



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 136 • NUMÉRO 103 • 2^e SESSION • 36^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mardi 30 mai 2000

Présidence de l'honorable Gilbert Parent

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 mardi 30 mai 2000

La séance est ouverte à 10 heures.

[Français]

Prière

• (1005)

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Président: J'ai l'honneur de déposer, conformément à l'article 23(2) de la Loi sur le vérificateur général, le rapport du Commissaire à l'environnement et au développement durable à la Chambre des communes pour l'année 2000.

[Français]

Ce rapport est renvoyé en permanence au Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

* * *

LE COMMISSAIRE À L'INFORMATION

Le Président: Conformément au paragraphe 39(1) de la Loi sur l'accès à l'information, j'ai l'honneur de déposer sur le Bureau un rapport spécial du commissaire à l'information sur l'observation des délais prévus.

[Traduction]

Ce rapport est renvoyé d'office au Comité permanent de la justice et des droits de la personne.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

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

DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

M. Bernard Patry (Pierrefonds—Dollard, Lib.): Monsieur le Président, en vertu de l'article 34 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, le rapport de la section canadienne de l'Assemblée parlementaire de la Francophonie, ainsi que le rapport financier y afférent.

Le rapport a trait à la réunion de la Commission de la coopération et du développement, qui s'est tenue à Bamako, au Mali, du 21 au 23 février 2000.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

M. Raymond Lavigne (Verdun—Saint-Henri, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le deuxième rapport du Comité mixte permanent de la Bibliothèque du Parlement.

Si la Chambre y consent, je propose: Que le deuxième rapport du Comité mixte permanent de la Bibliothèque du Parlement, présenté à la Chambre, soit adopté.

• (1010)

Le vice-président: Y a-t-il consentement unanime de la Chambre pour que l'honorable député présente la motion?

Des voix: D'accord.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

* * *

[Traduction]

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Prési-

Affaires courantes

dent, des consultations ont eu lieu et vous constaterez qu'il y a unanimité pour que la motion suivante soit adoptée. Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou toute pratique normale, le mardi 30 mai 2000, lorsque les Affaires émanant des députés seront terminées, la Chambre continue de siéger et l'affaire n° 11 inscrite aux Affaires émanant du gouvernement soit réputé avoir été dûment proposée et appuyée, pourvu que, durant l'étude, la Présidence ne reçoive ni motion dilatoire, ni appels de quorum ou demandes de consentement unanime et, que lorsqu'aucun député ne demande la parole, la motion soit réputée retirée et que la Chambre s'ajourne jusqu'au prochain jour de séance.

Le vice-président: Le secrétaire parlementaire a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour proposer la motion?

Des voix: D'accord.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

PÉTITIONS

LE MARIAGE

M. Dale Johnston (Wetaskiwin, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je présente une pétition signée par 43 de mes électeurs selon laquelle, attendu que le mariage est et doit demeurer l'union entre un homme et une femme, à l'exclusion de toutes les autres, le Parlement du Canada doit prendre toutes les mesures nécessaires dont il dispose pour préserver cette définition du mariage au Canada. Les pétitionnaires prient en outre le Parlement de retirer le projet de loi C-23 et d'affirmer dans la législation la définition du mariage comme étant l'union de deux personnes de sexe opposé.

LES DROITS DES GRANDS-PARENTS

M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une pétition signée par bon nombre d'électeurs d'un peu partout au pays qui demandent au Parlement de modifier la Loi sur le divorce en incluant la disposition du projet de loi C-340 concernant le droit des parents des conjoints, à savoir les grands-parents, d'avoir accès aux enfants ou d'en avoir la garde. À l'heure actuelle, pour ce faire, ils doivent passer par plein de procédures.

LA PORNOGRAPHIE JUVÉNILE

M. Norman Doyle (St. John's-Est, PC): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition au nom d'environ 200 personnes de la circonscription de St. John's-Est. La pétition est ainsi libellée: «Attendu que les Canadiens sont scandalisés par la pornographie juvénile et stupéfaits face aux décisions judiciaires voulant que la possession de matériel de pornographie juvénile ne constitue pas une infraction criminelle et attendu que le Parlement a le devoir de promulguer et de mettre en application le Code criminel afin de protéger les membres les plus vulnérables de la société, les pétitionnaires demandent au Parlement, les pétitionnaires demandent au Parlement de prendre toutes les dispositions nécessaires afin que la possession de matériel de pornographie juvénile demeure une

infraction criminelle grave et que les services policiers fédéraux reçoivent l'ordre d'accorder la priorité à l'application de cette loi pour la protection des enfants.»

