l'Association du transport aérien du Canada, a témoigné. Il a remis en question le bien-fondé de la réglementation de la publicité relative aux services aériens. Il a dit:

• (1600)

Si les organisateurs de voyages ou, par exemple, les transporteurs des États-Unis n'ont pas à respecter cette exigence ou qu'ils décident de passer outre, ils afficheront des prix inférieurs de 20 à 40 p. 100 à ceux qui sont annoncés au Canada. De plus, si un petit transporteur du Canada, par exemple un petit exploitant de service à la demande, dit à un important organisateur de voyages aux États-Unis ou à un croisiériste que c'est ainsi qu'il faut procéder, que c'est ainsi que doit se faire la publicité, il n'a plus de moyen de négociation. S'il insiste et qu'eux décident de ne pas s'y conformer, il perdra simplement le marché. Nous n'arrivons tout simplement pas à comprendre comment le gouvernement fédéral peut obliger quelqu'un à appliquer une loi fédérale à l'extérieur de sa juridiction.

En conclusion, et cela n'étonnera personne, nous croyons que cet article est mal conçu. Nous estimons qu'il vise à tromper et causera probablement des difficultés importantes aux transporteurs aériens. Nous demandons au comité de le retrancher du projet de loi.

Initiatives ministérielles

Il n'aurait pas pu être plus clair. Il a montré l'injustice inhérente de l'idée, cerné les difficultés d'application et recommandé le rejet de l'article.

Certes, le texte a été modifié de manière importante dans la nouvelle loi modifiant la législation sur les transports, mais son objectif demeure le même et les difficultés évidentes concernant l'application des règlements fédéraux sur Internet ou dans d'autres pays demeurent les mêmes.

Les libéraux veulent que le prix annoncé inclue les taxes, les frais et les droits, mais nous ne sommes pas d'accord avec eux. Lorsqu'on achète une chaîne stéréo, le prix affiché ne comprend ni la TPS ni la taxe provinciale, de sorte que c'est à la caisse qu'on a la surprise de la note à payer. Les libéraux ont utilisé cet exemple pour remporter les élections de 1993. En effet, ils ont alors promis « d'éliminer, d'abolir, de supprimer la TPS ». Ils ont reconnu la grogne potentielle que pourrait susciter la surprise à la caisse.

De ce côté-ci de la Chambre, nous voulons que les Canadiens soient beaucoup mieux informés de l'appétit fiscal insatiable du gouvernement. Si les 136,30 \$ en taxes et en droits compris dans le coût d'un billet d'avion de 398 \$ suscitent la grogne des consommateurs à l'endroit d'un gouvernement gourmand qui a un excédent faramineux de 10 milliards de dollars, bravo. En fait, si les stations d'essence annonçaient le prix de l'essence à 75,3 ¢ le litre pour dire ensuite aux consommateurs que le prix réel à la pompe est de 1,10 \$, à cause des taxes, nous verrions une levée de boucliers semblable à celle qui accompagne la chute imminente d'un gouvernement secoué par des scandales.

Il y a évidemment quelques secteurs où le nouveau projet de loi modifiant la législation régissant les transports constitue une légère amélioration par rapport à l'ancienne version. L'article 27 de l'ancien projet de loi exigeait du ministre des Transports qu'il nomme le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien pour un maximum deux mandats consécutifs d'un an. L'article 28 du projet de loi actuel supprime ce poste. Transports Canada explique cette nouvelle politique en ces termes:

[Le] poste du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien [...] a été créé à titre de mesure provisoire en 2000, après l'acquisition de Canadian Airlines par Air Canada, pour remédier aux abus éventuels en matière de service aux consommateurs pendant la période de transition [...] le marché a considérablement évolué depuis. Air Canada n'est plus le seul transporteur à dominer le marché et il n'est plus non plus la principale cible des plaintes, ce qui indique que la concurrence joue sur les principaux trajets au Canada.

L'article 28 du nouveau projet de loi est peut-être le seul où le ministre montre concrètement qu'il a compris l'évolution du secteur des transports depuis deux ans et qu'il a adapté ses dispositions législatives pour en tenir compte. Si le ministre avait vraiment fait une mise à jour de l'ancien projet de loi en tenant compte des progrès des deux dernières années et du témoignage des personnes qui ont comparu lors des audiences du comité, il aurait pu soumettre au Comité des transports un projet de loi méritant un examen complet et sérieux.

Enfin, je dois parler de la partie 3 du projet de loi C-44. À l'article 74, le gouvernement libéral propose de transformer en société d'État l'entreprise privée VIA Rail Inc. Cette disposition est identique à l'article 67 de l'ancien projet de loi C-26. Curieusement, lorsque le cabinet du ministre des Transports a communiqué avec nous avant le dépôt du projet de loi C-44, nous avons dit que, dans l'intérêt d'une saine discussion sur les mérites du projet de loi, il faudrait exclure la disposition sur VIA Rail et l'inclure plutôt dans un projet de loi distinct.

Je sais que c'est ce qu'ont demandé des députés de différents partis, mais il n'en a pas été tenu compte. La Chambre et moi-même n'arrivons vraiment pas à comprendre qu'en situation de gouvernement minoritaire, le ministre ne tienne pas compte d'une demande aussi fondamentale de députés de tous les partis, à plus forte raison quand on sait que des députés de son propre caucus appuient cette position. Quoi qu'il en soit, mon parti s'oppose catégoriquement à la partie 3 du projet de loi C-44 et, ne serait-ce que pour cette raison, nous nous opposerons au projet de loi C-44.

Lorsque le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, désigné par le gouvernement libéral, a déposé son rapport intitulé *Vision fondée sur l'équilibre* en juin 2001, il a formulé deux recommandations au sujet de VIA Rail.

À la recommandation 11.5, le comité recommandait « une politique de recouvrement intégral des coûts pour le corridor ferroviaire Québec-Windsor ainsi que sa commercialisation. Dans une première étape, tout ce qui concerne l'exploitation du corridor devrait être séparé des autres services de VIA sur le plan organisationnel. » Il recommandait aussi que les dirigeants modifient leurs méthodes. La recommandation 11.6 recommandait que VIA Rail ou l'entité assurant le service dans le corridor aient « la latitude commerciale voulue pour devenir autosuffisante et le demeurer ».

La partie III du projet de loi C-44 fait fi de ces recommandations, tout comme le ministre a fait fi de l'avis des témoins et du Comité des transports lui-même. Comme il a fait fi de tout cela et des documents d'information qui avaient été préparés pour lui et son ministère sur le projet de loi C-44, j'exhorte les députés du Comité des transports à faire fi du projet de loi, quand la Chambre fera preuve d'assez de bon sens pour le lui renvoyer, si jamais elle le fait.

• (1605)

Le projet de loi devrait être divisé et chaque partie devrait être remise dans un contexte qui lui est propre. Nous devrions tenir un débat plus approfondi et y réfléchir davantage, et le ministre des Transports devrait faire ses devoirs avant de présenter un projet de loi polyvalent devant un Parlement sur le point de tomber. Il devrait faire preuve d'un peu plus de respect à l'endroit du secteur des transports.

L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC): Monsieur le Président, je tiens abord à féliciter mon collègue, le porte-parole en matière de transport du Parti conservateur, pour nous avoir présenté une analyse très détaillée du projet de loi à l'étude. J'ai été moi-même porte-parole en matière de transport pour le Parti conservateur après les élections de 2004. Il m'avait alors laissé profiter de ses connaissances et de son expérience dans le domaine lorsque j'ai dû assumer ce nouveau rôle.

L'un des premiers points que lui et moi avons soulevés dès le départ dans le dossier du transport, c'est le fait que notre parti croyait que les investissements dans l'infrastructure de transport aidaient l'économie. Un réseau de transport qui fonctionne, et qui fonctionne efficacement, profite énormément à l'économie. Voilà une des raisons pour lesquelles je suis très déçu du projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Mon collègue serait d'accord avec moi pour dire qu'il reste encore beaucoup à faire pour faciliter la circulation des biens et des services sur la côte ouest du Canada. Ma région, Niagara, compte plusieurs postes frontaliers. Nous exhortons le gouvernement à examiner et à régler certains des problèmes concernant les frontières canadiennes.

Le député est-il aussi mécontent que moi que bon nombre de ces problèmes n'ont pas été réglés alors qu'on présente à la Chambre des communes ce projet de loi de dernière minute?

Initiatives ministérielles

Je félicite également le député pour avoir parlé encore une fois devant la Chambre, comme bon nombre d'entre nous, des taux exorbitants appliqués à l'aéroport Pearson. Il n'y a aucune raison pour que l'aéroport Pearson soit le plus cher au monde. C'est au gouvernement que nous devons cet état de choses. Je suis heureux que mon collègue ait signalé que nous n'étions pas d'accord.

Hier soir, j'ai justement eu l'occasion de transiter par l'aéroport Pearson. Comme l'a déjà indiqué mon collègue, il y a un petit tableau d'affichage sur lequel figurent tous les intervenants que le coût élevé de l'aéroport Pearson inquiète vivement. Je crois que la municipalité y est également, en plus du gouvernement provincial et des autres groupes et organismes que mon collègue a nommés. Dans le bas du tableau, on peut voir que la case vis à vis de « gouvernement fédéral » n'a pas été cochée. Pourquoi? Parce que c'est au gouvernement fédéral que l'on doit en grande partie ces coûts exorbitants.

Pour en revenir aux discussions que nous avons eues, mon collègue et moi, lorsque l'on rend le coût de l'infrastructure de transport, en l'occurrence celui de l'aéroport Pearson, exorbitant, tout le monde en souffre. Le ministre des transports et ses collègues libéraux, en faisant de Pearson l'aéroport le plus cher au monde, cause non seulement des torts à Toronto et à l'aéroport Pearson, mais porte également un dur coup aux voyageurs et à l'économie du sud de l'Ontario et du reste du Canada. Aurait-il l'amabilité de nous faire part de ses observations à ce sujet?

• (1610)

M. James Moore: Monsieur le Président, après la campagne de 2004, il a été nommé porte-parole en matière de transport et il s'est si bien chargé de cette tâche que, après trois mois, il a été nommé whip du Parti conservateur. Il accomplit un travail extraordinaire pour notre parti.

Je suis d'accord avec lui à tous points de vue. La politique de transport du gouvernement libéral au cours des douze dernières années est un mythe. Elle n'existe pas.

Le Canada est l'un des rares pays du monde que je connais où l'infrastructure de transport est liée à la création même de notre pays, un pont pour l'Île-du-Prince-Édouard, un chemin de fer d'un bout à l'autre du pays, le service de traversier pour Terre-Neuve-et-Labrador. Les transports sont au cœur de la création de notre pays. Pourtant, lorsqu'on regarde la dernière décennie sous le gouvernement libéral, personne ne peut nommer une seule grande réalisation de sa part dans le domaine des transports.

La simple différence entre les libéraux et les conservateurs, en matière de transport, c'est que les conservateurs croient que le transport est un mécanisme permettant de bâtir une nation. Pour leur part, les libéraux voient l'industrie du transport comme une façon d'augmenter les impôts et les revenus pour l'État.

On peut examiner tous les domaines de l'industrie du transport comme l'industrie aérienne, dont nous discutons aujourd'hui. Lorsque les événements du 11 septembre se sont produits, les libéraux ont mis sur pied un nouveau régime de sécurité et ils ont adopté une taxe sur la sécurité aérienne de 24 \$. C'est ce qui explique les augmentations de loyer et des redevances d'atterrissage à l'aéroport Pearson. Les libéraux accroissent les taxes à tous les niveaux dans l'industrie du transport aérien. Ils augmentent les frais d'améliorations aéroportuaires que doivent absorber les passagers aériens, car ils n'ont pas réglé la question de la gouvernance au sein des autorités aéroportuaires de tout le pays.

On peut se pencher sur le réseau routier au Canada. Durant l'exercice 2003, la dernière année pour laquelle nous avons des données, le gouvernement a investi dans le réseau routier 2,4 p. 100

des revenus tirés de la taxe sur l'essence. Il impose les gens à la pompe, mais n'investit pas dans le réseau routier. Il taxe les chauffeurs de camion et de taxi et ne réinvestit pas là où cela s'impose.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, nous pouvons constater la même chose, un manque de concurrence et d'accès pour les producteurs des Prairies.

Peu importe de quel secteur il s'agit, les libéraux voient les transports comme un moyen de faire de l'argent. Ce que nous voulons, c'est prendre du recul et bâtir une véritable infrastructure nationale, accroître la concurrence dans le domaine du transport aérien et ouvrir le ciel davantage afin de pouvoir offrir plus de choix aux voyageurs et réduire les tarifs aériens. Nous voulons bâtir une route transcanadienne de classe mondiale, qui ferait la fierté de notre nation d'une extrémité à l'autre du pays. Nous voulons assurer le maintien des services de traversier vers Terre-Neuve-et-Labrador, car ces services ont été promis et leur nécessité a été démontrée. Nous voulons réparer les tronçons de route dangereux qui font des morts inutilement, seulement parce que le gouvernement préfère intégrer l'argent à ses recettes générales plutôt que de l'investir dans des projets qui nécessitent des ressources adéquates.

Dans l'industrie ferroviaire, nous stimulerons la concurrence. Nous rendrons les trains de banlieue plus accessibles en rendant publics les contrats conclus entre les compagnies de chemins de fer et les autorités municipales afin de garantir la transparence et la reddition de comptes. Lorsque nous formerons le gouvernement, nous mettrons en oeuvre un plan national de transport qui englobera tous les secteurs et qui remettra ce pays sur la bonne voie.

Les libéraux n'ont rien fait depuis dix ans. Lorsque les événements du 11 septembre sont survenus, le gouvernement a figé, et plus rien n'a avancé: il n'y a pas de vision, pas de programme, pas de plan précis pour l'infrastructure des transports. Qu'il s'agisse des routes, de la politique aérienne, du transport maritime, de la porte d'entrée du Pacifique, des services de traversier, etc., le gouvernement conservateur ira de l'avant et remettra ce pays sur la bonne voie.

• (1615)

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, PCC): Monsieur le Président, j'ai apprécié le discours réfléchi de mon collègue et les positions qu'il a prises. Le transport est un portefeuille difficile à gérer, parce que c'est un domaine aussi vaste et varié que l'agriculture, par exemple. Toutefois, quand les transports et l'agriculture sont combinés, les résultats sont parfois très intéressants.

Je veux parler un peu du projet en voie de réalisation, actuellement, au Canada. Le gouvernement a pris la décision de vendre ses 12 000 wagons-trémies. Au fil des ans, les agriculteurs ont exercé des pressions pour obtenir le contrôle de ces wagons. Les contribuables les ont déjà payés, mais les agriculteurs veulent en prendre le contrôle.

Au début du projet, il y a déjà presque dix ans, on a discuté du fait que les tarifs marchandises seraient moins élevés pour les agriculteurs et que cela leur permettrait d'économiser. À mesure que le projet se concrétisait, il est intéressant de constater que l'idée d'économie pour les agriculteurs semblait disparaître. Maintenant, quand la Farmer Rail Coalition parle des wagons-trémies, il n'est plus question d'économie d'argent pour les agriculteurs, et cela inquiète quelques-uns d'entre nous.

Initiatives ministérielles

À mesure que disparaissait l'engagement de faire économiser de l'argent aux agriculteurs, les liens des libéraux avec le projet réapparaissaient. La semaine dernière, le gouvernement a annoncé qu'il allait aller de l'avant avec ce projet et qu'il le confierait à un groupe dans l'Ouest du Canada. Il semble que ce soit une autre promesse électorale du gouvernement. Nous avons entendu des promesses de 23 milliards en 23 jours, et ce projet est intégré à ce programme de dépenses d'un milliard de dollars par jour.

C'est intéressant de voir que le coprésident de campagne du ministre des Finances s'occupe de ce projet depuis le début. Vendredi dernier, nous avons pris la parole à la Chambre, au cours de la période des questions, pour demander au ministre des Finances s'il pourrait nous dire combien son directeur de campagne s'était mis dans les poches grâce à ce projet. Il n'a pas pu ou n'a pas voulu nous répondre.

Le député croit-il que cette forme d'ingérence politique et cette apparence de récompense politique se voient aussi dans d'autres éléments du secteur des transports au Canada?

M. James Moore: Monsieur le Président, des allégations ont été faites. Mais en ce qui concerne précisément la question des wagons-trémies, je veux dire très clairement à tous les Canadiens et à tous les producteurs qu'un gouvernement conservateur mettrait en oeuvre un processus transparent, juste et ouvert et veillerait à ce que la vente des wagons-trémies soit dans l'intérêt des contribuables et des producteurs. Nous n'accorderons aucun traitement de faveur à des amis qui se trouvent à être des coprésidents de campagne en Saskatchewan, comme l'ont fait les libéraux. Nous n'accorderons aucun traitement de faveur à des gens simplement parce qu'ils sont membres du Club Laurier pour avoir fait don de dizaines de milliers de dollars au Parti libéral.

Tandis que le ministre des Transports a fait fi des recommandations du Comité des transports, nous privilégierions les producteurs et les contribuables quand nous vendrions ces wagons.

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, c'est un plaisir pour moi de participer au débat, surtout étant donné l'excitation et l'enthousiasme palpables sur la Colline aujourd'hui. Je ne sais pas si tout cela est dû à ce que mon collègue et le porte-parole de l'opposition allaient dire à propos du projet de loi ou plutôt à quelque chose d'autre qui aura lieu plus tard.

Le projet de loi dont nous sommes saisis est une mesure qui avait été présentée dans une législature précédente. Cette nouvelle mesure est assez semblable à l'ancienne. Elle a cependant été raffinée. Des consultations ont été tenues avec divers intervenants, ce qui, d'après nous, a renforcé le projet de loi.

Il s'agit de la Loi visant à modifier la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, édictant la Loi sur VIA Rail Canada et modifiant d'autres lois en conséquence. J'estime qu'il établit un équilibre entre les divers intérêts en cause dans le secteur des transports. Pour ce qui est des fusions et de divers aspects de l'industrie des transports, j'estime que ce projet de loi en fait beaucoup pour répondre aux préoccupations de l'industrie.

À l'ère de l'évolution rapide de l'économie, de la révolution technologique et de la mondialisation, les fusions et les acquisitions peuvent être considérées comme des stratégies d'entreprise légitimes et nécessaires. Les fusions permettent aux sociétés d'augmenter leur efficacité en réalisant des économies d'échelle. L'accroissement de leur efficacité permet aux entreprises d'être plus concurrentielles et d'être le moteur d'une économie plus dynamique.

La constitution des grandes sociétés peut également entraîner la concentration du pouvoir et l'élimination de la concurrence, mais

c'est la raison pour laquelle nous avons prévu des dispositions relatives aux fusions dans la Loi sur la concurrence. Ces dispositions peuvent empêcher ou restructurer une fusion pour éviter une réduction de la concurrence. Cependant, il peut y avoir d'autres raisons d'arrêter ou de restructurer une fusion, comme nous l'avons vu dans le cas des banques et des compagnies aériennes.

Le gouvernement croit que les fusions sont une stratégie d'entreprise valable, mais chaque proposition de fusion doit être évaluée selon ses propres mérites. La Loi sur les transports au Canada prévoit une procédure d'examen des fusions qui s'applique aux transporteurs aériens. Elle est entrée en vigueur en juillet 2000. Cette procédure a été établie en réaction à l'acquisition de Canadien International par Air Canada, comme une mesure parmi d'autres visant à encourager la concurrence dans l'industrie aérienne, au moment où cette industrie subissait une restructuration en profondeur. Le gouvernement a pris ces mesures pour mettre le consommateur à l'abri de tout comportement anti-concurrentiel qui pourrait découler de la position de dominance d'un transporteur. Le gouvernement reconnaît maintenant que nous avons également besoin d'une procédure d'examen des fusions applicable à d'autres importants services de transport.

En 1999, le Canadien national et le Burlington Northern Sante Fe Railway ont proposé de se fusionner. Le CN et la NSFR sont deux des plus grandes compagnies de chemin de fer sur le continent. Après la présentation de ce projet de fusion, les États-Unis ont imposé un moratoire sur les fusions de compagnies de chemin de fer, car on croyait que si les fusions étaient permises en vertu des règles en vigueur, d'autres demandes semblables suivraient, si bien que, au bout du compte, il ne resterait plus qu'une ou deux compagnies de chemin de fer transcontinentales. Après avoir examiné pendant une année la pertinence des règles en vigueur en matière de fusion, les États-Unis ont instauré de nouvelles règles établissant des normes plus élevées pour l'approbation de toute fusion de grandes compagnies de chemin de fer.

À l'époque, plusieurs groupes d'intérêt au Canada sont venus nous exposer leurs préoccupations au sujet du projet de fusion. Conformément au processus en vigueur à l'époque, ces parties devaient s'adresser aux autorités américaines pour obtenir de l'information et exprimer leurs préoccupations, car elles ne pouvaient se prévaloir d'aucun processus public au Canada.

● (1620)

Il est évident que les Canadiens devraient pouvoir compter sur un processus d'examen canadien dans le cas d'opérations d'une telle envergure et que celles-ci devraient viser non seulement les transporteurs aériens, mais tous les modes de transport. Ce processus devrait s'appliquer à l'examen des fusions nationales et transnationales.

Le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada a entendu des intervenants aux quatre coins du pays. Il a signalé que le cadre du processus d'examen en vertu de la Loi sur la concurrence est limité aux questions relatives à la concurrence et qu'il ne fournit aucune possibilité d'évaluation des grands enjeux d'intérêt national ou public.

Le comité a signalé que des pressions de plus en plus vives s'exerçaient en faveur d'une industrie ferroviaire nord-américaine, si bien qu'il a recommandé, entre autres, la mise en place d'un processus d'examen des enjeux d'intérêt national et d'intérêt public par rapport aux projets de fusion dans le secteur des transports.

Initiatives ministérielles

Compte tenu du besoin évident d'un tel processus pour d'autres services de transport, le projet de loi C-44 assurerait que les dispositions régissant les fusions et les acquisitions d'entreprises de transport aérien viseraient tous les modes de transport sous réglementation fédérale. Le projet de loi instaurerait un processus d'examen officiel et transparent des fusions dans le secteur des transports. Ce processus ferait fond sur les processus existants et l'expérience acquise dans les acquisitions d'entreprises de transport aérien.

Le gouvernement propose que le commissaire de la concurrence continue d'examiner les questions de concurrence. Le ministre des Transports pourra charger une personne ou l'Office des transports du Canada d'examiner des questions d'intérêt public relatives à la fusion proposée. Ces questions peuvent porter sur divers sujets, de l'intégrité du réseau de transports à la desserte des petites collectivités.

Comme nous le savons tous, les affaires vont vite. De longs examens peuvent faire rater des occasions. L'échéancier et le processus prévus par le projet de loi sont prévisibles et ne devraient pas nuire au cours normal des affaires. Le ministre des Transports a 42 jours pour décider si des questions d'intérêt public doivent être étudiées. Tout processus d'examen entamé doit être mené à bien dans les 150 jours.

Par contre, nous sommes conscients qu'il peut y avoir des exceptions. Bien que le gouvernement propose que les examens doivent être menés à bien dans les 150 jours, le ministre des Transports aura le pouvoir de prolonger ce délai, au besoin. Nous savons également que les entreprises ont besoin d'un cadre prévisible. Le gouvernement permettra au ministre d'élaborer des lignes directrices sur le processus d'examen des fusions, y compris l'établissement de certains aspects d'intérêt public qui devront être abordés par toutes les parties à la fusion proposée.

Cela permettrait aux parties de tenir compte de ces aspects et de déterminer si la fusion devrait avoir lieu. Si les parties décidaient de continuer, la proposition de fusion comprendrait une évaluation de ces aspects par les parties ainsi que des solutions possibles.

Un secteur des transports solide, efficace et dynamique est essentiel à la réussite économique du Canada. Le secteur des transports n'est pas seulement important dans la vie de tous les jours des Canadiens, il est un facteur très important dans la croissance de l'emploi au Canada. En raison de l'importance de ce secteur pour l'économie et la société, le cadre stratégique doit appuyer sa capacité de croissance et être suffisamment souple pour que le secteur puisse s'adapter aux pressions croissantes de la mondialisation.

Cependant, le secteur des transports se caractérise par un petit nombre de transporteurs aériens et ferroviaires dominants. En Amérique du Nord, les fusions et les acquisitions sont des pratiques normales afin de regrouper les activités, de réduire la capacité excédentaire et d'améliorer le rapport coût-efficacité et la rentabilité de ces deux modes de transport.

Les dispositions du projet de loi qui portent sur les examens permettront de faire en sorte que notre secteur des transports continue d'être vigoureux dans un contexte concurrentiel et mondial, tout en répondant aux besoins des expéditeurs et des voyageurs canadiens.

• (1625)

L'hon. Charles Hubbard (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais remercier le député de ses observations relativement au projet de loi C-44. Il vient de la merveilleuse île du Cap-Breton qui fait partie de

la Nouvelle-Écosse. Comme c'est une région insulaire, nous avons un service de traversier reliant le Cap-Breton à Terre-Neuve. Nous sommes conscients de l'importance d'un bon réseau de transport.

Le député a accompli beaucoup de travail pour veiller à ce que nous ayons de bons liens entre nos provinces, ainsi qu'avec la merveilleuse province de Terre-Neuve-et-Labrador. Il voudrait peut-être dire à la Chambre ce qu'il a fait et à quel point c'est important pour le Canada et surtout pour les Canadiens de l'Atlantique.

• (1630)

M. Rodger Cuzner: Monsieur le Président, comme le député l'a signalé, le lien entre le Cap-Breton et Terre-Neuve est essentiel. On a beaucoup parlé dans les nouvelles au cours des derniers mois du service de traversier.

Nous reconnaissons, pas simplement en tant qu'habitants du Cap-Breton, mais en tant qu'habitants des Maritimes et Canadiens, que le lien est essentiel. C'est le prolongement de la Transcanadienne qui est prévu dans le cadre de la Confédération pour la province de Terre-Neuve-et-Labrador.

Je vois un engagement de la part du gouvernement pour veiller à ce que ce service soit non seulement maintenu, mais amélioré. Des délibérations ont eu lieu au cours des derniers mois et une étude a été effectuée. Nous reconnaissons que ce service pourrait être amélioré davantage.

Nous analysons des choses comme le service de remorques sans tracteur qui est utilisé par tant de camionneurs et ceux qui transportent des biens entre l'île et le continent, chose certes essentielle pour les gens de cette région. Nous avons le sentiment qu'avec des investissements nous pouvons améliorer ce service.

Des investissements doivent être effectués et le gouvernement s'y est engagé. Certaines des recommandations qui sont ressorties de l'étude récente portaient sur des investissements supplémentaires dans les terminaux et les quais et sur les droits de quai. Tout cela est essentiel pour offrir le meilleur service possible et pour que les traversiers puissent respecter les délais et fonctionner de façon efficace et rentable pour tous les intéressés.

Je vais certes continuer de me pencher sur ce dossier. Notre collègue de Sydney—Victoria a consacré beaucoup d'efforts à cette question. Mes collègues au caucus de Terre-Neuve-et-Labrador continuent de soutenir cette initiative. Nous savons qu'il est important que Marine atlantique soit en bonne santé et efficace et qu'elle offre le service dont les gens du Cap-Breton et de Terre-Neuve-et-Labrador ont tant besoin.

[Français]

M. Réal Lapierre (Lévis—Bellechasse, BQ): Monsieur le Président, voici un projet de loi dont le fait de me sentir concerné m'incite à être plus vigilant. Je suis député d'une circonscription où les questions de transport ferroviaire sont très importantes et mes commettants attendent avec impatience qu'on trouve des solutions à certains irritants.

Initiatives ministérielles

Je constate, à la lecture du projet de loi C-44, que le gouvernement tente d'améliorer substantiellement la législation. Il faut dire qu'en regardant la situation actuelle, il y a vraiment place à l'amélioration. En fait, si ce projet de loi est adopté, il modifiera la Loi sur les transports au Canada ainsi que la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il devrait en plus édicter la Loi sur VIA Rail Canada et modifier d'autres lois directement concernées par les nouveautés qu'on s'apprête à voter de façon à ne pas rencontrer de contradictions susceptibles d'annihiler les efforts engagés.

En principe, le Bloc québécois est favorable au projet de loi C-44. Sans passer outre à l'ensemble de la législation, je vais m'attarder davantage à la question du transport par train, cette question étant, comme j'y ai précédemment fait allusion, de la plus haute importance dans la circonscription de Lévis—Bellechasse.

Trois problèmes majeurs sont attribuables au transport ferroviaire dans mon comté, y incluant la ville principale, Lévis. Bien évidemment, le fameux sifflet, vous vous en doutez bien, dérange au plus haut point, surtout en pleine nuit. Dans le jour, on prend notre mal en patience, mais la nuit, souvent le mal perdure plus longtemps qu'il n'est nécessaire et est encore moins souhaitable.

La législation, à mon humble avis, devrait inciter les compagnies de transport ferroviaire à laisser les XIX^e et XX^e siècles dans le passé et à prendre résolument le virage du XXI^e siècle. Il y a désormais d'autres moyens que le sifflet pour annoncer l'approche d'un train et pour rendre sécuritaires les passages à niveau. Ce qui allait de soi autrefois n'a plus sa raison d'être, d'autant plus que les agglomérations urbaines sont immensément plus peuplées et la fréquence de passage des trains outrageusement augmentée.

En cette ère où le stress devient la norme, il ne faudrait tout de même pas minimiser les conséquences des perturbations du sommeil, pour ne nommer que ce problème. Nous sommes aussi à l'ère des performances au travail, par exemple. Comment concilier les deux?

Deuxième problème dans mon patelin, comme dans plusieurs autres au Québec et au Canada, c'est la gare de triage. C'est une véritable plaie, un casse-tête gigantesque pour les urbanistes et les citoyens d'une ville qui a été construite, comme partout en Amérique du Nord, autour ou près de sa gare.

Heureusement, la nouvelle loi accordera à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'examiner les plaintes relatives au bruit. Elle permettrait incidemment d'obliger les compagnies de chemins de fer à prendre les mesures adéquates pour réduire au maximum les effets nuisibles du bruit lors de la construction d'un chemin de fer ou, ce qui m'intéresse davantage, pendant l'exploitation de celui-ci.

Le fait de prendre en considération les besoins opérationnels et de services des chemins de fer et les intérêts des collectivités touchées ne pourra qu'être un pas dans la direction du règlement des conflits liés à l'exploitation d'une gare de triage.

Je me réjouis donc de l'article 32 du projet de loi, qui accorde à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'examiner les plaintes concernant le bruit afin d'obliger les chemins de fer à prendre certaines mesures pour prévenir le bruit déraisonnable et Dieu sait combien il y en a beaucoup. Je me réjouis d'autant plus que le critère de dommage minimal causé lors de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, soit de l'ancien article 95, est reporté dans le projet de loi C-44 conférant ainsi à l'office un véritable pouvoir dont il ne disposait pas dans les faits, contrairement à ce que plusieurs ont pu croire.

●(1635)

Cet article 32 confère à l'Office des transports la compétence pour arbitrer les différends. Ainsi, la nécessité de permettre aux compagnies de transport ferroviaire de faire des affaires et le droit des riverains à jouir d'un environnement paisible seront placés sur des niveaux équivalents. L'office sera donc en mesure d'exiger que les compagnies de transport par chemin de fer prennent des mesures pour limiter le bruit lié à leurs activités. Les impératifs financiers sont pris en considération mais ne prévaudront plus nécessairement.

Comme les ordonnances de l'Office des transports auront la force des décisions d'une Cour supérieure, mieux vaudra y prendre garde car ne pas s'y conformer pourra entraîner une procédure d'outrage au tribunal, exposant les contrevenants à une peine de prison.

En ce qui me concerne, je trouve que la disposition concernant le bruit excessif aurait pu être plus large et couvrir plus de terrain. Pour l'instant, elle ne permet pas, par exemple, de limiter d'autres nuisances, alors que ce ne serait pas si compliqué d'y voir dès maintenant. En effet, je pense, à l'instar de mes collègues du Bloc québécois, que l'Office des transports dispose de l'encadrement législatif nécessaire pour que lui soit octroyé la compétence sur divers autres types de nuisances comme les vibrations; entre autres, ce serait utile concernant les émanations d'huile ou d'essence qui ne sont pas couverts par l'actuelle proposition législative.

Il ne faut pas beaucoup d'imagination pour comprendre combien ces deux dernières mentions sont désagréables quand surgissent, malheureusement, des déversements. On se retrouve alors pieds et poings liés parce que rien n'a été prévu pour aider les personnes qui peuvent en être victimes, non plus que pour obliger les responsables de cette situation d'agir dans les meilleurs délais possibles, et surtout d'avoir des mesures préventives.

En fait, ce projet de loi n'est pas vraiment contraignant pour les exploitants, ceci pour bien des situations négatives.

Cela m'amène à présenter le troisième problème rencontré dans ma circonscription, et vous comprendrez, je l'espère, ma précédente critique.

Afin de favoriser le transport de substances liquides en direction de Montréal, il a fallu aménager un demi-cercle afin d'obéir à cette nécessité. Or il se trouve qu'un tronçon du secteur emprunté se situe en pleine zone marécageuse, ce qui contribue à rendre vulnérable les opérations quotidiennes. Trois fois au cours des dernières années, nous nous sommes retrouvés avec des déraillements ayant causé des déversements de substances nocives. Vous imaginez le tableau! L'Office des transports aura-t-il le pouvoir de contraindre les exploitants d'une ligne de chemin de fer de s'assurer que tout utilisateur du service ferroviaire puisse s'y aventurer sans devoir subir les affres d'éventuels déraillements répétitifs, avec tout ce que cela comporte de risque et d'inconvénients?

La protection de l'environnement ne se résume pas à la qualité de l'air. La pollution des sols, dans le cas qui me préoccupe, ou dans des cas similaires, est dramatique car la nappe phréatique risque toujours d'être contaminée. Et je ne souligne que ce problème qui doit impérativement être évité à l'avenir.

Ce n'est pas le seul inconvénient rencontré chez nous avec la voie de contournement. Voyez-vous, le train s'éloigne pour faire une boucle de façon à revenir dans l'autre direction. Cela implique des passages à niveaux et donc des arrêts obligatoires lorsque le train effectue ce trajet.

Initiatives ministérielles

Dans une même zone, on peut devoir s'immobiliser deux fois pour le passage du même train. Pire, on peut demeurer emprisonné dans la boucle pendant de longues minutes, tout dépendant de la longueur du convoi.

• (1640)

Que fait-on si l'on se trouve en situation d'urgence? Que fait-on pour les ambulances transportant un patient gravement atteint qui restent coincés à l'intérieur de la boucle? Que fait-on pour les pompiers répondant à une alerte au feu? Que fait-on pour la police? On ne peut qu'attendre que le convoi soit passé. Voilà un problème que j'aurais souhaité voir résoudre par ce projet de loi, de façon que cela ne se reproduise plus jamais. La sécurité des populations est prioritaire, il me semble.

En complémentarité à mes affirmations précédentes, j'aurais espéré que la loi soit plus contraignante pour VIA Rail et l'encadre mieux. C'est un service public pancanadien et il devrait, conséquemment, être davantage sous l'objectif, tout en gardant une certaine autonomie.

Lors de sa création, en 1977, VIA Rail a été constituée en société en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. Aujourd'hui, l'article 74 du projet de loi C-44 édicte la Loi sur VIA Rail Canada. Les statuts constitutifs de la société d'État y sont modifiés et la mission, définie. Celle-ci consistera à gérer et à assurer un service sécuritaire et efficace de transport ferroviaire des passagers. C'est du moins ce que stipule l'article 8 de la future loi. Dans l'ensemble, les droits et obligations de VIA Rail sont maintenus, mais, en vertu de l'article 7, la société se trouverait sous la tutelle du ministre des Transports.

Le siège social est maintenu à Montréal. Je déplore cependant le fait que le gouverneur en conseil puisse le modifier par simple décret. Cela ne me semble pas très démocratique ni très respectueux. Souhaitons que jamais une telle situation ne se présente.

Dans un autre ordre d'idées, le fait que VIA Rail ne soit pas assujettie à la Loi sur l'accès à l'information n'est pas l'idée la plus brillante. Bien que certains décrets commerciaux nécessitent une protection, ce n'est pas une raison suffisante pour éviter à cette compagnie le devoir de rendre des comptes sur tous les autres domaines touchant l'information.

Au moins, point positif, la nouvelle loi sur VIA Rail, en raison de sa souplesse, laissera plus d'autonomie pour prendre les décisions les plus appropriées, ce qui devrait faciliter la tâche des administrateurs tout en les encadrant plus adéquatement. En maintenant les droits et obligations de VIA Rail, on a pris une sage décision, car au lieu d'une coupure, on assure une continuité.