LE PORT DE ST. JOHN'S

M. Norman Doyle (St. John's-Est, PC): Monsieur le Président, je présente une deuxième pétition signée par une centaine d'habitants de la circonscription de St. John's-Est, qui dit ceci: «Les soussignés, citoyens de la province de Terre-Neuve, désirent attirer l'attention de la Chambre sur le problème de la pollution dans le port de St. John. Les pétitionnaires demandent donc à la Chambre d'encourager les gouvernements fédéral, provincial et municipaux compétents à contribuer au financement du système de traitement des eaux usées nécessaires pour l'assainissement du port de St. John.»

J'ai attiré l'attention de la Chambre sur ce problème au moins à quatre occasions différentes, sinon à cinq voire à sept. C'est un grave problème. Je demande au Parlement d'examiner la question.

● (1015)

LE MARIAGE

M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition au nom de certains habitants de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest.

Les pétitionnaires demandent au Parlement de promulguer une loi, par exemple d'adopter le projet de loi C-225, de façon à ce qu'il soit bien précisé dans la loi qu'un mariage peut seulement être contracté entre un homme célibataire et une femme célibataire. J'ai l'honneur de présenter à la Chambre cette pétition qui vient s'ajouter aux milliers d'autres.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

Le vice-président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

[Français]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

M. Raymond Lavigne (Verdun—Saint-Henri, Lib.): Monsieur le Président, je demande le consentement unanime de la Chambre pour proposer la motion d'approbation du rapport relatif à la Bibliothèque du Parlement.

Le vice-président: Est-ce que l'honorable député a le consentement unanime de la Chambre pour présenter la motion?

Des voix: D'accord.

Les crédits

M. Raymond Lavigne: Monsieur le Président, je propose:

Que le deuxième rapport du Comité mixte permanent de la Bibliothèque du Parlement présenté à la Chambre plus tôt aujourd'hui soit adopté.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LESCRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LA POLITIQUE NATIONALE DE TRANSPORT

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC) propose:

Que la Chambre reconnaisse qu'il est très pressant de résoudre les graves problèmes avec lesquels la population canadienne est aux prises en matière de transport et appelle le gouvernement canadien à établir une politique nationale de transport qui soit globale, démontre son leadership en la matière et élimine les difficultés communes à l'ensemble des Canadiens d'un océan à l'autre dans le domaine.

—Monsieur le Président, je suis ravi de prendre la parole à ce sujet. Je m'intéresse à la question des transports depuis longtemps, peut-être depuis le début des années 1990, et probablement jusqu'en 1996, en raison d'un projet dont je souhaitais la réalisation dans ma circonscription mais pour lequel l'absence d'une politique fédérale concernant le financement de l'infrastructure routière nationale posait un problème.

Aux prises avec des autoroutes dangereuses, dépourvue d'argent et dans l'impossibilité de s'entendre avec le gouvernement fédéral, la Nouvelle-Écosse a entrepris des moyens novateurs pour reconstruire une portion de la route transcanadienne. Ce tronçon est aujourd'hui connu sous le nom de passe de Cobequid, et c'est une route à péage. C'est à l'heure actuelle la seule portion de la transcanadienne à être payante. Elle traverse ma circonscription et a certainement focalisé mon attention sur la question des transports.

Ce n'est pas que pour les transports que se pose un problème d'absence de politique coordonnée et cohérente et de planification à long terme, au lieu de solutions ponctuelles appliquées au coup par coup. Cela vaut pour les chemins de fer, les transports aériens, comme on l'a vu récemment, les ports, la construction navale et le transport ferroviaire de passagers. Une fois de plus, le gouvernement ne nous propose que des solutions d'urgence, mais pas de planification à long terme ou de solution cohérente. Ces questions ne font l'objet d'aucune réflexion.

Le système de traversiers, notamment celui de la Marine Atlantique, suscite aujourd'hui des critiques véhémentes pour la raison que, une fois de plus, après des années de gestion du service de traversiers de la région atlantique par l'entremise de la Marine Atlantique, du jour au lendemain, un nouveau système est mis en place, et personne n'y comprend quoi que ce soit. Les responsables

de la Marine Atlantique court-circuitent le processus et personne ne sait comment on en est arrivé là ni si un mécanisme de protection des consommateurs a été prévu ou encore s'il y aura reddition de comptes.

Mon intervention d'aujourd'hui portera sur certaines des questions que je viens d'énumérer, mais mon éminent collègue de Brandon—Souris parlera des chemins de fer et du transport céréalier, son domaine de spécialité. Le très distingué député de St. John's-Est abordera à son tour la question de la Marine Atlantique. Je vais aussi m'arrêter sur certaines questions touchant les lignes aériennes.