Compte tenu de ce que je viens de réviser à l'intention de mes collègues de la Chambre, j'appuierai le principe d'une loi particulière pour VIA Rail.

Le transport aérien n'est pas mon domaine de prédilection, mais je n'en donnerai pas moins mon opinion. J'apprécie le fait que la publicité prenne une orientation vers plus de vérité et de justesse. Les compagnies aériennes devront modifier leur façon de procéder en matière de publicité, et ce sera pour le mieux, j'en suis convaincu. Ces compagnies étant désormais obligées d'afficher le prix total des billets d'avion, ainsi que tous les frais connexes, les clients seront plus en mesure d'évaluer les frais réels encourus, et cela ne peut être que bénéfique, y compris pour les transporteurs.

En cas de problème, l'Office des transports pourra enjoindre un transporteur à prendre les mesures nécessaires pour indemniser les personnes lésées, lorsque les conditions de vente ou de transport ne

seront pas respectées. Il s'agit d'un pas en avant, car le commissaire ne pouvait que faire des suggestions auparavant.

Malheureusement, l'Office des transports, dont le pouvoir a été renforcé à la suite de l'abolition du poste de commissaire aux plaintes, ne sera plus obligé de présenter un rapport annuel au sujet de leur règlement ni sur les plaintes elles-mêmes. Les effets pervers de cette façon de faire seront que les fautifs auront beau jeu, parce que leurs manquements ne risquent pas d'être corrigés aisément. Espérons qu'on trouvera un palliatif à cette faille.

Le commissaire pouvait exiger beaucoup d'information de la part des transporteurs lorsque les plaintes étaient déposées contre eux. L'Office des transports, lui, ne dispose pas de tant de latitude.

• (1645)

Je me demande alors à quel point il est bien que le public n'ait plus accès à un commissaire.

Peut-être aurait-on pu reconduire en entier les pouvoirs du commissaire à l'Office des transports du Canada. On verra bien où tout cela nous mènera.

Encore une fois, le souci de transparence qu'on évoque si facilement n'a pas toujours son équivalent dans les faits. Je déplore conséquemment l'affaiblissement du rôle de l'Office des transports en ce qui concerne une perte de son pouvoir d'enquête et une partie de sa visibilité.

Je me permettrai d'aborder un dernier aspect négatif du projet de loi. La réglementation relative aux ponts et aux tunnels internationaux est presque dangereuse! On y octroie au gouvernement des pouvoirs quasi policiers qui dépassent le cadre de la plus élémentaire décence. On ne peut qualifier autrement un pouvoir d'enquête sans mandat. Et que dire d'un pouvoir de saisie aussi autoritaire?

En matière de protection de l'environnement, le projet de loi propose de repenser la politique de transport afin de se rapprocher des objectifs du Protocole de Kyoto. En effet, en contribuant à revaloriser le transport par chemin de fer, on vise la réduction des gaz à effet de serre, ce que tous les contribuables ne manqueront pas d'apprécier. Si, en plus, on finit par réduire la pollution par le bruit, nous aurons fait des gains très appréciables.

Je veux souligner un autre point positif. Il s'agit de la disposition qui prévoit qu'une compagnie voulant se défaire d'une ligne de chemin de fer doive l'offrir en premier lieu aux administrateurs de services de transport des villes intéressées, en particulier les municipalités.

Les modifications ainsi apportées permettraient aux sociétés de transport en commun de recevoir de telles offres. Certains secteurs urbains, qui desservent plusieurs municipalités, seraient certainement ravis de telles occasions. De cette façon, ils pourraient obtenir des corridors et les utiliser aux fins de services de transport en commun. Ce serait là une utilisation judicieuse des lignes ferroviaires tombées en désuétude.

Si cette procédure est entérinée, on évitera probablement bien des quiproquos, bien des ennuis et bien des critiques, tout en sauvant temps, travail et énergie.

Compte tenu de l'ensemble, pour toutes les raisons invoquées, je voterai en faveur du projet de loi, même si je considère qu'il y a encore grandement place à l'amélioration et qu'il eût été préférable de faire des améliorations avant d'aller plus loin.

Initiatives ministérielles

Par exemple, le ministre pourrait profiter de l'instauration de la nouvelle Loi sur VIA Rail Canada pour faciliter la transparence et la reddition de comptes relativement à cette société d'État, notamment en ce qui concerne la nomination du conseil d'administration et la version de la publicité qui, malheureusement, est souvent confondue avec de la propagande.

J'avoue aussi que, résidant au coeur de Lévis, j'aimerais bien qu'on puisse une fois pour toutes couper le sifflet au train.

• (1650)

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, tout d'abord, je voudrais féliciter mon collègue de Lévis—Bellechasse pour son excellent discours. Tout comme moi, mon collègue est issu du milieu municipal. J'aimerais faire comprendre quelque chose aux hommes et aux femmes qui nous écoutent. Mon collègue reconnaîtra sûrement comme moi qu'il est impossible que les municipalités appliquent les règlements relatifs au bruit qu'elles appliquent ailleurs sur leur territoire. Ceux qui vivent près des gares de triage ou des voies ferrées comprennent cela difficilement.

Il faut comprendre que les lois municipales n'ont pas préséance sur les lois fédérales. Par conséquent, le transport ferroviaire étant de compétence fédérale, automatiquement, toute réglementation que pourrait adopter une ville pour essayer de régler le bruit n'est pas applicable au territoire fédéral. Évidemment, le projet de loi ne va pas aussi loin que d'appliquer les normes municipales. C'était là une demande traditionnelle du milieu municipal qui désirait qu'un jour, le gouvernement fédéral comprenne qu'il fallait pouvoir discipliner l'industrie. Là réside le problème.

Durant la dernière session, j'ai eu la chance de m'occuper du dossier du transport — je m'occupe maintenant du dossier des infrastructures et des collectivités. J'ai visité des communautés, entre autres celles qui sont situées près de la gare de triage de Charny, dans le comté de mon collègue, et près de la gare de triage Moreau, dans le comté de mon collègue d'Hochelaga. Ces gens nous lancent un cri du coeur quand ils nous rencontrent. La technologie a changé. Ce n'est plus l'humain qui fait les connections entre les engins et les différents wagons. Tout est fait mécaniquement et électroniquement. Croyez-moi — pour l'avoir entendu moi-même —, cela n'a pas amélioré la question du bruit, au contraire. Pour être sûr que le raccordement — qui se fait mécaniquement et électroniquement — se fait bien, il faut que cela se fasse avec force. Par conséquent, le bruit est plus significatif.

Je voudrais demander à mon collègue qu'il s'exprime un peu, en cette Chambre, sur ce que peuvent vivre les communautés par rapport à cette nouvelle technologie. Je voudrais aussi qu'il s'exprime sur le fait que même si les villes voulaient appliquer leurs propres normes de bruit qu'elles appliquent à d'autres industries, elles ne peuvent le faire dans le cas du transport ferroviaire, tout simplement, parce que la loi fédérale prime sur les lois municipales et provinciales. Ce faisant, les villes ne peuvent pas faire appliquer la réglementation sur le bruit.

M. Réal Lapierre: Monsieur le Président, j'aimerais d'abord remercier mon collègue de sa question. Je sais déjà qu'il a visité certains lieux, notamment la gare de triage de Charny. Je sais aussi que la fameuse gare en question est en plein coeur d'un développement résidentiel. La problématique est devenue véritablement alarmante pour toutes les personnes qui se demeurent dans les alentours immédiats ou en périphérie.

Parallèlement à cela, je connais aussi le même problème concernant la voie ferrée qui passe en plein coeur de la ville. À

toute heure de la nuit, on entend un coup de sifflet qui a pour but de réveiller tout le monde. Au bout du compte, les gens ont beau exercer des pressions, rien ne change. J'espérais que ce projet de loi allait atténuer encore davantage les problèmes rencontrés.

Je sais aussi pertinemment que nous ne pouvons pas faire appliquer les règlements existant dans les municipalités et dans les villes, et que la loi fédérale a préséance. Il n'en demeure pas moins que nous continuons à vivre avec les problèmes. Ce qui est encore plus navrant, c'est que dans mon comté, pour faciliter le transport d'un produit liquide vers Montréal, on est allé faire une boucle à proximité d'un village. On entend alors un coup de sifflet — pour ne pas dire perpétuel — en tout temps du jour et de la nuit, parce que les convois sont de plus en plus nombreux.

En conséquence, malgré les éléments positifs que l'on trouve dans ce projet de loi, il n'en demeure pas moins qu'au regard du bruit, on est encore confronté exactement au même problème. Il n'y a pour ainsi dire pas de mesures allant au-delà des plaintes, de sorte que celles-ci puissent être entendues. Concrètement, je ne crois pas que le projet de loi puisse donner satisfaction aux gens qui se répandent en récriminations depuis nombre d'années.

• (1655)

[Traduction]

Le président suppléant (M. Marcel Proulx): Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre la question qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée de Renfrew—Nipissing—Pembroke, la défense nationale.

Mme Beth Phinney (Hamilton Mountain, Lib.): Monsieur le Président, c'est peut-être ma dernière chance de prendre la parole à la Chambre, puisque je prendrai ma retraite le jour des élections. On peut dire que mes observations portent sur le projet de loi sur le transport parce que j'ai eu le bonheur de voyager avec Air Canada et d'autres compagnies aériennes canadiennes lors de mes déplacements entre Ottawa et ma circonscription.

J'aimerais remercier tous les gens de Hamilton Mountain, ma circonscription, de m'avoir permis de les représenter pendant 17 ans. Cela a été un véritable privilège.

J'aimerais remercier tous ceux qui m'ont aidé à me faire élire et à demeurer élue. C'est impossible d'y parvenir sans aide. Ces personnes m'ont aidé à accomplir mon travail dans la circonscription et dans le reste du pays. Parfois, c'était au moyen d'un appel ou d'une lettre, ou en m'offrant une tasse de thé. Ce sont toutefois ceux qui nous rappellent sans cesse que nous devrions faire ceci, ou qui nous demandent de faire cela, qui nous maintiennent sur la bonne voie et font en sorte que nous fassions bien notre travail.

J'aimerais aussi remercier de leur appui tous mes collègues de la Chambre, le personnel de la Chambre des communes et le personnel qui m'a secondée au fil des ans. Je dis cela parce que, même si j'ai essayé de remercier tout le monde au fur et à mesure, j'oublie toujours quelqu'un. J'espère n'avoir oublié personne cette fois.

Enfin, j'aimerais remercier ma famille et mes amis, car, comme vous le savez, c'est difficile d'être disponible pour eux. Il s'écoule parfois des mois, voire des années, sans que nous puissions côtoyer nos amis. J'aurai dorénavant plus de temps à leur consacrer et c'est avec joie que je le ferai.

Ce fut un énorme privilège de représenter les gens de ma circonscription et de représenter les Canadiens à la Chambre des communes. Encore une fois, je remercie tous ceux qui ont enrichi mon séjour sur la colline.

Initiatives ministérielles

[Français]

M. Réal Lapierre: Monsieur le Président, je n'ai pas entendu de question dans l'intervention de ma collègue d'en face. Par contre, je voudrais profiter de l'occasion pour la remercier du travail qu'elle a su accomplir pour son pays et de son dévouement. Je suis sûr que, comme la majorité des députés, pour ne pas dire la totalité, elle s'est donnée corps et âme. Je lui souhaite donc la plus belle des retraites dans une quiétude qui ne constituait probablement pas son quotidien jusqu'à ce jour.

● (1700)

M. Marc Boulianne (Mégantic—L'Érable, BQ): Monsieur le Président, à mon tour, je voudrais souhaiter une bonne retraite à notre collègue d'en face. De même, j'aimerais féliciter mon collègue de Lévis—Bellechasse pour son intervention.

Bien évidemment, quand il est question de transport ferroviaire, il est question de bruit, de rentabilité et d'économie.

Dans notre région, de même que dans celle du député de Lévis—Bellechasse, soit Chaudière-Appalaches, la société Québec Central fait partie du patrimoine ferroviaire. Elle a été concédée par le Canadien Pacifique et reprise par un comité de sauvegarde créé dans le milieu pour empêcher un démantèlement. Un promoteur, M. Giguère, aidé de plusieurs autres personnes, a pris en charge Québec Central. Ce fut une très bonne initiative. C'était à l'époque des CFIL où l'on pouvait transporter, à partir de Saint-Romuald jusqu'à Sherbrooke, en passant par la Beauce, Chaudière-Appalaches, Mégantic—L'Érable et Thetford Mines, tant des marchandises que des touristes. C'est important et cela représente une économie durable.

Je pose immédiatement ma question. Mon collègue peut-il affirmer qu'il est pertinent que la responsabilité de certains tronçons, comme ceux de Québec Central, par exemple, soit confiée aux villes et aux municipalités pour le transport des citoyens, des touristes et des marchandises?

M. Réal Lapierre: Monsieur le Président, je voudrais d'abord remercier mon collègue de son brillant commentaire.

Moi aussi, j'ai été à même de suivre les événements entourant Québec Central. Les gens du milieu ont su prendre connaissance du fait qu'un projet de ce genre pourrait encore avoir une valeur à valeur économique. Les efforts qui ont été investis ont permis à beaucoup de produits finis d'être acheminés du côté américain. De ce fait, on ne peut qu'être heureux d'une telle initiative, au même titre que les accords de Kyoto.

Étant riverains du fleuve Saint-Laurent, nous sommes en mesure d'espérer qu'un jour le cabotage redevienne un mode de transport adéquat surtout pour les matières premières.

M. Réal Ménard (Hochelaga, BQ): Monsieur le Président, cela me fait plaisir d'intervenir dans le débat relatif au projet de loi C-44. On avait nettement l'impression que ce projet de loi n'était pas désiré par le gouvernement. Je me rappelle que la députée de Longueuil—Pierre-Boucher a entrepris plusieurs démarches pour que le projet de loi soit débattu.

Non pas que ce projet de loi soit parfait; il est même inquiétant à certains égards. Toutefois, il contient des dispositions, particulièrement l'article 32, dont j'aurai l'occasion de parler un peu plus en détail, qui augmente les pouvoirs de l'Office des transports du Canada dans son travail de médiation dans les communautés où passent des chemins de fer. Évidemment, n'importe quel député de cette Chambre, du côté ministériel comme du côté de l'opposition, sait bien que le Canadien Pacifique, ou le CFCP, a eu des

comportements extrêmement délinquants. Il a même été un délinquant du rail, un voyou de la locomotive et, très souvent, il s'est comporté comme une ville dans la ville. C'est certainement le cas dans une ville comme Montréal.

On se serait attendu à ce que le projet de loi aille plus loin, comme le faisait remarquer la Fédération canadienne des municipalités, parce que la portée de l'article 32 n'est pas claire. On dit que c'est comparable à une ordonnance de la Cour supérieure, mais quand on lit le libellé, il n'est pas clair que ce n'est pas qu'une simple médiation.

Cela étant dit, avant de parler du fond du sujet, vous me permettez de prendre quelques instants pour commenter un peu l'actualité politique.

On sent bien une certaine fébrilité en cette Chambre. On sent bien que le gouvernement est en phase terminale, que l'on est en voie d'écrire une page de l'histoire de ce Parlement en permettant, finalement, à nos concitoyens de se situer dans le prolongement du rapport de la Commission Gomery, dont je terminais ce matin la lecture du rapport de 455 pages. Le chapitre certainement le plus important, parmi les 17 que compte le rapport, en est le dernier, qui parle de l'attribution des responsabilités. C'est intéressant de voir que le juge Gomery a été capable d'identifier très clairement les centres de responsabilité. On se rend bien compte que le Conseil du Trésor ainsi que d'autres ministères avaient complètement abdiqué leurs responsabilités, s'agissant d'une saine gestion des finances publiques. On se rend bien compte de l'intensité du non-respect de la Loi référendaire québécoise.

En effet, on ne peut pas ne pas se rappeler que la cause de la mise sur pied de la Commission Gomery est née d'une décision que le Cabinet avait prise en 1996. Les 1^{er} et 2 février 1996, le Cabinet, en retraite fermée, avait décidé d'autoriser un vaste plan de visibilité du Canada. Ce vaste plan de visibilité du Canada est né de la frousse que le gouvernement a eue à la suite du référendum de 1995, où le camp du Oui et le camp du Non pouvaient dépenser chacun 50 cents par électeur. Il y avait donc la possibilité, avec cette conviction d'égalité des chances, de faire valoir respectivement la possibilité que le Québec accède à sa souveraineté, comme l'ont fait 147 pays sur la planète Terre, ou la possibilité que le Québec reste à l'intérieur de la fédération canadienne.

Ce qui est troublant, et c'est le sens des prochaines élections, c'est qu'un gouvernement a choisi de ne pas respecter la démocratie référendaire. Un gouvernement a choisi de ne pas respecter la règle du droit.

Au cours des 455 pages du rapport, on voit bien que Coffin, Brault, Lafleur Communications, enfin les cinq agences dont Travaux publics et Services gouvernementaux avait retenu les services, ont donné généreusement au Parti libéral, avec un évident mépris de la législation sur le financement des partis politiques.

Cela étant dit, je ne voudrais pas m'éloigner du projet de loi. Je sais bien qu'il porte sur le transport. Toutefois, avant de passer à l'essentiel, soit le projet de loi C-44, je voudrais à mon tour féliciter tous les députés, peu importe le côté de la Chambre, qui ont pris du service, qui ont servi leurs concitoyens, qui vivent peut-être leurs dernières heures en cette Chambre et qui embrasseront d'autres carrières. Je pense au député de Saint-Maurice—Champlain, qui va quitter la vie publique.

Initiatives ministérielles

● (1705)

J'ai vu des collègues libéraux qui m'ont dit qu'une trentaine parmi eux pourraient quitter la vie publique. J'imagine que cela n'a rien à voir avec la conjoncture difficile dans laquelle leur parti est engagé, mais que c'est une volonté bien comprise et tout à fait légitime de faire autre chose dans la vie.

Toutefois, je suis convaincu qu'ils garderont un bon et excellent souvenir de leurs collègues et du Bloc québécois qui a toujours été un parti d'équilibre entre la volonté et les intérêts du gouvernement et de la population québécoise. Le Bloc québécois a toujours été au maximum de ce que l'on pouvait faire à l'intérieur de cette Chambre, compte tenu des règles qui nous gouvernent, pour faire avancer les dossiers liés aux intérêts des Québécois et des Québécoises.

D'ailleurs, madame la Présidente, je pense que vous-même en êtes à votre dernière journée en cette Chambre, puisque vous avez annoncé que vous n'alliez pas solliciter d'autres mandats.

Dans mon comté, Hochelaga, il y a une gare de triage. Cela n'est pas étonnant, car Hochelaga—Maisonnette est l'un des premiers quartiers de Montréal à avoir connu son industrialisation. Il est évident qu'aux XVIII^e et XIX^e siècles, quand on pensait l'industrialisation, la capacité non seulement de relier les gens entre eux, mais d'acheminer des marchandises à proximité d'un centre industriel était un facteur de localisation extrêmement important pour les entreprises.

Hochelaga—Maisonnette a été une ville de 1888 à 1918, lorsqu'elle s'est annexée à Montréal. Elle a d'ailleurs été la première ville dans l'est de Montréal qui a connu une bourgeoisie francophone industrielle. Par exemple, la famille Dufresne a occupé des postes au conseil de ville.

Quiconque visite Hochelaga—Maisonnette peut admirer la richesse de son patrimoine avec le Centre culturel et sportif de l'Est, un document Art déco qui abrite aujourd'hui l'organisme du même nom qui offre des services de loisirs et d'animation culturelle. Évidemment, le château Dufresne a été pendant longtemps la seule demeure bourgeoise ouverte au public de Montréal, où Marius Dufresne a élu domicile. Plus récemment, la chanteuse Diane Dufresne, dont je suis un adepte partisan et avec laquelle j'ai eu le bonheur de me faire photographe — elle est d'une certaine manière notre cantatrice au Québec — y présentait une exposition de photos. Ce château atteste du faste d'antan — et l'illustre bien — d'Hochelaga—Maisonnette qui a été une ville bourgeoise extrêmement prospère.

Néanmoins, qui dit industrialisation dit évidemment chemin de fer. Il est assez troublant de constater que, dans un quartier résidentiel comme Hochelaga—Maisonnette, au centre de mon quartier, il y avait un chemin de fer situé rue Ontario. Ce n'était pas exceptionnel. C'était une époque où l'on pensait que le développement économique et le développement résidentiel devaient coexister.

Aujourd'hui, évidemment, quand on pense à l'aménagement urbain et que les municipalités adoptent un plan d'aménagement, on ne tolérerait pas qu'il y ait, au centre de notre quartier et de la vie résidentielle, des facteurs de nuisance comme un chemin de fer.

Cependant, aux XVIII^e et XIX^e siècles, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, on voulait penser le développement économique à proximité du développement résidentiel. Toute une génération d'ouvriers ont travaillé comme cheminots dans Hochelaga—Maisonnette. Le député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel m'a fait le plaisir de venir me rencontrer avec mes concitoyens.

● (1710)

Cela fait à peu près un an et demi. Il avait quitté son comté, un jeudi soir, pour venir rencontrer mes concitoyens. J'ai mis sur pied un comité antibruit. Les gens des rues Davidson et Darling ainsi que ceux de l'ouest et du nord de mon comté, là où passe le chemin de fer, se sont regroupés pour faire des représentations afin de s'assurer que des mesures soient prises pour réduire l'impact des chemins de fer.

Quelles sont ces nuisances? D'abord, il y a la réalité que les chemins de fer peuvent être en opération 24 heures sur 24. Les gens se demandent comment il se fait que l'on puisse tolérer dans une ville comme Montréal, en 2005, bientôt 2006, qu'un chemin de fer puisse être en opération 24 heures sur 24. Lorsque c'est le cas, cela veut dire que du bruit accompagne les opérations qui se font sur ce chemin de fer. Le bruit vient de deux sources. Il y a évidemment l'immobilisation des engins, des locomotives, mais il y a également le bruit lors de la jonction des locomotives. Vous comprenez bien que cela crée beaucoup de bruit.

Il y a des gens qui vivent depuis 10, 15 ou 20 ans à proximité de ce chemin de fer et se demandent ce que le gouvernement va faire. C'est pour cela que la députée de Longueuil—Pierre-Boucher a été extrêmement avisée de faire pression auprès du ministre des Transports, soit le député d'Outremont. C'est une circonscription d'ailleurs que le Bloc québécois n'hésitera pas à conquérir lors du prochain scrutin en raison de l'envergure de notre candidat, soit M. Jacques Léonard, ancien président du Conseil du Trésor sous le règne de René Lévesque. C'est un homme progressiste, social-démocrate, qui ne demande qu'à intervenir dans des causes liées à la lutte contre la pauvreté.

Le ministre des Transports a donc tardé à déposer son projet de loi. On se demandait ce qui se passait. C'est un projet de loi que ma collègue, porte-parole en matière de transports, aurait souhaité bonifier en comité parlementaire. Toujours est-il qu'il y a une mesure qui a donné un peu d'espoir à nos concitoyens.

D'abord, il faut se rappeler que pendant plusieurs années, l'Office des transports du Canada s'est comporté comme s'il avait le pouvoir de rendre des ordonnances et de faire le travail de médiation, ce qu'on vient tout juste de lui accorder en vertu du projet de loi C-44. Une contestation judiciaire a été portée devant la Cour fédérale. Si je ne me trompe pas, je crois même que cette cause a été portée devant la Cour d'appel fédérale. Cette cour a dit que, malheureusement, les pouvoirs de l'Office des transports du Canada ne lui permettaient pas de rendre des ordonnances et d'aller aussi loin qu'il ne l'a fait dans le passé. C'est pour cela que le ministre des Transports devait corriger cette situation et établir clairement, dans un projet de loi, qu'il était possible pour l'Office des transports du Canada de faire son travail d'arbitrage.

Je le répète, le CFCP et le CN, les grandes compagnies de chemins de fer, se sont comportées comme des voyous dans la ville. Elles avaient le sentiment qu'au nom de la prospérité et du développement économique, elles n'avaient de compte à rendre à personne. Cela a pris tout mon sens de la persuasion et la gentillesse qu'on me connaît pour convaincre le CN et le CFCP de participer aux travaux du comité antibruit que j'avais mis sur pied. Ces compagnies se comportaient comme des voyous du chemin de fer, des délinquants du rail qui n'avaient de comptes à rendre à personne. C'est pour cela que l'article 32 du projet de loi donne un peu d'espoir pour nos concitoyens.

Initiatives ministérielles

Ce qui n'est pas clair pour moi, c'est jusqu'à quel point l'article 32 permet véritablement de rendre des ordonnances. Je vais lire cet article pour le bénéfice des concitoyens qui nous écoutent.

La compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer est tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable, compte tenu des éléments suivants:

● (1715)

Déjà l'expression « ne pas faire de bruit déraisonnable » pose un problème parce que cela renvoie à cette notion en droit du caractère raisonnable. Que signifie l'expression « ne pas faire de bruit déraisonnable »? Par exemple, si à 15 heures on décide de procéder à la jonction de deux locomotives, est-ce raisonnable? Si on décide d'immobiliser un train pendant 40 minutes, de minuit à 12 h 40, avec le bruit que cela implique, est-ce déraisonnable?

J'espère que l'Office des transports du Canada adoptera des lignes directrices, comme la loi le lui permet d'ailleurs, pour déterminer ce qu'est le caractère déraisonnable d'une opération liée aux grands transporteurs nationaux.

L'article 32 stipule:

La compagnie de chemin de fer, qui construit ou exploite un chemin de fer, est tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable compte tenu des éléments suivants: (a) les obligations qui lui incombent au titre des articles 113 et 114, ses besoins en matière d'exploitation [...]

L'expression « ses besoins en matière d'exploitation » est assez générique. C'est même général car on ne sait trop à quoi cela fait référence. Il est évident que l'on pourrait toujours plaider devant l'Office des transports du Canada à l'effet que ses besoins en matière d'exploitation l'oblige à être en opération 24 heures sur 24.

Je me rappelle lorsque j'ai discuté avec les compagnies de chemin de fer, particulièrement les compagnies de mon comté qui desservent le port de Montréal. On me parlait de la nécessité, compte tenu de l'importance du port de Montréal, de s'assurer d'avoir une liaison la plus rapide possible. C'est pourquoi les compagnies n'avaient aucun scrupule à être en opération 24 heures par jour.

J'en arrive au troisième critère à considérer, soit le lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer. Comme je le mentionnais, quand on considère une ville comme Montréal à l'époque où on songeait à l'aménagement urbain, il n'était pas rare de voir les résidences et les industries dans le même quartier pour que les ouvriers, qui ne possédaient pas de véhicules à cette époque, puissent être le plus près possible de leur milieu naturel de travail.

Aujourd'hui, évidemment, il y a des préoccupations écologiques. D'ailleurs, cela fera partie de l'un des éléments extrêmement positifs de notre bilan. C'est le Bloc québécois qui a fait adopter une déduction fiscale pour encourager nos concitoyens à prendre le transport en commun. Moi-même, je n'ai pas de voiture et j'habite entre la station de métro Pie IX et la station de métro Viau. Je me déplace en transport en commun.

De plus, pour inciter nos concitoyens, le Bloc québécois souhaite que les titres de transport, c'est-à-dire les cartes mensuelles qui nous permettent de voyager en transport en commun, puissent faire l'objet d'une déduction. La députée de Longueuil—Pierre-Boucher, critique de notre parti en matière de transports, a fait adopter cela par cette Chambre. Bien que ce n'était pas à l'unanimité, c'était quand même un vote très significatif. Bravo à ma collègue de Longueuil—Pierre-Boucher.

Nous poursuivons en consultant les obligations prévues à l'article 32. On dit:

L'Office peut établir et publier, de la manière qu'elle estime indiquée, des lignes directrices. »

C'est la capacité d'offrir des pouvoirs à un tribunal quasi-judiciaire, parce que l'Office des transports du Canada est un tribunal quasi-judiciaire qui peut rendre des ordonnances qui sont exécutoires.

Comme il ne me reste qu'une minute, je ne voudrais pas vous décevoir, madame la Présidente, puisqu'il s'agit de votre dernière journée en cette Chambre. En conclusion, le Bloc québécois aurait été heureux de pouvoir travailler en comité parlementaire pour bonifier le projet de loi C-44, qui en est un que nous appuyons dans son principe. Toutefois, nous aurions souhaité donner un peu plus de substance à l'article 32 de ce projet de loi qui donne une lueur d'espoir à nos concitoyens.

● (1720)

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Madame la Présidente, je voudrais d'abord féliciter mon collègue d'Hochelaga pour son excellente présentation concernant le projet de loi C-44. Je voudrais également souligner l'excellent travail de ma collègue de Longueuil—Pierre-Boucher, qui a forcé le ministre des Transports à redéposer le projet de loi C-44, qui est en fait le projet de loi C-26 de l'ancienne législature, qui a été reporté et que j'avais alors eu la chance de défendre.

Ma question à mon collègue d'Hochelaga est la suivante. J'ai participé à l'une des rencontres où il avait invité à son comité les représentants de l'industrie. J'ai été un peu déçu du message de l'industrie, surtout au regard du bruit, car c'était plutôt comme un monologue. De fait, ils voulaient essayer de nous faire comprendre quels étaient les problèmes qu'ils confrontaient, qu'ils ne pouvaient rien y faire et que, finalement, c'étaient les voisins qui ne comprenaient pas.

Je me demande si le fait que le ministre a tardé à redéposer le projet de loi n'est pas surtout lié au fait que l'industrie a fait du lobbying pour éviter que ne progresse l'étude et l'adoption de ce projet de loi. Il arrive souvent que l'industrie, voyant des problèmes dans des projets de loi et même des investissements devant être faits — ou encore des amendes ou pénalités —, ou se voyant peut-être menacée, fasse de telles pressions. Finalement, il faut qu'il y ait un certain pouvoir à l'Office des transports.

J'aimerais entendre mon collègue, qui a cette capacité de médiation — je l'ai vu — et une formation en droit, nous expliquer s'il ne pense pas lui aussi comme moi qu'il y a peut-être eu de la pression et du lobbying de la part de l'industrie pour éviter que le projet de loi ne soit déposé rapidement.

● (1725)

M. Réal Ménard: Madame la Présidente, je remercie mon collègue de sa question perspicace. Il nous a habitués à rien de moins que cela en cette Chambre. Je sais qu'il est très heureux de ses nouvelles fonctions, mais qu'il garde un bon souvenir du temps où il était porte-parole en matière de transports. Nous avons aussi apprécié son travail.

Je ferai deux commentaires. On s'explique mal comment le gouvernement n'a pas mis cela parmi ses priorités. Comment le gouvernement a-t-il pu tarder tant? N'eut été de l'extrême persévérance de notre porte-parole en matière de transports, la députée de Longueuil—Pierre-Boucher, il n'est pas évident que le ministre se serait rendu aux arguments. Je veux bien essayer de faire un travail de médiation, mais quand on discute avec nos concitoyens, il est clair qu'il doit y avoir un support législatif. Le message qui est lancé par le dépôt tardif et les tergiversations du ministre des Transports établit qu'au regard des intentions gouvernementales, on est soucieux de la qualité de vie de nos concitoyens.

Initiatives ministérielles

Or je pense que le libellé même de l'article 32 devrait être davantage « virilisé ». Il faudrait y mettre un peu plus de substance pour s'assurer que les transporteurs nationaux, notamment les chemins de fer, auront un prix à payer s'ils ne respectent pas un minimum de qualité de vie.

Le Bloc québécois est également réaliste. Nous savons bien que, dans Hochelaga, les compagnies de chemin de fer ne seront pas expropriées. Il y a une nécessaire coexistence à envisager. Ainsi, les concitoyens qui ont des propriétés à proximité des voies ferrées et les compagnies de chemin de fer doivent trouver un modus operandi pour que tout le monde y trouve son compte.

Je dois ajouter que, moi non plus, je n'ai jamais été impressionné par la volonté des compagnies de chemin de fer de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie. Ce que demandaient mes concitoyens dans Hochelaga, c'est un espèce de talus antibruit comme il en existe ailleurs. Ce n'est évidemment pas magique, mais c'est certainement une mesure de mitigation qu'il est raisonnable que les gens demandent.

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Madame la Présidente, j'ai le plaisir de prendre la parole aujourd'hui à propos du projet de loi C-44 dont il vaut la peine de lire le titre: Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, édictant la Loi sur VIA Rail Canada et modifiant d'autres lois en conséquence.

Ce projet de loi est important. En réalité, c'est une copie conforme du projet de loi C-26 qui avait été présenté par le gouvernement à l'ancienne législature. C'est surprenant, étant donné que ce projet de loi, lors de son dépôt à l'ancienne législature, relevait d'une urgence quasi nationale. On avait travaillé fort pour essayer de faire comprendre au gouvernement que certaines parties de la loi devaient être révisées et modifiées, mais voilà qu'arrivèrent les élections. Le premier ministre actuel a décidé de précipiter les élections et, finalement, ce projet de loi est mort au *Feuilleton*.

C'est donc surprenant qu'on présente de nouveau ce projet de loi, alors qu'on sait très bien que ce gouvernement verra sa fin aujourd'hui. Nous en discutons, mais tous ici en cette Chambre savent très bien que ce projet de loi n'aura pas la chance de voir le jour, encore une fois, au cours de cette session parlementaire.

En fin de compte, la base du travail que peuvent accomplir les députés, surtout quand on en arrive à des discussions sur des projets de loi comme celui-là, est toujours de défendre les intérêts des citoyennes et des citoyens. Un peu plus tôt, mon collègue de Lévis—Bellechasse a fait part à la Chambre des problèmes que peut vivre sa population en raison de la gare de triage de Charny. De la même façon, mon collègue de Hochelaga vient de faire état des problèmes semblables vécus par la population de sa circonscription à cause du bruit causé par la gare de triage Moreau, à Montréal.

De toute évidence, le Bloc québécois a la volonté de régler ces problèmes. Comme mon collègue de Hochelaga l'a bien mentionné, c'est un travail incessant de la part de ma collègue de Longueuil—Pierre-Boucher, qui a forcé le ministre des Transports à déposer de nouveau ce projet de loi. Nous aurions voulu qu'il soit déposé dès le printemps dernier, mais cela a tardé. C'est un choix que le ministre des Transports a fait. Je suis toujours surpris de voir le député d'Outremont déchirer sa chemise pour défendre les intérêts de la population, alors qu'il sait très bien que la population mérite de voir ses intérêts défendus dans certains dossiers dans le domaine du transport. Il ne l'aura pas fait, parce qu'une fois de plus ce projet de loi ne verra pas le jour.

Les citoyens qui habitent le long des gares de triage partout au Québec et au Canada et qui sont victimes du bruit occasionné par les sifflets ne verront pas leurs problèmes réglés, parce que le projet de loi ne sera pas adopté par cette Chambre, même si le Bloc québécois a la volonté de participer au débat, de discuter et de faire évoluer ce projet de loi. Telle est sa volonté. Quoi qu'il en soit, il vaut la peine que nous en parlions aujourd'hui. C'est à force d'en parler et de faire comprendre à la députation libérale l'importance de ce projet de loi que celui-ci arrivera sûrement, lors de la prochaine législature, à être adopté pour de bon.

Ce projet de loi se présentait en quatre sections: une touchant le transport ferroviaire, une autre, le transport aérien, une encore, les plaintes et la dernière, VIA Rail. Quant au transport ferroviaire, c'est un marché très évolutif. Le marché du rail est une industrie qui a décliné et qui reprend de la vigueur. Pour tous ceux et celles qui ont vu disparaître des voies ferrées un peu partout au Canada, il est toujours surprenant de voir arriver des défenseurs du transport ferroviaire ou de nouveaux intervenants en ce domaine.

J'ai eu la chance de vivre cette situation dans mon ancienne vie. Avant que je devienne député, j'étais préfet de la MRC de Papineau. On y trouve toujours une voie ferrée, qui appartient maintenant à un CFIL, à une corporation indépendante qui gère cette voie ferrée qui s'appelle Les Chemins de fer Québec-Gatineau. Au moment opportun, le Canadien Pacifique a voulu se départir de cette voie et en confier la responsabilité aux propriétaires riverains. J'ai été l'une des premières personnes à s'interposer en arguant que l'Outaouais n'avait pas d'autoroute. L'autoroute 50 est à venir, on pourra peut-être en reparler plus tard, mais il n'y en avait pas à l'époque. Elle n'est toujours pas complétée, mais elle est en voie de développement. Perdre le rail, c'était donc perdre toutes les voies de développement de l'industrie.