• (1020)

Ce matin, par exemple, alors que je me rendais en avion de Montréal à Ottawa, l'avion a été retardé quelque temps. J'ai appelé mon bureau et j'ai dit que j'allais être en retard, mais que tout semblait indiquer que je serais à Ottawa pour ce discours, ce matin, mais que ce serait de justesse. Nous étions prêts à embarquer lorsqu'il y a eu un autre retard. Les consommateurs sont victimes de cette situation dans tout le pays. Je ne veux pas m'arrêter là-dessus, car je sais qu'il y a une période de transition, mais les retards dont les consommateurs sont victimes à l'heure actuelle sont tout à fait inacceptables. Ils sont constants. J'espère que la compagnie aérienne dominante pourra régler ces questions et faire en sorte que le service respecte les normes qui existaient auparavant.

Cependant, le problème n'est pas dû à Air Canada ou aux fusions de lignes aériennes. Il est plutôt dû au fait que le gouvernement s'est très peu préoccupé de cette question des fusions. C'est le secteur privé qui a pratiquement tout décidé. Le gouvernement aurait dû établir des plans il y a des années pour prévoir l'effondrement des Lignes aériennes Canadien. Il aurait dû y être préparé, mais il ne l'était pas.

Alors que la situation se détériorait pour les Lignes aériennes Canadien, une autre entreprise privée, Onex, a soumis une proposition. Elle semblait devoir se réaliser, puis elle est tombée à l'eau. Il y a eu toutes sortes d'autres propositions et de manigances avec American Airlines et beaucoup d'autres partenaires dans toute cette affaire. Là encore, ce n'est pas le gouvernement mais le secteur privé qui a établi la politique en matière de transport aérien au Canada. Le gouvernement n'a pas répondu aux attentes des Canadiens.

J'ai soulevé au départ la question du réseau routier. Le Canada est probablement le seul pays dans le monde entier qui n'a pas de politique en matière de réseau routier. À l'heure actuelle, pas un seul ministre provincial des Transports ne peut nous préciser en quoi consiste la politique du gouvernement fédéral dans le domaine routier. Le gouvernement a déjà parlé d'établir un jour une politique en la matière, mais à l'heure actuelle, elle n'existe pas. Il est incroyable qu'un pays qui dépend autant du réseau routier, peut-être plus que tout autre pays du monde, n'ait aucune politique en la matière. Jadis, les provinces pouvaient conclure des accords de coopération avec le gouvernement fédéral, en vue du financement des réseaux routiers, et maintenant, à quelques exceptions près, ces accords ont tous expiré. Les seules politiques qui restent maintenant sont tout à fait incohérentes.

Pour illustrer cette incohérence, juste dans ma région, au cours des deux prochaines années, Terre-Neuve obtiendra du gouverne-

Les crédits

ment fédéral 55 millions de dollars cette année et 50 millions de dollars l'année prochaine pour un total de 105 millions de dollars. Cela va se produire d'un côté de la Nouvelle-Écosse. De l'autre côté de la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick va recevoir 102 millions de dollars au cours des deux prochaines années. La Nouvelle-Écosse, qui se trouve au milieu de ces deux provinces, ne recevra pas un sou. Je signale le manque total d'uniformité. Je ne dis pas que l'une ou l'autre approche est la bonne, mais bien qu'il existe un manque total d'uniformité.

Les constructeurs de routes, les gouvernements, les expéditeurs, les fabricants et les parcs industriels ne peuvent faire de plans quant à savoir où ils vont aménager leurs installations, où ils doivent construire leurs édifices, où ils vont embaucher des travailleurs et comment ils vont expédier leurs produits sur le marché, sans une politique coordonnée et à long terme. Une telle politique doit intégrer les chemins de fer, le réseau routier et les lignes aériennes, et tous ces moyens de transport doivent aussi être intégrés aux systèmes municipaux de transport des voyageurs. Or, rien de cela n'est fait. Nous faisons face aux problèmes d'une façon ponctuelle: il existe un programme d'aménagement routier, on construit une autoroute à péage; VIA Rail n'a plus d'argent, on lui donne de nouveaux fonds; les Lignes aériennes Canadien International sont en difficulté, on les laisse fusionner ou adopter une autre solution quelconque. Notre pays, qui dépend tellement du transport, peut-être plus que tout autre pays au monde étant donné son immense superficie et sa population concentrée dans certaines régions, a besoin d'une politique des transports.

Nous voulons grandir, faire concurrence aux autres et avoir accès au marché mondial, et nous ne pouvons nous passer d'une politique qui intègre tous les modes de transport. À cette fin, le gouvernement fédéral doit collaborer avec les provinces, les compagnies, les expéditeurs et l'industrie du transport pour en arriver à une politique coordonnée qui traite de tous ces aspects.