● (1730)

On n'avait pas de réseaux routiers, pas d'autoroutes et on perdait le rail. Donc, tous les collègues maires des communautés et des municipalités qui longent cette vaste voie se sont mis ensemble. Comme cette voie devait disparaître, on s'est donc mis tous ensemble pour dire que cela n'avait pas de sens. Il y avait du potentiel, des industries et des clients. Canadien Pacifique nous a livré une guerre de tous les temps jusqu'à ce que, en vertu de ma position de président du Conseil régional de développement de l'Outaouais, on a fait une offre à Canadien Pacifique. On leur a dit tout simplement que puisqu'ils pensaient que cette voie n'était pas rentable pour eux et qu'elle ne le serait jamais, ils pourraient l'offrir à des propriétaires de chemin de fer indépendants.

Croyez-le ou non, lorsque l'appel d'offres a été lancé, huit réponses sont parvenues à Canadien Pacifique, donc huit acheteurs potentiels. Cette voie ferrée est en opération aujourd'hui et s'appelle les Chemins de fer Québec-Gatineau. C'est un CFIL, un chemin de fer d'initiative locale. C'est donc une entreprise privée indépendante qui gère cela. Cela est rentable et l'entreprise fait des profits. Finalement, cela a permis à toute cette région de se développer encore industriellement et d'avoir le rail comme bénéfice industriel.

Par contre, d'autres régions ont été moins chanceuses. Des chemins de fer ont disparu et d'autres sont sujets à disparaître. Ce projet de loi avait comme objectif, entre autres, de permettre la remise des voies ferrées désaffectées aux municipalités et aux organisations de transport en commun, et ce, en premier.

Initiatives ministérielles

Ma circonscription part de Gatineau et se termine aux limites de Saint-Eustache, aux limites de la communauté métropolitaine de Montréal dont Mirabel fait partie présentement. Donc, dans les prochaines années, on souhaite que Mirabel puisse bénéficier d'un transport en commun par train léger. Cela permettrait le développement de tout le secteur de Saint-Augustin, toute la région de Saint-Janvier et d'autres. Ces secteurs pourraient bénéficier du transport par voie ferrée. Entre autres, pour le secteur de Mirabel—Saint-Janvier, on parle évidemment du Petit train du Nord, cette voie qui est aujourd'hui disparue. Donc, certains corridors pourraient réapparaître et ce transport par train léger pourra servir de transport en commun.

Ce projet de loi a comme objectif de permettre la rétrocession des compagnies directement aux organismes de transport en commun ou aux municipalités, pour celles qui en voudraient pour des fins de transport en commun. Il y a donc une volonté ferme de notre part.

Comme nous le disions tantôt, une des parties importantes, c'est le bruit. Il fallait donc instaurer une politique parce qu'il y avait trop de plaintes de trop de citoyens et de citoyennes qui sont perturbés par les agissements de l'industrie ferroviaire.

Je demandais tantôt à mon collègue d'Hochelaga s'il ne pensait pas que si ce projet de loi avait tardé, si le ministre des Transports, le député d'Outremont, avait tardé à le déposer, cela n'était pas plutôt attribuable aux pressions et au lobbying de l'industrie ferroviaire. C'est une des grandes raisons. Quand on parle de changer les opérations de l'industrie, de l'obliger à respecter des normes de bruit viables, elle voit cela comme des dépenses très dispendieuses alors que, tout simplement, c'est une façon d'agir. Il faudrait changer la façon de faire les opérations.

Tout à l'heure, mon collègue parlait d'un mur antibruit, de la construction d'un muret de terre qui pourrait permettre d'éviter le bruit dans tout un secteur. Donc, ce ne sont pas des solutions qui ne sont pas pensables. Le problème est que l'industrie doit changer ses façons d'opérer.

Maintenant, tout le raccordement des wagons et des engins ne se fait plus manuellement. Cela se fait mécaniquement et électroniquement. Pour être bien sûr que cela soit bien raccordé et que cela ne se décroche pas— trop fort ne casse pas— ce sont donc des raccordements qui sont de plus en plus forts et qui se font de façon de plus en plus virulente. Cela crée du bruit qui occasionne des dommages. C'est ce qui fait que les communautés qui sont près des gares de triage sont de plus en plus incommodées par le bruit.

J'étais président de l'Union des municipalités du Québec de 1997 à 2000. La solution demandée par le milieu municipal était de permettre que les lois municipales concernant des règlements antibruit ou de limitation de bruit utilisées par les villes soient applicables dans les gares de triage ou sur les territoires de transport ferroviaire.

• (1735)

Le gouvernement fédéral a évidemment rejeté cette possibilité parce que — on le sait — il y a tout ce contexte qui fait que, sur le plan constitutionnel, les lois fédérales priment sur les lois provinciales qui priment sur les lois municipales. Le gouvernement n'a pas voulu, dans ce cas, renoncer à son droit. C'est donc lui qui doit réglementer le bruit. Le problème, c'est qu'il n'y a jamais eu de réglementation sur le bruit dans la loi fédérale concernant le transport.

Aujourd'hui, on propose une certaine possibilité. Mon collègue d'Hochelaga—Maisonneuve l'a bien mentionné plus tôt. L'article 32 est quand même une ouverture. En effet, il faut dire que l'Office des

transports — avant aujourd'hui et avant l'adoption de cette loi — n'a qu'un pouvoir mitigé de médiation. C'est-à-dire qu'il fait des recommandations à l'industrie. Toutefois, si l'industrie ne les respecte pas finalement, l'Office des transports n'a aucun pouvoir de la forcer, de la mettre à l'amende, de faire faire le travail et de lui refiler la facture ou quoi que ce soit.

Cela devrait être changé par la prochaine loi, on l'espère. En effet, l'article 32, qui se veut une modification à la Loi sur les transports, mentionnerait: « La compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer est tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable, compte tenu des éléments suivants [...] »

C'est donc la première fois que le gouvernement fédéral, dans ce projet de loi, imposerait à l'industrie du transport ferroviaire une norme portant sur la pollution par le bruit. De fait, le bruit, c'est de la pollution. Je vous fais grâce de toutes les études qui ont été déposées. J'ai eu la chance de les recevoir de tous les organismes de défense. La pollution par le bruit existe effectivement. Il y a certes un certain niveau de décibels que l'oreille humaine peut tolérer. Au-delà de ce niveau, cela est intolérable et peut rendre les gens sourds et malades. Évidemment, cela cause du stress et beaucoup d'autres symptômes. Des études internationales le prouvent. De plus, il faut faire attention, car le bruit la nuit doit être moins sonore que le bruit le jour.

Comme le mentionnait mon collègue d'Hochelaga, dans les gares de triage, le problème réside dans le fait que l'industrie du transport ferroviaire fonctionne 24 heures par jour, et ce, au détriment de la qualité de vie des citoyens et des citoyennes qui entourent ces gares de triage.

Je fais appel à l'industrie du transport ferroviaire: il faut arrêter de nous dire que les gares de triage ont été construites avant les développements résidentiels et qu'il en revenait aux gens de ne pas y bâtir de maisons. Il ne faut jamais oublier que, lorsque les gares de triage se sont installées, c'était dans les milieux développés ou devant être développés, et que c'est finalement autour de ces installations industrielles que se sont construites les résidences. On ne peut en vouloir, aujourd'hui, à ceux et celles qui les ont achetées, de subir ce que l'on n'avait pas prévu à l'époque des XVII^e et XVIII^e siècles. Telle est la réalité.

Ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. C'est pourquoi le Bloc québécois l'aurait appuyé. Il voulait que le travail se fasse en comité et il voulait le bonifier. Ce ne sera pas le cas, parce que le ministre des Transports a tardé à redéposer le projet de loi C-44 qui était une copie conforme du projet de loi C-26. Le ministre ne peut pas nous dire que c'était un travail faramineux. Évidemment, c'est un projet de loi assez imposant qui contient au-delà de 90 pages, mais c'est une copie conforme du projet de loi C-26 qui avait été déposé sous l'ancienne législature et qui n'avait pas pu voir le jour et être adopté parce que le premier ministre, l'ex-ministre des Finances, avait décidé de déclencher des élections au printemps 2004.

Aujourd'hui, pour pouvoir mieux comprendre tout ce qui se passe dans ce dossier, il faut aussi comprendre que le projet de loi C-44 visait la mise en application de la Loi sur VIA Rail, qui aurait créé VIA Rail. On sait que VIA Rail est déjà créé, mais ce texte législatif donnait vie à VIA Rail en tant que compagnie indépendante. La seule critique que le Bloc québécois pouvait faire — et c'est toujours le cas — portait sur le fait que VIA Rail, à l'heure actuelle, n'est toujours pas soumise à la Loi sur l'accès à l'information.

Initiatives ministérielles

Je me permets de rappeler tout ce qui s'est passé à la Commission Gomery et ce qui s'est passé aussi concernant le président de VIA Rail, M. Pelletier. Il a été sur la sellette plus souvent qu'à son tour. Il a comparu devant la Commission Gomery. Il s'est servi de l'argent de la compagnie VIA Rail pour acheter de la publicité de compagnies de publicité qui recevaient des ristournes qui étaient ensuite remises au Parti libéral.

• (1740)

C'était la réalité de la Commission Gomery. Or ce qu'on déplore dans ce projet de loi, c'est que finalement VIA Rail ne soit pas soumis à la Loi sur l'accès à l'information. On ne peut savoir les dépenses du président ni celles des employés. Y a-t-il eu des repas somptueux à l'époque où le juge Gomery a rendu publics les rapports sur VIA Rail? On ne peut savoir s'il y a eu des dépenses importantes ou si le président a amené des petits amis. C'est impossible parce qu'on ne peut pas se servir de la Loi sur l'accès à l'information pour être capables d'aller voir ce qui se passe dans cette société d'État qu'est VIA Rail.

Je suis heureux de dire que le Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique, auquel je siège, a demandé au commissaire à l'information de déposer un projet de loi, puisque le gouvernement ne voulait pas modifier la Loi sur l'accès à l'information.

Je suis fier de dire que le commissaire à l'information du Canada, M. Reid, soumettait dans le projet de loi qu'il a déposé à notre comité — qui a d'ailleurs fait l'objet d'un rapport adopté à l'unanimité par cette Chambre — le souhait de voir une modification législative la plus rapide possible, forçant VIA Rail à se soumettre à la Loi sur l'accès à l'information, permettant ainsi aux citoyennes, citoyens, députés et journalistes de demander à VIA Rail des documents, à l'exception de tout ce qui pourrait toucher des secrets industriels. S'il y avait des secrets industriels, ils ne seraient pas soumis à cette nouvelle Loi sur l'accès à l'information. Le ministre des Transports aurait pu régler cette question relative à VIA Rail. Il aurait pu décider, dans ce projet de loi qui est déposé devant nous, de soumettre immédiatement VIA Rail à la Loi sur l'accès à l'information — ce qui n'est pas le cas —, en protégeant les secrets industriels, parce que finalement on ne veut pas que VIA Rail nous les dévoile.

On veut que VIA Rail et que les employés de VIA Rail soient obligés de dévoiler leurs dépenses de façon à voir clair dans ce qu'a fait le président de VIA Rail, soit d'acheter de la publicité pour vanter les mérites du Canada, ou acheter des documentaires qui vantaient les mérites du Canada et faire souvent des investissements qui permettaient à des agences de publicité d'empocher de généreuses commissions.

En effet, le scandale des commandites réside dans cet état des choses: prendre l'argent du peuple, l'argent des taxes et des impôts, que nos concitoyens et concitoyennes ont chèrement gagné, à la sueur de leur front. Ils ont confié leurs impôts au gouvernement. Finalement, ce gouvernement libéral a décidé de donner des contrats, directement ou indirectement par l'entremise de sociétés d'État, dont VIA Rail, à des firmes de communication qui ont promu et publicisé le Canada ou des entreprises. Cependant, une ristourne revenait. On appelait cela une commission. Elle se situait entre 15 et 20 p. 100 du montant et allait dans les poches des agences de communication, qui en retour donnaient un montant d'argent au Parti libéral du Canada.

Vous enlèveriez le nom du Canada de toute mon explication et tous les citoyens, citoyennes qui nous écoutent pourraient nommer beaucoup de pays qui ont une dictature. On se sert, dans certains de

ces pays, de l'argent des contribuables pour être capables d'arriver à ses fins. C'est ce qui se passe ici au Canada.

C'est pourquoi la population et les partis d'opposition ont décidé aujourd'hui de renverser ce gouvernement et de dire qu'on n'a plus confiance en lui, pour la simple et bonne raison qu'on ne veut plus jamais qu'un gouvernement au Canada prenne l'argent durement gagné des hommes et des femmes, qui paient leurs impôts au Canada, et s'en serve à des fins partisans et électorales. On ne veut plus jamais qu'un gouvernement donne des contrats à des agences de publicité, assortis de généreuses commissions, et que ces dernières versent en retour des contributions au Parti libéral. On ne veut plus jamais que cela arrive. C'est pourquoi aujourd'hui ce gouvernement sera renversé.

Évidemment, à partir du projet de loi qui est devant nous, c'est toujours du transport dont il est question. Le transport est toujours un outil important pour nous. Cependant, c'est aussi important que le gouvernement comprenne aujourd'hui que, même par l'intermédiaire de VIA Rail, de Postes Canada, du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux ou par le truchement de toutes les sommes qu'il peut dépenser en publicité et en promotion, la population n'acceptera plus jamais qu'il puisse prendre de l'argent, acheter de la publicité, donner des bonis ou des commissions aux agences, qui retourneront des sommes d'argent dans les coffres du Parti libéral.

• (1745)

L'hon. Claude Drouin (secrétaire parlementaire du premier ministre (collectivités rurales), Lib.): Madame la Présidente, dans un premier temps, je voudrais remercier sincèrement la population beauceronne de m'avoir donné l'opportunité et le privilège de la représenter ici, à Ottawa. Ce fut une expérience formidable durant presque neuf ans et je tiens à la remercier sincèrement.

Je veux remercier ma famille qui a accepté de faire de nombreux sacrifices. J'apprécie sa compréhension. C'est à mon tour maintenant de faire ce sacrifice pour être un peu plus avec elle.

Je remercie les nombreux bénévoles qui ont travaillé avec moi pour faire en sorte que l'on puisse réaliser de beaux grands projets, chez nous, en Beauce.

Je veux également remercier mes collègues des deux côtés de la Chambre. Nous avons eu l'opportunité de travailler ensemble au mieux-être de la population canadienne. Nous reconnaissons l'importance de la Chambre et du travail qui y est accompli.

Si j'avais un souhait à formuler, ce serait de s'assurer de mettre en place des mesures pour permettre aux femmes et aux hommes qui veulent faire carrière en politique et qui ont des familles, d'avoir un horaire mieux adapté parce que cela est vraiment difficile. Je vis présentement avec un enfant de 20 mois et je peux vous dire que la situation n'est pas facile, lorsqu'il faut se présenter à Ottawa, 26 semaines par année, presque cinq jours par semaine. Il y aurait lieu de revoir notre façon de faire afin que tous ceux et celles qui ont le goût de s'investir au mieux-être de la population, dans le respect de la démocratie, puissent le faire sans contrainte, tant au niveau familial que personnel.

En terminant, je voudrais remercier tous ceux et celles qui travaillent ici, sur la Colline du Parlement, au mieux-être des politiciennes et des politiciens pour que nous soyons le plus possible adaptés aux besoins afin de donner des services à la population. À ces femmes et ces hommes qui travaillent très fort, je leur dis également merci beaucoup.

Initiatives ministérielles

Madame la Présidente, je vous remercie du privilège que vous me donnez afin de remercier, encore une fois, la population beauceronne de son appui.

Puisque le temps me le permet, je remercie énormément les gens qui travaillent pour moi, dans mon comté, de même qu'ici à Ottawa, depuis bientôt neuf ans. Ils ont fait d'énormes sacrifices pour donner les meilleurs services à la population.

À nouveau, merci à tout le monde, bon succès, de la santé et beaucoup de bonheur à l'approche du temps des Fêtes. À tous ceux et celles qui m'attendent, merci beaucoup.

• (1750)

M. Mario Laframboise: Madame la Présidente, je voudrais féliciter le député de Beauce. Oublions la partisanerie politique quelques instants. Le député a toujours été un travailleur assidu, toujours présent. Encore une fois, je peux comprendre qu'il n'est pas toujours évident de concilier le travail et la famille.

On souhaite donc au député de Beauce et à sa famille d'avoir encore de très beaux moments et qu'il continue son bon travail.

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole sur les questions et commentaires concernant ce projet de loi. Depuis que je suis député et jusqu'à aujourd'hui, la question du transport ferroviaire a changé complètement d'objectifs. Déjà, nous avions une vision folklorique du transport ferroviaire, tandis que maintenant, notre vision a trait à la promotion en matière d'environnement, et c'est tant mieux.

Un aspect de la situation actuelle n'est pas soulevé par ce projet de loi et mérite d'attirer toute notre attention. Il n'est peut-être pas à régler par le projet de loi comme tel, mais il s'agit de la question portant sur la sécurité. Dans les dernières années, nous nous sommes rendus compte concernant le plan d'action, soit les façons de faire du Canadien National, qu'il y a eu des accidents importants qui ne sont pas des événements isolés. À Sainte-Hélène-de-Kamouraska, dans ma circonscription, il y a eu un accident qui aurait pu être très grave, car des produits chimiques ont été déversés à cet endroit. De plus, dans la région de Montmagny, il y a eu un déraillement.

Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de trouver une façon, étant donné l'ampleur que prend le transport ferroviaire, de suivre de plus près ce dossier sur les aspects sécuritaires et d'obtenir des ressources supplémentaires, si cela est nécessaire. Dans ce domaine, on est souvent victimes des coupures, ce qui fait qu'en bout de ligne, les services de base ne sont pas offerts. Ils ne sont pas entretenus de façon satisfaisante, ce qui crée des bris comme nous en avons rencontrés. Je voulais donc soulever cette question.

En terminant, je poserai la question suivante à mon collègue. Comment voit-il l'avenir du transport ferroviaire? De même, si le projet de loi qui est devant nous aujourd'hui est adopté lors de la prochaine législature, est-ce que cela représentera un avantage pour donner encore plus d'ampleur au transport ferroviaire, surtout dans le respect du Protocole de Kyoto?

M. Mario Laframboise: Madame la Présidente, en réponse à la dernière question de mon collègue, je dois dire que le ferroviaire, c'est l'avenir. Le transport intermodal sera la solution. Le Québec possède le fleuve Saint-Laurent, cette merveilleuse autoroute de voie navigable qui existe depuis la nuit des temps. Ce fleuve doit être utilisé au maximum de ses capacités; il ne l'est pas actuellement. Néanmoins, le ferroviaire et le maritime sont la solution d'avenir.

En ce qui concerne la première question du député, il le faudrait vraiment, parce qu'il existe réellement des problèmes de sécurité sur les rails en ce moment. Il faut que les entreprises arrêtent de faire du lobbying et d'empêcher les gouvernements d'investir les sommes nécessaires. Il devra y avoir des modifications législatives, parce que, dans la circonscription de mon collègue et ailleurs également, plusieurs dossiers ne se règlent pas. Que l'on pense au pont de Québec dont on parle actuellement, un dossier que le ministre des Transports essaie de régler au milieu de différends avec le Canadien Pacifique.

Le problème réside dans le fait que les compagnies sont responsables d'entretenir les voies ainsi que les ponts. Voici le problème qui se pose: ont-elles les moyens de le faire. Si elles ne les ont pas, le gouvernement doit se donner une loi qui va faire qu'il paiera les travaux, les fera et les facturera aux dites compagnies, quitte à ce qu'elles échelonnet le paiement sur plusieurs années de sorte que nous ayons des rails de même que des ponts et ponceaux qui soient sécuritaires.

À cet égard, on ne voit pas de leur espoir dans le discours du député d'Outremont et ministre des Transports. Il veut poursuivre les industries et celles-ci disent qu'elles se défendront en cour. Finalement, avec ce gouvernement libéral, les problèmes de sécurité ne seront jamais réglés.

Nous, les députés du Bloc québécois, souhaitons, comme le fait mon collègue, défendre les intérêts de nos électeurs en nous assurant que le gouvernement entendra un jour raison et sera capable lui-même d'entreprendre les travaux et de les facturer à l'industrie afin d'assurer la sécurité des citoyennes et des citoyens.

• (1755)

M. Guy Côté (Portneuf—Jacques-Cartier, BQ): Madame la Présidente, d'entrée de jeu, je voudrais vous signaler que je vais partager mon temps avec le député de Saint-Maurice—Champlain.

Madame la Présidente, je comprends bien que vous vous retirez de la vie publique. Ce fut un honneur, à chaque occasion, de vous entendre prononcer le nom de mon comté. Si nous avions été ici plus longtemps, un jour peut-être auriez-vous pu le faire sans hésitation. Toutefois, j'ai eu beaucoup de plaisir à vous entendre chaque fois.

Comme cela a été mentionné à plusieurs reprises, nous sommes favorables au principe du projet de loi C-44. Je parlerai plus précisément de la partie qui touche le transport ferroviaire.

Une voie de chemin de fer traverse l'ensemble de la partie de la MRC de Portneuf de la circonscription de Portneuf—Jacques-Cartier. Effectivement, le transport ferroviaire est un élément très important dans l'intermodal. Tout à l'heure, mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel parlait de l'importance de la voie maritime du Saint-Laurent. Nous en avons un bel exemple dans la MRC de Portneuf qui, avec le quai de Portneuf, réussit à très bien conjuguer la voie maritime, la voie ferroviaire et le camionnage. Je pense à un certain nombre d'entreprises qui utilisent ces trois services dans ma circonscription, par exemple: Ciment Québec, Alcoa et plusieurs autres.

Je voulais vous entretenir plus spécifiquement de la partie chemin de fer, car un des éléments de ce projet de loi est de tenter de résoudre certains irritants liés au transport intermodal et ferroviaire des marchandises. Je peux confirmer, comme pourront le confirmer l'ensemble des résidents de Pont-Rouge et des environs, que le chemin de fer est un mode de transport très ponctuel. Effectivement, tous les soirs, à 22 heures, un train passe à moins d'un kilomètre de mon domicile. On l'entend très bien et on entend très bien également son sifflet.

Initiatives ministérielles

Je sais que si j'entends le train passer, je dois me diriger immédiatement vers mon téléviseur puisque c'est l'heure des nouvelles nationales. Pour moi, cela n'est pas si mal puisque mon domicile est tout de même à une certaine distance du tracé du chemin de fer. Toutefois, il y a quelques années, j'habitais beaucoup plus près de ce tracé. Donc, outre le bruit associé au chemin de fer, il y avait aussi certains petits désagréments reliés aux vibrations. On a tous en tête l'exemple des verres qui branlent dans les armoires avec un beau petit cliquetis. C'est parfois un peu agaçant.

En principe, comme je le disais, nous sommes favorables au projet de loi C-44. Malheureusement, un des points négatifs est qu'effectivement, les dispositions régissant le bruit excessif ne permettent pas de limiter d'autres nuisances. On pense que l'office dispose de l'encadrement législatif nécessaire pour que lui soient données les compétences sur les nuisances. Cela ne va peut-être pas assez loin au niveau des émanations d'huile, d'essence et des vibrations.

On remarquera que dans le cadre du projet de loi C-44, plus spécifiquement à l'article 32, il est fait référence au bruit occasionné par le transport ferroviaire, plus particulièrement le bruit près des gares de triage, qui est un irritant rencontré dans plusieurs circonscriptions québécoises. Comme je le mentionnais, cela ne se produit pas uniquement près des gares de triage. Cela se produit aussi dans les nombreux villages qui longent principalement la voie maritime du Saint-Laurent. Je donnais tout à l'heure l'exemple de Pont-Rouge, mais j'aurais pu nommer aussi d'autres municipalités de la MRC de Portneuf.

L'article 32 du projet de loi accorde à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'examiner les plaintes relatives au bruit afin d'obliger les chemins de fer à prendre certaines mesures pour prévenir le bruit déraisonnable. Il est important de rappeler que dans son arbitrage, l'office doit toutefois tenir compte des impératifs économiques des chemins de fer.

Donc, encore une fois, comme c'est souvent le cas, on se doit de trouver un certain équilibre entre le confort des résidents, le confort des citoyens, le droit à avoir une vie privée relativement calme et certains impératifs économiques reliés au commerce.

• (1800)

De fait, jusqu'en 2000, en vertu de l'article 95, l'office considérait avoir un large pouvoir qui lui permettait de forcer la compagnie visée par une plainte à limiter les dommages au minimum. Cependant, l'office exerçait un pouvoir qu'il n'avait pas.

C'est pourquoi, lorsque certains citoyens font remarquer, et cela, avec raison, que l'article 32 du projet de loi C-44 ne donne pas à l'office autant de pouvoirs qu'en 2000, il faut garder à l'esprit que l'ancienne loi non plus ne lui permettait aucun recours.

De plus, l'article 95 n'est pas modifié par le projet de loi C-44, et le critère de dommages minimaux lors de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer demeure. Cet article donne à l'Office des transports une compétence pour arbitrer la nécessité de permettre aux compagnies de transport ferroviaire de faire des affaires au regard du droit des riverains de jouir d'un environnement paisible. Ainsi, l'office pourra forcer les compagnies de transport ferroviaire à prendre des mesures pour limiter le bruit lié à certaines activités, mais il devra tenir compte des impératifs financiers.

Les ordonnances de l'Office des transports sont de la nature de celles d'une cour supérieure. Ne pas s'y conformer peut ouvrir une procédure d'outrage au tribunal, ce qui expose le contrevenant à une peine de prison.

Compte tenu de cet aspect, comme je le mentionnais plus tôt, le Bloc québécois est favorable au principe du projet de loi C-44. Effectivement, on retrouve un certain nombre de dispositions, particulièrement dans cette section, qui permettent à l'office de réglementer, jusqu'à un certain point, l'élément du bruit relié au transport ferroviaire.

Par contre, certaines critiques demeurent. Si ce projet de loi est présenté à nouveau lors d'une prochaine législature, une critique devra être formulée. En fait, l'article ne permet pas de limiter d'autres nuisances que le bruit. Nous, du Bloc québécois, croyons que l'office dispose de l'encadrement législatif nécessaire pour que lui soit attribuée une compétence en matière d'émanations, comme celles d'huile et d'essence, et de vibrations. Il serait très important de retrouver ces éléments dans une nouvelle mouture de ce projet de loi.

Dix minutes passent très rapidement. Je mentionnais la possibilité que ce projet de loi soit repris lors d'une prochaine législature. On me permettra de prendre les quelques minutes qu'il me reste pour remercier les électeurs de Portneuf—Jacques-Cartier qui m'ont accordé leur confiance en juin 2004. Selon toute probabilité, au cours de la prochaine heure se déroulera un événement fort peu commun au sein de ce Parlement: grâce à une motion très claire, l'opposition retirera la confiance qu'elle avait accordée au départ au gouvernement en place. L'ensemble de mes concitoyens de Portneuf—Jacques-Cartier savent déjà que je serai candidat de nouveau pour le Bloc québécois. J'espère que ceux-ci, tout comme en juin 2004, m'accorderont leur confiance.

Pour conclure, je dirai que nous serons favorables au projet de loi C-44, même si certains de ses éléments doivent être revus.

M. Louis Plamondon (Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour, BQ): Madame la Présidente, je profite également de cette occasion qui m'est offerte. C'est sans doute la dernière chance que j'aurai de prendre la parole dans cette législature puisqu'il y aura un renversement du gouvernement dans moins d'une demi-heure.

Je voudrais remercier mes électeurs et mes électrices pour la confiance qu'ils m'ont témoignée. Je voudrais également leur dire que je compte énormément sur ces électeurs et ces électrices pour qu'ils me renouvellent ce mandat de confiance pour une septième fois. Je pense à ceux et à celles de la belle MRC de Bécancour, la MRC de Nicolet et la MRC du Bas-Richelieu, qui constituent le grand comté que je représente depuis maintenant 21 ans.

J'ai une question pour mon confrère concernant le projet de loi C-44. Il a donné des arguments fort justes en ce qui concerne, par exemple, l'intérêt qu'ont les municipalités pour qu'une réglementation sur le bruit soit instituée de façon plus sévère. Dans ma région, par exemple, je pense à la petite municipalité d'Aston-Jonction qui s'est plainte souvent de ce trafic ferroviaire qui envahit sa belle municipalité rurale. À Saint-Joseph-de-Sorel, le conseil municipal a souvent manifesté son désaccord quand on travaille au niveau des changements de wagons durant la nuit. C'est la même chose dans la ville de Sorel-Tracy, plus particulièrement dans le secteur Tracy. Donc, bien sûr, nous sommes favorables à ce projet de loi car il pourra régler, en partie, bon nombre de ces dossiers.

Je voudrais poser une question à mon savant confrère de Portneuf—Jacques-Cartier qui s'est exprimé avec tant d'éloquence. Il a parlé de l'article 32. J'aimerais qu'il donne un peu plus de précisions quant à la nécessité de cet article ou sur les interrogations qu'il avait sur celui-ci.

Initiatives ministérielles

Je voudrais aussi lui demander s'il n'a pas quelques doutes quand même sur certaines parties du projet de loi. Il y a, par exemple, le fait que l'office n'ait plus à soumettre de rapport annuel sur les plaintes ou que le siège social puisse être déplacé seulement par décret et non pas, comme à l'habitude, après consultation du Parlement. Il y a aussi le fait que VIA Rail ne soit pas assujettie à la Loi sur l'accès à l'information. Cela me fatigue un peu puisqu'on aurait souvent besoin d'utiliser cette loi car, souvent, VIA Rail se fait tirer l'oreille.

Je remercie encore une fois mon confrère de Portneuf—Jacques-Cartier. Il est avec nous depuis un an et je lui adresse, en même temps que je lui pose cette question, mes meilleurs voeux de succès. Je ne doute pas qu'il retrouvera la confiance de ses électeurs et électrices.

• (1805)

M. Guy Côté: Madame la Présidente, naturellement, je rends la pareille à mon valeureux collègue de Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour et je le remercie de ses bons mots. De la même façon, je suis convaincu que les électrices et les électeurs de cette merveilleuse circonscription — où j'ai eu le plaisir d'aller tout récemment afin de fêter les 20 ans de vie politique du député — lui accorderont encore leur confiance pour un nouveau mandat.

Mon collègue a mentionné un certain nombre d'irritants. Je dois avouer que je partage tout à fait cette impression avec lui. Trop souvent, des organismes, des entreprises parapubliques ou péripubliques profitent de ne pas être des entreprises directement sous le contrôle du gouvernement pour se soustraire à la Loi sur l'accès à l'information. Cela est très malheureux. En effet, bien souvent, beaucoup de ces entreprises bénéficient de deniers publics et de sommes d'argent très importantes.

Donc, lorsqu'on parle de déficit démocratique, de transparence au plan des sommes gouvernementales, au plan politique pris dans le sens noble du terme, il me semblerait normal que VIA Rail, par exemple, puisse être assujettie à la Loi sur l'accès à l'information.

On en a eu un bel exemple récemment. Loin de moi l'idée de ramener en cette Chambre le scandale des commandites, mais tout le monde se souvient de l'affaire VIA Rail et du congédiement du président du conseil d'administration. Comme cette cause est encore devant les tribunaux, je n'en parlerai pas plus longtemps, surtout pas.

Comme mon collègue l'a mentionné, il reste un certain nombre d'éléments à éclaircir au sujet du projet de loi C-44. Nous le ferons dans le cadre d'une prochaine législature.

• (1810)

M. Marcel Gagnon (Saint-Maurice—Champlain, BQ): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole probablement pour la dernière fois en cette Chambre.

Je profiterai de l'étude du projet de loi C-44 portant sur les transports pour « modérer mes transports ». À propos de transport, je suis l'un des députés qui ont beaucoup voyagé, pas tellement par VIA Rail ou par chemin de fer, mais surtout sur la route. Je demeure quand même à quatre heures de route d'Ottawa, dans un comté extrêmement vaste. À titre d'exemple, la superficie du comté de Saint-Maurice—Champlain équivaut, à 4 000 km près, à celle de la Suisse. Ce n'est pas un comté, mais un pays qu'il reste à peupler, parce que ce petit pays grand comme la Suisse compte environ 100 000 habitants.

Voilà qui témoigne de notre grande connaissance des transports, chez nous. Malheureusement, nous n'avons pas à notre disposition tous les moyens nécessaires.

En matière de transport, je retiens surtout une chose: le problème de l'environnement. On sait qu'aucun transport ne saura jamais protéger complètement l'environnement.

À propos de la Suisse, il s'agit d'aller en Europe, par exemple en France, pour constater à quel point on a développé le transport de façon à rendre le plus grand service possible à l'humanité et aux êtres humains qui en ont besoin, et ce, en harmonie avec l'environnement.

De toute évidence, une circonscription comme la mienne, qui compte 100 000 habitants, ne peut compter sur les mêmes services qu'en Suisse. Par contre, on peut trouver le moyen d'adapter le transport ferroviaire de façon à s'en servir davantage et mieux, et surtout de protéger les gens comme on se doit. La pollution par le bruit reliée aux chemins de fer est assez déplaisante, mais c'est sûr que la situation peut s'améliorer.

La semaine dernière, j'ai eu la déception d'assister au rejet, à l'étape de la troisième lecture, d'une loi à laquelle je tenais beaucoup. Aujourd'hui, peut-être qu'un maire de mon comté se réjouira de ce projet de loi, parce qu'il vise à améliorer le système ferroviaire au chapitre de l'environnement, entre autres en ce qui concerne le bruit.

Le maire de Saint-Tite, qui est la capitale du western et qui accueille le festival western qui porte son nom, me répète souvent qu'il est assez incroyable que le chemin de fer contourne ce village et que le bruit des trains dérange les gens en plein milieu de la nuit au point d'être presque impossible à endurer. Il faut faire ralentir les trains et ériger des barrières, parce que c'est dangereux pour les touristes. En temps normal, la population de Saint-Tite compte 5 000 habitants. Pendant le festival, 150 000 personnes viennent s'y installer. Il faut donc que le transport ferroviaire, tout en étant adapté à nos besoins, puisse éviter les problèmes reliés à l'environnement.

Je ne serai pas ici pour discuter de cette loi article par article, mais j'espère qu'on s'attardera beaucoup au développement du transport qui soit le plus écologique possible.

J'en profite pour vous remercier et vous saluer, madame la Présidente. Je sais que vous en êtes vous aussi à votre dernière journée en ce Parlement, puisque vous ne vous présenterez pas de nouveau. Vous nous avez rendu un grand service. Vous avez bien présidé les débats de cette Chambre, et cela a toujours été agréable de travailler avec vous.

Je voudrais en profiter aussi pour féliciter ceux qui nous servent ici, en Chambre. On leur fait faire beaucoup de transport. Ils transportent notre eau, de même que les sourires. Trop souvent, on passe devant les gens qui nous servent en cette Chambre en oubliant qu'ils sont à notre service et en oubliant de les remercier. Je voudrais donc les remercier au nom de tous mes collègues. Aujourd'hui, j'ai eu le plaisir de leur apporter une rose, pour qu'ils se souviennent un peu qu'ils nous ont rendu la vie facile. Même leur sourire met de l'amour dans cette Chambre. Je voudrais les en remercier grandement.

Je voudrais aussi féliciter tous ceux qui, comme moi, quittent le Parlement et sont ici pour la dernière fois.

• (1815)

Je voudrais les remercier pour l'occasion d'avoir pu converser ensemble, s'obstiner parfois ou encore s'engueuler, mais aussi, je l'espère, faire avancer la société.

Initiatives ministérielles

Ce Parlement est de fait démocratique. Je pense que pour qu'il le reste, nous devons avoir ce privilège de nous servir de la démocratie. J'espère que le premier ministre — je ne sais pas s'il sera réélu et s'il reviendra — fera ce qu'il avait dit lors de la dernière élection lorsqu'il avait beaucoup parlé de démocratiser les débats. Il n'a pas eu un gros succès de ce côté-là jusqu'à maintenant. J'espère que s'il revient, il ira dans ce sens, ou que le prochain premier ministre le fera. C'est la seule manière de permettre à la population d'avoir une réponse de la part du gouvernement. Cela permettrait de faire avancer les dossiers en se servant de cette Chambre comme d'un temple de la démocratie.