Au lieu d'agir de cette façon, le gouvernement y va au cas par cas et privatise les aéroports. La chose ne s'est pas encore produite, mais je prédis que certains des petits aéroports canadiens représentant le lien essentiel et l'espoir sur le plan du développement économique dans de petites collectivités comme Saint John, au Nouveau-Brunswick, se retrouveront subitement dans une situation où ils seront incapables de survivre et de soutenir la concurrence.

Il est indispensable que les petits aéroports fassent l'objet d'une politique globale du gouvernement. Nous ne devons pas nous contenter de diversifier, de privatiser, de commercialiser ou de nous départir de tous les aéroports au Canada. Ceux-ci doivent faire partie d'un plan global.

• (1025)

Les grands aéroports survivront. Ils réussiront bien et prospéreront. Je vois de grandes choses dans l'avenir pour les principaux aéroports.

Monsieur le Président, j'ai omis de souligner que je partagerai mon temps de parole avec le député de Brandon—Souris. Il a très

hâte de parler de blé. Il en connaît très long à ce sujet, ce qui n'est pas mon cas, mais je connais le domaine du transport. Je sais qu'il devrait exister une politique visant à coordonner l'ensemble de ces questions.

La situation a changé. Au lieu d'un ministère des Transports, nous avons désormais un centre de profit. Lorsque le gouvernement a pris le pouvoir en 1993, le ministère équilibrait à peu près son budget ou perdait de l'argent. Selon une étude du Manitoba, le ministère dégagera au cours de l'exercice 2002-2003 un bénéfice de 3,9 milliards de dollars, si l'on tient compte de la totalité des taxes sur les carburants et de toutes les autres taxes qui sont perçues, des loyers venant des ports ainsi que des aéroports.

Je ne sais pas ce que mes collègues en pensent, mais j'estime que le ministère des Transports ne devrait pas être un centre de profit. Il ne devrait pas être utilisé par le gouvernement pour faire de l'argent. Il devrait fournir le meilleur système de transport et la meilleure infrastructure possible au pays. Cela n'arrivera pas par miracle. Il faut planifier à long terme. La planification et la construction de routes, de chemins de fer et d'aéroports prennent des décennies. On ne peut agir au petit bonheur comme on le fait présentement.

Je reviens sur la fusion des sociétés aériennes qui a tant modifié le tableau au cours des derniers mois. L'aliénation des ports et des aéroports n'est pas une mauvaise affaire en soi, mais cela ne fait pas partie d'un plan global. Une telle mesure doit s'inscrire dans le cadre d'un plan global.

Il n'y a aucun plan de construction routière au pays. Lorsqu'on m'a confié le poste de porte-parole en matière de transport pour le Parti progressiste conservateur, j'ai écrit à tous les ministres provinciaux des transports en leur demandant quelle était leur principale préoccupation. Tous m'ont dit que c'étaient les autoroutes et qu'ils avaient besoin d'argent pour améliorer le système routier.

C'est une question très importante parce qu'il y a à l'heure actuelle un transfert majeur du transport par rail au transport routier. Le transport routier est plus économique, plus efficace et plus pratique que le transport par rail. Les camions sont de plus en plus gros. L'une après l'autre, les provinces demandent la permission d'autoriser la circulation de plus gros camions sur leurs routes et d'étendre leurs règlements, ce qui augmentera la circulation et endommagera davantage les routes.

Tous les ministres provinciaux s'entendent pour dire qu'une politique sur les transports routiers s'impose, une politique sur laquelle ils pourraient baser leur planification sur 10 ou 20 ans et qui leur permettrait de compter sur un certain niveau de financement basé sur les taxes perçues sur les carburants et sur l'essence. Ce n'est que juste. À l'heure actuelle, seulement cinq ou six pour cent, ou peut-être même moins, de ces recettes sont réinvesties dans le système routier. La plupart des problèmes pourraient être résolus si le gouvernement acceptait de réinvestir 15 p. 100 des recettes des taxes sur l'essence et le carburant diesel. Ce n'est pas trop demander.

M. Jean Dubé (Madawaska—Restigouche, PC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue pour le discours sur les transports qu'il a prononcé aujourd'hui. Je suis arrivé en retard du

Les crédits

Nouveau-Brunswick, moi aussi. J'ai été retardé à l'aéroport de Montréal, en compagnie de mon collègue.

J'aimerais savoir quelles sont, selon mon collègue, les mesures qui peuvent être prises pour remédier au problème des transports au Canada. Je fais ici référence à VIA Rail et aux transporteurs aériens. Ne devrions-nous pas avoir une politique nationale des transports qui inclurait toutes les régions de chaque province?

Le gouvernement actuel a récemment supprimé le service VIA Rail à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Cette région cherche aujourd'hui de nouvelles formules en matière de transport.

Que préconise mon collègue si, selon lui, le gouvernement a fait tout ce qu'il pouvait pour assurer l'accès aux transports à tous les Canadiens?

M. Bill Casey: Monsieur le Président, j'estime que le gouvernement est loin d'avoir fait le nécessaire pour remédier au problème.

Il s'agit d'un problème de fond. Nous devons coordonner le système de transport. Il ne suffira pas d'injecter d'autres fonds dans de petits projets, de conclure des ententes concernant certaines autoroutes provinciales ou d'investir davantage dans VIA Rail pour lui permettre de survivre, s'il ne change pas. Un changement fondamental fait défaut. Le ministre devrait coordonner les rencontres sur le fond avec les programmes, afin d'examiner toutes les questions de transport nationales et coordonner tous les moyens de transport.

• (1030)

La concurrence que livrent WestJet et toutes les autres compagnies de charters contribue à régler certains problèmes engendrés par la fusion. Mon collègue parlait à l'instant de retards et autres problèmes de ce genre. Je crois qu'on finira par régler ces problèmes, mais en attendant nous n'avons toujours pas d'approche coordonnée.

Il suffit d'aller dans d'autres pays pour constater qu'on y a fait une planification à long terme. Les transports ferroviaires, les services portuaires, le métro et le réseau routier sont coordonnés. Des autoroutes permettent d'aller directement et sans arrêt de l'aéroport jusqu'au centre-ville ou aux régions industrielles. Les services ferroviaires et les métros desservent directement les aéroports.

Nous devons nous doter d'un système de transport coordonné, au lieu d'appliquer des solutions improvisées.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'avoir soulevé à nouveau cette question à la Chambre. C'est manifestement une grave question. Il ne fait aucun doute que la politique canadienne des transports manque de finesse, quel que soit le moyen de transport.

Je veux revenir sur un des points qu'a fait valoir le député. On parle de la privatisation des aéroports. Certes, il y a des aéroports qui seront rentables, mais il y en a d'autres qui ne le seront pas.

D'après le député, n'est-il pas bon de privatiser seulement lorsque l'entreprise ou l'autorité privatisée rapporte de l'argent? Est-ce

l'un ou l'autre ou faudrait-il envisager une politique pour tout le Canada où tous s'entraideront?

M. Bill Casey: Monsieur le Président, la question de la députée est intéressante. C'est exactement la politique que nous avons l'habitude d'avoir. La députée de Churchill décrit une politique que nous avons l'habitude d'avoir et qui voulait que le ministère des Transports gère et exploite tous les aéroports du Canada. Les plus forts, qui présentaient plus de possibilités économiques et qui étaient plus viables, soutenaient les plus faibles.

Ce n'est pas que les petits aéroports ne savent pas bien gérer leurs affaires. C'est juste qu'ils n'accueillent pas un nombre de voyageurs suffisant pour soutenir des sources de revenu d'appoint.

L'aéroport de Calgary, par exemple, est presque devenu une destination en soi. Il vaut presque la peine d'aller à Calgary rien que pour voir son aéroport. Un milieu des affaires dynamique s'est établi à l'aéroport parce que des millions de voyageurs passent par là chaque année.

Un petit aéroport comme celui de Saint John, je le répète, n'a pas le trafic qu'il faut pour soutenir des sources de revenu d'appoint telles que des magasins, des restaurants et des services de location d'automobiles, notamment. Les petits aéroports n'ont aucun moyen de générer des revenus d'appoint. Leurs recettes provenant des taxes d'aérogare et des taxes d'atterrissage sont bien inférieures par rapport à ce que perçoivent les grands aéroports. Ils n'ont aucune chance de devenir concurrentiels. Même si leurs frais sont peut-être plus bas, leurs potentialités de recettes sont beaucoup moins bonnes que celles des grands aéroports.

Le gouvernement fédéral ferait bien de revoir sa décision. Je ne suis pas contre le fait que l'on remette les aéroports aux localités, mais le gouvernement doit revoir sa décision et trouver le moyen de rendre la chose équitable pour les petits aéroports en négociant des loyers, en fournissant des capitaux ou en couvrant une partie de leurs frais d'exploitation pour qu'ils puissent demeurer ouverts. Nous ne pouvons pas laisser nos petits aéroports périliter, devenir peu sûrs et se détériorer.

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Monsieur le Président, d'abord, je remercie mon illustre collègue de Cumberland—Colchester, qui est sans nul doute le membre le meilleur et le mieux informé du comité des transports et un excellent porte-parole en la matière. D'autres députés des autres partis d'opposition pouvaient tirer des enseignements de l'illustre député de Cumberland—Colchester.

Permettez-moi de dire où je voulais en venir. En ce qui concerne une politique nationale de transport et l'orientation que notre pays prendra à cet égard, je me sentirais beaucoup plus rassuré si le député de Cumberland—Colchester siégeait à la place du ministre. Il pourrait alors mettre à profit au moins une partie des connaissances qu'il possède du secteur national de transport et une partie de la vision qu'il a de l'orientation que notre pays pourrait et devrait prendre au moyen d'une politique de ce genre.