On se rend compte trop souvent que, après avoir posé 440 questions, les réponses n'y étaient pas. Il a fallu une enquête pour que nous finissions par obtenir des réponses. À mon avis, c'est là un accroc grave à la démocratie. Je souhaite qu'à l'avenir nous puissions nous servir de ce Parlement comme d'un outil de démocratie qui permette de la développer de façon à ce que la population ait de plus en plus accès à nos travaux, soit de plus en plus au courant de ce que nous faisons et puisse nous encourager à travailler de plus en plus pour son mieux-être.

M. Yvon Lévesque (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Madame la Présidente, vous avez toujours eu un peu de difficulté à nommer ce comté, mais je ne manquerai pas l'occasion de vous souhaiter une bonne retraite, puisque nous sommes possiblement aux dernières heures de votre règne. J'aimerais aussi féliciter mon collègue de Saint-Maurice—Champlain qui prendra aussi sa retraite. Je lui souhaite une très belle retraite, qu'il a d'ailleurs réellement méritée. Je ne suis ici que depuis un peu plus d'un an et c'est un homme que j'ai su apprécier grandement. Je souhaite que son successeur soit aussi gentil que lui.

Pour revenir au débat sur le projet de loi C-44, j'aimerais rappeler un fait. J'ai eu l'occasion cet été de faire un voyage dans les Maritimes. À la demande de mon épouse qui préférerait cela, nous avons pris le train. La dernière fois que j'étais monté à bord d'un train, c'était en 1954 pour m'en aller en Abitibi, où j'ai d'ailleurs été adopté et soutenu de manière admirable lors de la dernière élection. Les électeurs de ce comté se font encore un réel plaisir de me saluer lorsque je les rencontre, et je me ferai un plaisir de les représenter à nouveau lors d'un prochain mandat, s'ils m'en donnent l'occasion.

Je reviens au voyage dans les Maritimes cet été. J'ai été désagréablement surpris de l'instabilité des voies ferrées et du bruit. La dernière fois que j'avais pris le train, nous entendions un sifflement. Nous entendons maintenant un klaxon. Ayant pris le train panoramique, j'étais à la queue du train et je pouvais quand même entendre le klaxon. Ils l'utilisaient un grand nombre de fois en pleine nuit.

J'ai été aussi désagréablement surpris par le fait qu'on déleste encore l'égout septique sur les voies ferrées, où des enfants vont jouer à l'occasion et où des personnes marcheront sur ce qui est, en bout de ligne, une fosse septique. Je n'ai vu aucun endroit dans le projet de loi où l'on modifierait l'usage actuel pour empêcher de telles choses de se produire. On aurait pu y mentionner de nouvelles technologies pour amenuiser le bruit ou encore pour stabiliser les voies ferrées.

Je demande donc à mon collègue de Saint-Maurice—Champlain s'il peut spécifier s'il a vu quelque part une obligation de cette nature envers Via Rail ou le Canadien National.

• (1820)

M. Marcel Gagnon: Non, madame la Présidente, je n'ai pas vu jusqu'à quel point on peut régler le problème.

Je sais qu'on parle beaucoup de problèmes d'environnement attribuables au bruit, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du train. En ce qui concerne le problème de vidange dont parlait mon collègue, c'est vraiment un aspect qu'il faudra améliorer. C'est pourquoi, lors de la prochaine législature, il faudra travailler à l'amélioration du projet de loi.

Mon collègue affirme avoir pris le train pour aller dans les Maritimes. J'en profite pour dire qu'on peut faire un superbe voyage en train dans le nord de mon comté. C'est loin, le Nord, Weymontachie et toutes les paroisses du nord du comté. C'est complètement dans le bois. C'est un comté qui gagne à être visité en train. Celui-ci vous laisse là où il y a les plus beaux lacs. Ainsi, vous pouvez profiter de la pêche et ainsi de suite. Je pense que ma collègue de Trois-Rivières a eu l'occasion de fréquenter ce train.

Or j'en profite pour dire aux gens que chez nous, il y a de beaux paysages. Le train doit être amélioré à tous les points de vue, mais en attendant on peut s'en servir. Et si on le préfère à l'automobile ou au camion, on diminue les problèmes environnementaux et on permet au train de régler ses propres problèmes d'environnement.

[Traduction]

L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole sur le projet de loi C-44.

Comme je l'ai déjà dit, en ce qui concerne les chemins de fer, j'ai deux projets dans ma circonscription. L'un d'eux a trait à un chemin de fer qui traverse l'Alaska, et c'est l'un des segments du réseau les plus fructueux en Amérique du Nord. Il y a un projet à l'étude actuellement, dont je parle aux députés depuis des années. Je réclame que ce chemin de fer soit réuni au reste du réseau canadien, en passant par ma circonscription, Yukon.

Je veux aussi parler du White Pass Railway, qui va de Skagway, en Alaska...

Une voix: Un parcours fabuleux.

L'hon. Larry Bagnell: C'est un parcours fabuleux, comme le dit mon collègue. Il traverse les montagnes, à partir de Skagway, en Alaska. Il a été construit un an après la ruée vers l'or, et c'était un chef-d'oeuvre de génie à l'époque. C'est un trajet en train très excitant pour les Canadiens.

Le réseau ferroviaire unissait le Canada d'un océan à l'autre, ce qui a vraiment aidé à unifier notre pays. Il a créé un lien entre des groupes disparates du Canada. Il a uni francophones, anglophones et premières nations de notre pays, et les différents groupes qui se sont établis chez nous, et c'est un objectif que nous devrions continuer à viser.

Je suis un peu déçu que nous n'ayons pas eu le temps de passer au prochain projet de loi, dont l'objectif est d'accorder la citoyenneté aux enfants étrangers à partir du moment où ils sont adoptés par des Canadiens. À l'heure actuelle, ils ne peuvent pas obtenir automatiquement la citoyenneté. Un certain nombre de mes électeurs ont adopté des enfants chinois et doivent attendre longtemps avant que ces derniers obtiennent la citoyenneté. J'espère que nous pourrions adopter ce projet de loi d'ici peu.

Les chemins de fer symbolisent certaines des choses que mon parti défend. Nous lutterons pour faire valoir une vision du Canada, le genre de Canada que nous voulons, au cours de la prochaine campagne électorale. Grâce au projet de loi sur les langues officielles qui vient d'être adopté à la Chambre, nous rapprochons les anglophones et les francophones. Ce projet de loi permettra aux Canadiens de mieux se comprendre.

Les crédits

Le projet de loi sur les réfugiés est toujours en instance, et nous y avons beaucoup travaillé. Nous avons réussi à merveille à attirer des gens de partout dans le monde. Ces gens font du Canada un grand pays. Nous ne leur avons pas demandé de s'assimiler ou de renier leur culture; nous leur avons plutôt demandé de célébrer leur culture, ce qui fait du Canada un grand pays.

Nous avons des ambassadeurs partout dans le monde qui parlent à diverses personnes, ce qui favorise le commerce avec d'autres pays et contribue à la paix et à la sécurité dans le monde. Un des objectifs de notre parti est de créer un monde sûr, paisible et harmonieux.

Le Parti libéral a présenté un bon nombre de projets de loi pour venir en aide aux gens à faible revenu. Notre pays repose sur une économie forte, dont nous pouvons nous servir pour aider ceux qui en ont besoin. C'est ce que nous allons faire valoir au cours de la prochaine campagne électorale.

Je voudrais louer le travail des députés de tous les partis qui ne seront pas candidats de nouveau. Tous ceux qui sont ici le sont parce qu'ils ont à coeur d'aider les électeurs de leur circonscription. Ils sont honnêtes à ce sujet, quelle que soit leur allégeance politique.

J'invite les députés de tous les partis à se joindre à moi pour féliciter de leurs états de service les députés qui ne seront plus candidats, notamment: le député de London—Fanshawe, en Ontario; la députée ontarienne de Mississauga—Erindale; le député d'Edmonton—Mill Woods—Beaumont, en Alberta; le député d'Ottawa-Centre, en Ontario; les députés de Verchères—Les Patriotes et de Saint-Maurice—Champlain au Québec; les députés d'Abbotsford, d'Okanagan—Shuswap, de Kelowna—Lake Country et de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country en Colombie-Britannique; les députés albertains de Westlock—St. Paul, de Peace River et de Wetaskiwin; le député britanno-colombien de la circonscription Colombie-Britannique-Southern Interior; le député d'Avalon, à Terre-Neuve; le député de Beauce, au Québec; la députée de Lambton—Kent—Middlesex, en Ontario; le député ontarien de Chatham-Kent—Essex; la députée ontarienne de Hamilton Mountain; le député de Simcoe-Nord, en Ontario; la députée d'Ottawa-Ouest—Nepean, en Ontario; la députée de Moncton—Riverview—Dieppe, au Nouveau-Brunswick; le député de Victoria, en Colombie-Britannique; le député de Peterborough, en Ontario; et enfin, le doyen des députés libéraux, quelqu'un qui a commencé à travailler à la Chambre des communes comme préposé aux tables et laveur de vaisselle et qui a ensuite accédé aux plus hautes fonctions de ministre, le député ontarien de Glengarry—Prescott—Russell.

J'invite tout le monde à se joindre à moi pour rendre hommage à tous ceux qui ont servi à la Chambre des communes.

● (1825)

L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt les observations de mon collègue. Très franchement, la plupart d'entre elles ne concernaient pas directement le projet de loi sur les transports, mais je suis sûr qu'elles ont plu aux députés qui sont sur le point de prendre leur retraite de la Chambre des communes.

Pour revenir au projet de loi, le député a parlé du réseau routier. Personnellement, j'aurais aimé qu'on fasse davantage pour le réseau national de transport dans ce pays, et je crois que le député sera d'accord avec moi.

Prenons par exemple la transcanadienne et les vastes programmes d'infrastructure que nous avons connus dans le passé. Qu'avons-nous vu de comparable depuis le début de la législature, et au cours des dernières législatures? Je signale au député que nous n'avons en fait rien vu de comparable. L'une des choses qui me satisfait vraiment,

c'est le programme du Parti conservateur et l'appui qu'il manifeste à l'égard de l'infrastructure des transports.

Le député et d'autres collègues auraient pu aborder la question des ponts et des postes frontaliers. Ce sont des éléments importants du secteur des transports. Les députés conservateurs croient qu'il est essentiel que les ponts et les postes frontaliers fonctionnent bien, car les gens fondent leurs décisions d'investissement au Canada sur l'assurance qu'ils ont accès à ces ponts et à ces postes frontaliers. Lorsqu'on investit dans l'infrastructure, j'applaudis, mais j'ai répété à maintes et maintes reprises au cours de l'actuelle législature qu'on ne faisait pas assez dans ces secteurs.

Le député a parlé des chemins de fer. À quel parti visionnaire doit-on le chemin de fer? Au Parti conservateur et à Sir John A. Macdonald. Quels sont ceux qui s'opposaient à ce grand Père de la Confédération, Sir John A. Macdonald? Leurs successeurs sont les députés d'en face.

J'invite tous ceux qui cherchent des visionnaires au Canada n'ont qu'à lire les pages de notre histoire où il est question du travail extraordinaire qui a commencé en 1867 sous la gouverne de Sir John A. Macdonald. Le député ne saurait parler des chemins de fer sans parler du Parti conservateur et de tout ce qu'il a fait dans ce secteur.

Le Parti conservateur a toujours appuyé ce qui était bon pour l'édification du Canada. Le Parti conservateur a contribué à la fondation du Canada et il le mènera loin dans le XXI^e siècle.

* * *

● (1830)

LES CRÉDITS

MOTION DE L'OPPOSITION—LA CONFIANCE DANS LE GOUVERNEMENT

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 24 novembre, de la motion.

Le Président: À l'ordre s'il vous plaît. Comme il est 18 h 30, conformément à l'ordre adopté jeudi le 24 novembre 2005, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion du député de Calgary-Sud-Est relative aux travaux des subsides.

Convoquez les députés.

● (1850)

Avant le vote:

Le Président: À l'ordre. J'informe les députés qu'il y aura une réception à la suite du vote de ce soir dans la salle 216, de façon à permettre aux députés d'échanger leurs meilleurs vœux. Tous les députés sont invités.

● (1905)

[Français]

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

(Vote n° 190)

POUR

Députés

Abbott	Ablonczy
Allison	Ambrose
Anders	Anderson (Cypress Hills—Grasslands)
André	Angus
Asselin	Bachand
Batters	Bellavance
Benoit	Bezan
Bigras	Blaikie
Blais	Bonsant
Bouchard	Boulianne
Bourgeois	Breitreuz
Broadbent	Brown (Leeds—Grenville)
Brunelle	Cardin
Carrie	Carrier
Casey	Casson
Chatters	Chong
Christopherson	Clavet
Cleary	Comartin
Côté	Crête
Crowder	Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Cummins	Davies
Day	Demers
Deschamps	Desjarlais
Desrochers	Devolin
Doyle	Duceppe
Duncan	Epp
Faille	Finley
Fitzpatrick	Fletcher
Forseth	Gagnon (Québec)
Gagnon (Saint-Maurice—Champlain)	Gagnon (Jonquière—Alma)
Gallant	Gaudet
Gauthier	Godin
Goldring	Goodyear
Gouk	Grewal (Newton—North Delta)
Grewal (Fleetwood—Port Kells)	Guay
Guergis	Guimond
Hanger	Harper
Harris	Harrison
Hearn	Hiebert
Hill	Hinton
Jaffer	Jean
Johnston	Julian
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)	Kilgour
Komarnicki	Kotto
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Laframboise
Lalonde	Lapierre (Lévis—Bellechasse)
Lauzon	Lavallée
Layton	Lemay
Lessard	Lévesque
Loubier	Lukiwski
Lunn	Lunney
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Marceau	Mark
Martin (Winnipeg Centre)	Martin (Sault Ste. Marie)
Masse	McDonough
Ménard (Hochelaga)	Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Menzies	Merrifield
Miller	Mills
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Nicholson	O'Brien
O'Connor	Obhrai
Oda	Pallister
Paquette	Penson
Perron	Picard (Drummond)
Plamondon	Poilievre
Poirier-Rivard	Prentice
Preston	Rajotte
Reid	Reynolds
Richardson	Ritz
Roy	Sauvageau
Scheer	Schellenberger
Schmidt (Kelowna—Lake Country)	Siksay
Simard (Beauport—Limoilou)	Skelton
Smith (Kildonan—St. Paul)	Solberg
Sorenson	St-Hilaire

Les crédits

Stinson	Stoffer
Strahl	Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les)
Basques)	
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tilson	Toews
Trost	Tweed
Van Loan	Vellacott
Vincent	Warawa
Wasylycia-Leis	Watson
White	Williams
Yelich — 171	

CONTRE

Députés

Adams	Alcock
Anderson (Victoria)	Augustine
Bagnell	Bains
Bakopanos	Barnes
Beaumier	Bélangier
Bell	Bennett
Bevilacqua	Blondin-Andrew
Boivin	Bonin
Boshcoff	Boudria
Bradshaw	Brison
Brown (Oakville)	Bulte
Byrne	Cannis
Carr	Carroll
Catterall	Chamberlain
Chan	Coderre
Comuzzi	Cotler
Cullen (Etobicoke North)	Cuzner
D'Amours	DeVillers
Dhalla	Dion
Dosanjh	Drouin
Dryden	Easter
Efford	Emerson
Eyking	Folco
Fontana	Frulla
Fry	Galloway
Godbout	Godfrey
Goodale	Graham
Guarnieri	Holland
Hubbard	Ianno
Jennings	Kadis
Karetak-Lindell	Karygiannis
Khan	Lapierre (Outremont)
Lastewka	LeBlanc
Lee	Longfield
MacAulay	Macklin
Malhi	Maloney
Marleau	Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCallum	McGuinty
McGuire	McKay (Scarborough—Guildwood)
McLellan	McTeague
Minna	Mitchell
Murphy	Myers
Neville	Owen
Pacetti	Paradis
Parrish	Patry
Peterson	Pettigrew
Phinney	Pickard (Chatham-Kent—Essex)
Powers	Proulx
Ratansi	Redman
Regan	Robillard
Rodriguez	Rota
Russell	Saada
Savage	Savoy
Scarpaleggia	Scott
Sgro	Silva
Simard (Saint Boniface)	Simms
Smith (Pontiac)	St. Amand
St. Denis	Steckle
Stronach	Szabo
Telegdi	Temelkovski

Ajournement

Thibault (West Nova)
Torsney
Valeri
Volpe
Wilfert
Zed— 133

Tonks
Ur
Valley
Wappel
Wrzesnewskyj

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

MOTION D'AJOURNEMENT

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

● (1910)

[Traduction]

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, s'il y a quelque chose qui illustre bien la culture du « tout m'est dû » qui a empoisonné Ottawa et la raison pour laquelle le gouvernement a perdu l'autorité morale de gouverner, c'est bien le bilan du gouvernement en matière d'approvisionnement militaire, plus précisément les achats d'hélicoptères. La décision fatidique prise il y a 12 ans par le ministre des Finances de l'époque, le chef actuel du Parti libéral, de politiser l'achat d'hélicoptères de recherche et de sauvetage, est un scandale indélébile.

Je rejette du revers de la main tout commentaire du Parti libéral à l'effet que je récupère la culpabilité du gouvernement face au décès de pilotes d'hélicoptères pour des raisons partisans. Si mes efforts pour tenir le premier ministre responsable de la décision politique partisane d'annuler l'achat d'hélicoptères de recherche et de sauvetage permettent de sauver la vie d'un seul brave pilote, je considérerai qu'ils auront donné des résultats. Si quelqu'un fait de la petite politique partisane en se servant du bien-être de nos soldats, c'est bien le premier ministre.

Je félicite les hommes et les femmes qui font l'entretien de l'équipement des Forces canadiennes. Très peu de vies ont été perdues au fil des ans et c'est un hommage à leur compétence.

Nous devons fournir le meilleur équipement possible aux hommes et aux femmes qui risquent leur vie pour les Canadiens.

Quatre ans avant l'incident tragique qui a coûté la vie au capitaine Colin Sonoski et à la capitaine Juli-Ann Mackenzie, le vérificateur général avait avisé les libéraux que les replis du financement des forces armées mettaient en péril la sécurité des militaires canadiens.

Dans son rapport, le vérificateur général a fait la déclaration suivante: « En définitive, on achète du matériel de défense afin d'établir une capacité de défense ». Les véhicules qui ne font pas le travail ne sont pas de bons investissements. Il a déclaré:

L'hélicoptère Griffon est peut-être le meilleur exemple des conséquences d'un budget insuffisant et d'analyses inadéquates.