Permettez-moi de parler de la motion à l'étude aujourd'hui. Notre parti a eu un peu de mal à déterminer lequel des ministères

Les crédits

était le plus mal géré, étant donné que plusieurs ministères se trouvent dans cette situation.

• (1035)

Nous pourrions songer aux soins de santé, que le NPD a déjà inscrits à l'ordre du jour des travaux de la Chambre. Nous pourrions songer à la mauvaise gestion de DRHC, dont on a parlé constamment à la Chambre. Nous pourrions songer à l'agriculture, que notre parti a proposée comme sujet de débat dans une motion d'opposition. Le ministère de l'Agriculture a tellement mal géré ce secteur qu'il n'existe aucune vision de l'avenir du secteur agricole dans notre pays. Cependant, en ce qui concerne une politique nationale de transport, nous avons eu tôt fait de découvrir qu'il n'en existait pas et que le gouvernement fonctionnait au cas par cas.

Le transport se divise en plusieurs éléments. Je parlerai d'un élément que je connais quelque peu, soit, bien sûr, le transport des grains. Je ne vais pas m'étendre sur cela, car il y a d'autres imperfections dans d'autres secteurs des transports et dans l'absence d'une politique des transports du gouvernement.

Parlons tout d'abord du transport du grain. En septembre dernier, Arthur Kroeger a déposé un rapport sur le transport du grain. Ce n'est pas un sujet nouveau. Nous parlons de transport du grain depuis que le premier grain de blé a été semé dans l'ouest des Prairies. Le fait est que le gouvernement a éliminé le tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau en 1995 et que, depuis, il n'a absolument rien fait pour aider les agriculteurs de notre grand pays, en particulier ceux de l'Ouest.

Le problème est qu'un tiers de la valeur totale des produits part dans les coûts de transport. Malheureusement, il est impossible aux agriculteurs de survivre lorsqu'ils ne touchent que les deux tiers du prix de leurs produits. Après avoir payé leurs coûts de production, il ne leur reste aucun profit pour pouvoir rester en affaires. Ce problème aurait dû être réglé depuis longtemps.

Aujourd'hui, demain, cette semaine ou au début de la semaine prochaine, le ministre du Transport va présenter un projet de loi. Ce projet de loi aurait pu être déposé il y a deux mois et il aurait pu être débattu avec logique, ouverture et transparence. Nous allons devoir l'adopter rapidement, avant la fin de la session dans trois semaines, afin qu'il entre en vigueur avant le 1^{er} août, à temps pour la nouvelle campagne agricole.

Je vais avoir l'occasion de dire au pays pourquoi le gouvernement n'a pas assumé sa responsabilité de présenter la meilleure mesure législative possible pour les producteurs et les agriculteurs.

Parlons des autres problèmes de transport que le député a abordés dans son discours. L'un d'eux concerne le réseau routier. Notre pays a vu le jour, s'est bâti et s'est développé grâce au transport. Quelqu'un se souvient-il de la mise en place du dernier crampon? Quelqu'un se souvient-il que notre pays a été relié d'un océan à l'autre grâce à un réseau de transport, à un réseau ferroviaire?

Notre pays est encore tributaire du transport. La majeure partie de notre production au Canada est exportée. Elle est exportée par mer, par terre ou par air. Nous dépendons des denrées d'exportation. Nous dépendons des marchés internationaux. Notre infrastructure

de transport s'est détériorée au point où elle est maintenant de qualité inférieure à celle que l'on trouve dans un pays du tiers monde.

Parlons de ces trois secteurs. Parlons du réseau routier, un domaine que je connais un peu. Dans une vie antérieure, j'ai été un membre fondateur d'une organisation qui s'appelait «The Highway No. 1 West Association». Notre principal lien terrestre, la route n^o 1, l'autoroute transcanadienne, est dans un état absolument déplorable. Dans certaines régions de l'ouest du Canada, la route n^o 1 est dans un état tellement lamentable que les camionneurs et ceux qui transportent des denrées et des biens ne l'empruntent plus. Ils préfèrent plutôt passer par les États-Unis et éviter les routes canadiennes avant de finalement revenir au Canada pour livrer leurs marchandises. C'est déplorable.

Le gouvernement perçoit chaque année plus de 4,4 milliards de dollars en taxe d'accise sur l'essence. Il réinvestit moins de 4,4 p. 100 de cette somme dans le vaste réseau routier pancanadien. La responsabilité retombe sur les provinces. Les provinces doivent s'occuper du réseau routier provincial, du réseau routier municipal, et maintenant, du réseau routier national.

Comme mon collègue, le député de Cumberland—Colchester, l'a dit, comment se fait-il que le gouvernement n'arrive pas à travailler avec les provinces? Nous avons essayé de le faire lorsque nous étions au pouvoir et nous nous apprêtions à mettre en place un programme routier national.

• (1040)

Malheureusement, le gouvernement actuel ne veut pas s'occuper d'un programme routier national. Quand j'en ai parlé avec le ministre de la Voirie et du Transport du Manitoba, il a affirmé lui aussi que la meilleure chose à faire serait de nous doter d'un programme routier national à long terme.

Cela veut dire un financement stable étalé sur plusieurs années et réparti également et équitablement entre toutes les provinces en vue de mettre en oeuvre un programme routier national.

À l'heure actuelle, nous avons plutôt des programmes ponctuels proposés par le gouvernement à l'approche des élections. Voilà vraiment une façon merveilleuse de gérer notre infrastructure, et spécialement notre programme routier national. Chaque fois qu'il y a des élections, le gouvernement distribue les dollars au compte-gouttes.

Nous avons maintenant 175 millions de dollars destinés aux routes rurales dans le cadre de la stratégie que le gouvernement a proposée pour le transport du grain. Nous avons un programme d'infrastructure de 100 millions de dollars pour l'année qui vient pour l'ensemble du Canada. Cela doit représenter environ 3,5 millions de dollars que le Manitoba pourra consacrer à son programme d'infrastructure au cours du prochain exercice financier. Ces 3,5 millions de dollars correspondent à un tronçon routier de trois kilomètres. Ce programme est insuffisant.

Les crédits

Parlons du service aérien. Mon honorable collègue comprend le transport aérien certainement mieux que les ministériels. Le gouvernement n'a aucune vision, aucune politique, aucune compréhension de ce qui est nécessaire au Canada afin que nous puissions continuer de soutenir la concurrence avec nos concurrents à l'échelle tant internationale que nationale. Aucune stratégie ne nous est proposée en matière de transports.

Voyons maintenant le transport maritime. Comme je viens de la circonscription de Brandon—Souris, je puis dire en toute honnêteté que j'ai peu d'expérience dans les transports maritimes. Cependant, le député de St. John's Est en parlera un peu plus tard, car il s'y connaît en cette matière.

La question dont nous sommes saisis aujourd'hui a trait à l'idéologie ou psychologie qui a échappé au gouvernement. Cette idéologie ou psychologie concerne les dispositifs qu'il faut mettre en place pour que les Canadiens puissent soutenir la concurrence sur le marché international dans les années à venir.

L'avenir, dit-on, appartient surtout aux industries fondées sur le savoir. Je ne le conteste pas, mais il y a un équilibre à atteindre. Il est vrai que nos industries fondées sur le savoir revêtent une très grande importance pour nous afin que nous puissions vendre ce savoir partout dans le monde. Soit dit en passant, c'est une chose que le gouvernement n'a pas encore bien comprise quand on pense à l'exode de cerveaux dans ce secteur. Nous reconnaissons au moins que les industries du savoir constituent un avantage. Il importe aussi de reconnaître que le pays a été édifié par les industries de la fabrication, de la transformation et des produits de base qui doivent être transportés.

Dans l'Ouest, les principaux produits à transporter sont la potasse, les céréales et les engrais. Nous avons besoin d'un bon réseau ferroviaire. Nous avons besoin d'une infrastructure durable. Or, rien n'indique que le gouvernement est prêt à investir dans cette infrastructure.

Je demande au ministre des Transports de présenter à la Chambre un plan et une stratégie à long terme bien conçus pour un programme routier national axé sur les routes rurales de tout le pays, ainsi qu'une politique de transport ferroviaire, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour les marchandises. Rien ne me dit où en seront ces questions dans deux, dans cinq ou dans dix ans. Je trouve déplorable que le gouvernement n'ait aucune vision dans le domaine des transports. Je voudrais proposer l'amendement suivant:

Que la motion soit modifiée par adjonction, après le mot «établir», de ce qui suit: «immédiatement».

• (1045)

Le vice-président: La présidence déclare la motion recevable en dépit de l'erreur grammaticale dans la version anglaise.

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je donnerai la position du gouvernement dans une minute. Toutefois, tant le député de Cumberland—Colchester que le député de Brandon—Souris nous ont reproché le manque de vision de notre politique relative aux lignes aériennes.

Leur parti a appuyé le gouvernement en votant pour le projet de loi C-26 et je suis très heureux qu'il l'ait fait.