Les essais opérationnels qui auraient pu être effectués sur le Griffon afin d'évaluer dans quelle mesure l'aéronef convenait aux usages militaires prévus n'ont pas été réalisés avant l'acquisition. De ce fait, le Ministère découvre maintenant que l'aéronef est utilisé à la limite de ses capacités, en particulier lorsqu'on affecte le Griffon à des fonctions exigeantes comme des missions de recherche et de sauvetage.

Ces citations sont tirées du rapport du vérificateur général qui a été présenté aux libéraux quatre ans avant l'accident tragique qui a coûté

la vie à deux soldats canadiens. Pourtant, le premier ministre a choisi de ne rien faire.

Afin que les Canadiens qui nous regardent comprennent bien le contexte du débat, je dois dire que même certains députés libéraux sont dégoûtés des jeux politiques auxquels se livre le premier ministre avec l'achat d'équipement militaire. Devant le Comité des comptes publics, qui était chargé d'évaluer l'achat de l'hélicoptère Griffon, un député libéral, maintenant à la retraite, a déclaré ce qui suit:

Franchement, je suis un peu las d'être obligé d'écouter toutes ces réponses ambiguës [...] or je constate que quelqu'un a confirmé ici-même aujourd'hui ce que j'ai dit à la dernière réunion, c'est-à-dire qu'il s'agissait d'un hélicoptère civil que vous avez repeint en marron [...]

En réponse, le ministère a dit indirectement que les compressions budgétaires du gouvernement libéral avaient forcé le ministère de la Défense à acheter ce qu'il pouvait se permettre d'acheter, ce à quoi le même député que je viens de citer a répondu: « Vous avez donc adopté une solution de compromis. »

Le compromis qu'a fait le premier ministre — le même premier ministre qui se vantait à propos du déficit — a eu un coût humain que les Canadiens commencent seulement à constater. Les Canadiens savent aujourd'hui qu'on a dû faire un compromis au chapitre de la sécurité parce que le premier ministre avait annulé l'achat du bon hélicoptère.

Les compromis en matière d'équipement coûtent des vies. Il suffit de parler aux familles des soldats victimes de tels compromis. Le bureau du vérificateur général a ensuite affirmé devant le comité — quelle surprise — que: « pour le Griffon, nous nous sommes heurtés à des problèmes imprévus [...] il y a apparemment quelque chose dans notre profil opérationnel ou nos conditions atmosphériques qui a posé problème. »

Bien que le ministre de la Défense ait choisi de ne pas tenir compte de ma référence au vérificateur général dans sa réponse à ma question, le fait que le gouvernement ait aussi décidé de ne pas tenir compte de la question de ce qui constitue un risque acceptable aurait dû être pris en compte dans sa réponse, qui s'adresse non seulement à moi, mais aussi aux hommes et aux femmes qui servent dans les Forces armées canadiennes.

Il convient de citer le major-général Natynczyk. Je lui ai demandé, au Comité de la défense, ce qui constituait un « risque acceptable » pour les pilotes des hélicoptères Griffons. Il m'a répondu que même si l'objectif est d'atteindre un niveau acceptable de sûreté, le programme de navigabilité ne peut ni prévoir ni prévenir les dangers de l'aviation militaire.

Voilà ce qui constitue un risque acceptable pour le gouvernement, un gouvernement qui a perdu le droit moral de gouverner. L'heure est venue de rétablir la reddition de comptes dans les affaires du pays.

Ajournement

●(1915)

L'hon. Keith Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, cet exercice montre bien le comportement confus du Parti conservateur. Le gouvernement vient d'être défait sur une motion, mais la députée de Renfrew—Nipissing—Pembroke veut débattre une question. Les conservateurs ont éliminé le gouvernement de la trente-huitième législature après avoir adopté la motion de défiance avec l'appui du Bloc et du NPD, mais la députée veut maintenant discuter d'une question et elle demande au gouvernement de prendre les mesures correctrices qui s'imposent. Cette pensée illogique, et je suis généreux lorsque j'utilise le terme « pensée », montre bien ce qui se passe au sein du Parti conservateur. C'est insensé. Cela reflète le type de discours intellectuel qu'on retrouverait dans leur politique si les conservateurs étaient au pouvoir.

Je tiens à signaler à ceux qui nous écoutent que M. Don Lindsay, qui sera le député libéral de la circonscription de Renfrew—Nipissing—Pembroke après les prochaines élections, est une personne qui n'entrera pas dans de faux débats aussi insensés, stupides et absurdes. La population devrait le comprendre.

Pour mettre les choses au point relativement à nos forces armées, le gouvernement libéral a effectué les investissements les plus importants des 20 dernières années dans ce domaine. Le gouvernement a décidé d'investir près de 13 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. Nous procédons à une transformation massive, en prévoyant notamment 5 000 militaires de plus pour les forces régulières et 3 000 pour les forces de réserve.

Le gouvernement a rationalisé tout le processus d'acquisition. Le nouveau processus d'achat pour notre aéronef de transport tactique devant remplacer nos Hercules est un exemple de ce que nous faisons pour rationaliser un processus qui est trop long.

Le gouvernement libéral est allé beaucoup plus loin que cela. Il a accru les ressources offertes au personnel dans les forces armées. Le salaire moyen dans les Forces canadiennes aujourd'hui est de 52 000 \$ par année. C'est une grande différence par rapport à la situation dans le passé.

Nous procédons également à l'achat de matériel en fonction des besoins des Forces canadiennes et non pas de notre perception des besoins. On peut ainsi s'assurer que les forces obtiennent le matériel dont elles ont besoin en temps voulu.

Le gouvernement a également apporté des améliorations pour nos anciens combattants avec la nouvelle charte des anciens combattants. Le gouvernement a procédé au plus grand changement en 40 ans dans la façon dont nous nous occupons de nos anciens combattants.

Notre gouvernement libéral a entrepris une transformation massive de nos Forces canadiennes. Celles-ci deviendront une force de combat efficace pour le XXI^e siècle. C'est l'oeuvre du gouvernement libéral. Il a fait des investissements substantiels pour les cinq prochaines années et il continuera d'en faire pendant les 20 prochaines années. Grâce à cette transformation, les Canadiens sont en sécurité au pays et à l'étranger. Nos forces armées pourront compter sur l'équipement, les outils et le personnel dont elles auront besoin pour faire le travail dont elles s'acquittent avec tant de noblesse.

Au bout du compte, ceux qui nous écoutent auront le choix au moment de voter aux prochaines élections. Le gouvernement a adopté des politiques que tous peuvent constater dans des domaines comme les transports, les affaires étrangères, les enfants, l'économie et la coopération avec les provinces.

Le gouvernement a entrepris le plus grand renouveau économique que notre pays ait connu depuis des dizaines d'années. Le Canada a le plus faible taux de chômage des 30 dernières années, et le secteur privé le plus dynamique que l'on ait vu depuis les années 1960. Le Canada a plus d'emplois et plus de ressources. Il y a davantage d'argent dans les poches des Canadiens. Nous remanions et consolidons nos programmes sociaux.

Les électeurs doivent se demander quel parti détient des solutions adaptées pour régler les dossiers qui leur tiennent à coeur. Qu'ils comparent ce que les conservateurs, les néo-démocrates et le Bloc ont respectivement à leur offrir et ce que ces partis sont prêts à faire pour les Canadiens. Le bilan du gouvernement à cet égard peut avantageusement être comparé à celui de n'importe lequel de ces partis.

●(1920)

Mme Cheryl Gallant: Monsieur le Président, les Canadiens ont confiance que le gouvernement fera de son mieux, même quand la vérificatrice générale signale des problèmes, même quand des incidents déprimants se produisent à Ottawa. La culture du « tout m'est dû » qu'on est en train de substituer au gouvernement démocratique à Ottawa a pour effet que le Parti libéral agit comme s'il pouvait faire fi des constatations de la vérificatrice générale. Il n'y a plus de reddition de comptes.

Les choses doivent changer à Ottawa. Ce n'est qu'en changeant le gouvernement qu'on pourra retrouver, au Canada, un processus démocratique caractérisé par la reddition de comptes. Ce n'est qu'alors que le Parti libéral pourra être tenu responsable de toutes les mauvaises décisions qu'il a prises, surtout en ce qui a trait à nos forces armées et à la place que nous occupons dans le monde aujourd'hui.

Il convient tout à fait, aujourd'hui, le gouvernement en étant à sa dernière journée au pouvoir, que nous parlions de la décision qu'il a prise le jour de son arrivée au pouvoir, une décision qui a causé des pertes de vie. Il est temps que nous ayons des élections.

L'hon. Keith Martin: Monsieur le Président, c'est mon dernier discours de la 38^e législature, et peut-être mon dernier tout court. Je ne sais pas.

Je remercie avant tout les électeurs d'Esquimalt—Juan de Fuca qui m'ont fait honneur en me permettant les représenter pendant les 12 dernières années.

Comme la plupart des députés, je suis entré en politique pour servir la population canadienne. Il est désolant que le débat soit tombé si bas cette année. J'espère qu'à l'avenir nous viendrons tous à la Chambre pour servir la population, aider les démunis, sauver des vies, aider les défavorisés, renforcer notre économie et rêver et aspirer à notre vision du Canada au nom de notre grand pays que nous avons l'honneur de servir.

Je suis immigrant. Ma famille et moi avons quitté l'Angleterre quand j'étais jeune. Le Canada m'a beaucoup donné sur le plan personnel et ce fut un honneur pour moi de pouvoir en retour apporter ma contribution, aussi infime soit-elle, au pays que j'aime tant, le Canada.

Le Président: La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. Aussi, la Chambre s'ajourne jusqu'à 10 heures demain, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 22.)

Ajournement

La première session de la 38^e législature a été dissoute par proclamation royale le 29 novembre 2005.

TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 28 novembre 2005

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Le Code criminel

Projet de loi S-19. L'ordre du jour: Affaires émanant des députés 10183

Suspension de la séance

(La séance est suspendue à 11 h 05.) 10183

Reprise de la séance

(La séance reprend à midi.) 10183

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi modifiant la législation régissant les transports

M. Chan (au nom du ministre des Transports) 10183

Projet de loi C-44. Deuxième lecture 10183

M. Hubbard 10183

M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) 10185

M. Batters 10185

M. Gouk 10186

M. Bagnell 10189

M. Siksay 10190

M. Batters 10190

Mme St-Hilaire 10191

M. Bagnell 10193

M. Siksay 10193

M. Lessard 10194

M. Julian 10194

M. Siksay 10197

M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) 10197

Mme Catterall 10198

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Kawartha Participation Projects

M. Adams 10199

L'Ukraine

Mme Smith (Kildonan—St. Paul) 10200

La Chambre de commerce de la région du Grand Charlottetown

M. Murphy 10200

Le transport ferroviaire

M. Blais 10200

La députée de Lambton—Kent—Middlesex

Mme Ur 10200

Les campagnes électorales

M. Goodyear 10200

BioNorth

M. McGuinty 10201

Fabory Metrican

Mme Demers 10201

La Cour fédérale du Canada

M. DeVillers (Simcoe-Nord) 10201

Les fiducies de revenu

M. Solberg 10201

La députée d'Etobicoke—Lakeshore

Mme Augustine (Etobicoke—Lakeshore) 10201

Le Nouveau Parti démocratique

Mme Davies 10202

La circonscription d'Etobicoke—Lakeshore

M. Van Loan 10202

La Coupe Grey

M. Lemay 10202

Le Parti conservateur du Canada

Mme Ambrose 10202

M. Clare Laking

M. Powers 10203

QUESTIONS ORALES

La Fédération canadienne des contribuables

M. MacKay 10203

M. Goodale 10203

Les dépenses publiques

M. MacKay 10203

M. Goodale 10203

M. MacKay 10203

M. Goodale 10204

Les fiducies de revenu

M. Solberg 10204

M. Goodale 10204

M. Solberg 10204

M. Goodale 10204

La sécurité publique

M. Duceppe 10204

Mme McLellan 10204

M. Duceppe 10204

Mme McLellan 10204

M. Duceppe 10204

Mme McLellan 10205

M. Duceppe 10205

Mme McLellan 10205

Terasen Inc.

M. Layton 10205

Mme Robillard 10205

La santé

M. Layton 10205

M. Dosanjh 10205

Les fiducies de revenu

M. Kenney 10205

M. Goodale 10206

M. Kenney 10206

M. Goodale 10206

M. Van Loan 10206

M. Goodale 10206

M. Van Loan 10206

M. Goodale 10206

Le Protocole de Kyoto	
M. Côté.....	10206
Mme Robillard.....	10206
M. Côté.....	10206
Mme Robillard.....	10206
L'aide internationale	
Mme Bourgeois.....	10206
Mme Carroll.....	10207
Mme Bourgeois.....	10207
Mme Carroll.....	10207
Le Programme de commandites	
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam).....	10207
M. Lapierre (Outremont).....	10207
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam).....	10207
M. Brison.....	10207
Les Canadiens d'origine chinoise	
M. Cummins.....	10207
M. Chan.....	10207
Le multiculturalisme	
M. Lukiwski.....	10208
La justice	
M. Silva.....	10208
M. Cotler.....	10208
Les fiducies de revenu	
Mme Wasylycia-Leis.....	10208
M. Goodale.....	10208
Le Régime de pensions du Canada	
Mme Wasylycia-Leis.....	10208
M. Goodale.....	10208
Les fiducies de revenu	
M. Solberg.....	10208
M. Goodale.....	10208
M. Solberg.....	10208
M. Goodale.....	10209
Les garderies	
Mme Ambrose.....	10209
M. Dryden.....	10209
La justice	
M. Toews.....	10209
M. Cotler.....	10209
Le Programme de commandites	
M. Guimond.....	10209
M. Lapierre (Outremont).....	10209
M. Guimond.....	10209
M. Lapierre (Outremont).....	10209
Les fiducies de revenu	
M. Kenney.....	10209
M. Goodale.....	10209
La santé	
M. Fletcher.....	10210
M. Dosanjh.....	10210
Les ressources humaines et le développement des compétences	
Mme Dhalla.....	10210
Mme Stronach.....	10210

Le Programme de commandites	
M. Forseth.....	10210
M. Brison.....	10210
L'accès à l'information	
Mme Guergis.....	10210
M. Alcock.....	10210
La santé	
M. Ménard (Hochelaga).....	10210
M. Dosanjh.....	10211
Les langues officielles	
M. Boudria.....	10211
M. Bélanger.....	10211
La réforme électorale	
Mme Parrish.....	10211
M. Bélanger.....	10211
Recours au Règlement	
Budget supplémentaire des dépenses (A), 2005-2006.	
M. LeBlanc.....	10211

AFFAIRES COURANTES

Réponse du gouvernement à des pétitions	
M. LeBlanc.....	10213
Les délégations interparlementaires	
M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest).....	10213
Les comités de la Chambre	
Agriculture et Agroalimentaire	
M. Steckle.....	10213
Justice, droits de la personne, sécurité publique et protection civile	
M. Maloney.....	10213
La condition féminine	
Mme Kadis.....	10213
Développement des ressources humaines, développement des compétences, développement social et condition des personnes handicapées	
Mme Folco.....	10214
La Loi sur la taxe d'accise	
M. Bezan.....	10214
Projet de loi C-458. Présentation et première lecture.....	10214
Adoptions des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	10214
La Loi canadienne sur la santé	
M. Stoffer.....	10214
Projet de loi C-459. Présentation et première lecture.....	10214
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	10214
La Loi de l'impôt sur le revenu	
M. Crête.....	10214
Projet de loi C-460. Présentation et première lecture.....	10214
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	10214
Le Code canadien du travail	
M. Kamp.....	10214
Projet de loi C-461. Présentation et première lecture.....	10214
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	10214

La Loi de l'impôt sur le revenu	
M. Pacetti.....	10214
Projet de loi C-462. Présentation et première lecture.....	10214
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	10215
La Loi sur la taxe d'accise	
M. Hiebert.....	10215
Projet de loi C-463. Présentation et première lecture.....	10215
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	10215
La Loi visant la nomination et la révocation du gouverneur général	
M. Reid.....	10215
Projet de loi C-464. Présentation et première lecture.....	10215
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi.....	10215
La Loi sur les motomarines	
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam).....	10215
Projet de loi S-12. Première lecture.....	10215
Adoption de la motion; première lecture du projet de loi.....	10215
Les comités de la Chambre	
La santé	
M. Szabo.....	10215
Motion d'adoption.....	10215
Report du vote sur la motion.....	10216
Pétitions	
Les maladies du rein	
M. Adams.....	10216
L'âge du consentement	
M. Adams.....	10216
Le logement	
M. Adams.....	10216
L'agriculture	
M. Adams.....	10216
Les transports	
M. Gauthier.....	10216
La Société canadienne des postes	
Mme Gagnon (Québec).....	10216
L'âge du consentement	
Mme Hinton.....	10216
Les prix de l'essence	
M. Watson.....	10217
M. Bezan.....	10217
M. Devolin.....	10217
L'autisme	
M. Bell.....	10217

L'initiative des États-Unis relative aux voyages dans l'hémisphère occidental	
M. Comartin.....	10217
Le recyclage d'automobiles	
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley).....	10217
L'assurance-emploi	
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley).....	10217
L'autisme	
M. Powers.....	10217
La citoyenneté et l'immigration	
Mme Faille.....	10217
Questions transformées en ordres de dépôt de documents	
M. LeBlanc.....	10218

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

La Loi modifiant la législation régissant les transports	
Projet de loi C-44. Deuxième lecture.....	10218
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam).....	10218
M. Nicholson.....	10221
M. Anderson (Cypress Hills—Grasslands).....	10222
M. Cuzner.....	10223
M. Hubbard.....	10224
M. Lapierre (Lévis—Bellechasse).....	10224
M. Laframboise.....	10227
Mme Phinney.....	10227
M. Boulianne.....	10228
M. Ménard (Hochelaga).....	10228
M. Laframboise.....	10230
M. Laframboise.....	10231
M. Drouin (Beauce).....	10233
M. Crête.....	10234
M. Côté.....	10234
M. Plamondon.....	10235
M. Gagnon (Saint-Maurice—Champlain).....	10236
M. Lévesque.....	10237
M. Bagnell.....	10237
M. Nicholson.....	10238
Les crédits	
Motion de l'opposition—La confiance dans le gouvernement	
Motion.....	10238
Le Président.....	10238
Adoption de la motion.....	10240

MOTION D'AJOURNEMENT

La Défense nationale	
Mme Gallant.....	10240
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca).....	10241

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**