J'aimerais demander à mes collègues d'en face ce qu'ils auraient préféré que nous fassions. Est-ce qu'ils voulaient que le gouvernement canadien, les contribuables canadiens renflouent Canadien International une fois de plus? Est-ce qu'ils voulaient que Canadien International dépose son bilan comme le prônaient certains de leurs amis dont les chroniques paraissent dans la presse nationale? Est-ce qu'ils voulaient que 16 000 personnes se retrouvent à la rue, entre autres, dans l'ouest du Canada et au Manitoba, d'où vient le député de Brandon—Souris? J'aimerais bien qu'ils me le disent.

Auraient-ils aimé voir des perturbations incroyables à Noël alors qu'il n'y avait plus une place sur Air Canada, chez les transporteurs américains ou même sur nos propres vols nolisés? Des milliers de personnes se seraient retrouvées en rade dans le chaos total des aéroports. Est-ce que c'est le genre de politique chaotique que le Parti conservateur veut suivre?

Leur propre parti est dans un état permanent de chaos. Ils peuvent bien se saborder s'ils le veulent, mais qu'ils ne viennent pas saborder le système de transport aérien pour le seul plaisir de voir leur propre manque de cohésion faire tache d'huile.

M. Rick Borotsik: Monsieur le Président, si quelqu'un a nui à l'industrie du transport aérien, c'est bien le gouvernement en place. Avec un soupçon de compétence en gestion, n'importe qui serait plus proactif et se rendrait compte de ce qui se passe dans cette industrie.

Comment le Canada a-t-il pu en arriver là? Comment se fait-il que les clients des lignes aériennes n'avaient pas le choix au moment de la ruée de décembre dont parle le ministre? Comment se fait-il que le gouvernement et le ministre restaient impassibles, incapables de proposer une mesure proactive au lieu de simplement réagir à une situation extrêmement grave?

Comment se fait-il qu'aucun plan n'était en place avant le projet de loi C-26? Comment se fait-il que le ministre n'a tenu aucune discussion ni mis en place certaines de ces solutions avant que la situation ne devienne pressante? Comme je l'ai fait dans le passé et comme je le ferai toujours, je blâme ce gouvernement et ministre d'avoir mis les Canadiens dans cette situation.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, je suis vraiment ravie aujourd'hui d'entendre les députés du gouvernement et du parti d'opposition qui siègent au bout là-bas argumenter pour déterminer qui a le plus mal géré le système de transport du Canada. Cela montre directement et catégoriquement aux Canadiens qu'aucun de ces partis ou un parti qui leur ressemble ne peut faire ce qui est bon pour les Canadiens en ce qui concerne l'industrie du transport.

Ces deux partis ont constamment lutté pour privatiser tout le système, uniquement sous prétexte que la privatisation était la meilleure solution au problème des transports au Canada, mais ce n'était pas le cas. Ils devraient plutôt retourner en arrière et reconnaître que ce qu'il y avait de mieux pour les transports au Canada,

Les crédits

c'était une politique capable de satisfaire les besoins des Canadiens, et non seulement des entreprises qui font des profits sur le dos des Canadiens.

M. Rick Borotsik: Monsieur le Président, je suppose que la députée de Churchill parle en faveur de la motion. Cette motion décrit ce que nous aimerions présenter à la population canadienne. Elle demande au gouvernement d'établir une politique nationale de transport qui soit globale, qui témoigne du leadership dont la députée a parlé et qui procure des solutions aux difficultés communes à l'ensemble des Canadiens d'un océan à l'autre dans le domaine.

Je suppose que la députée parle en faveur de la motion parce que nous sommes d'accord avec elle. Nous croyons qu'il faut instaurer au pays une politique de transport bien pensée et à long terme.

En passant, cette politique toucherait aussi le port de Churchill et le transport des céréales à cet endroit. Notre parti a toujours considéré que Churchill faisait partie du système de transport du grain. Je sais que la députée serait d'accord avec nous sur ce point. Je remercie le NPD d'appuyer la motion.

• (1050)

L'hon. David M. Collette: Monsieur le Président, le député demande où se trouvait le gouvernement alors qu'il fallait prévoir les problèmes de l'industrie du transport aérien. Où était-il en août dernier lorsque nous avons invoqué l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada pour la première fois parce que nous prévoyions les difficultés, nous prévoyions que les Lignes aériennes Canadien International feraient faillite à Noël?

Nous avons invoqué la disposition. Nous avons amorcé un processus auprès du secteur privé qui a généré trois scénarios, dont celui que nous avons mis en oeuvre. Le gouvernement a fait preuve de prévoyance. Il a bien planifié et cela a donné lieu à une bonne politique sur le transport aérien.

M. Rick Borotsik: Monsieur le Président, ce n'était pas de la bonne planification, mais une réaction à une société, Onex, qui a proposé une solution au problème du transport aérien. Le gouvernement ne saisissait pas bien ce qui se passait avant qu'Onex ne fasse sa proposition.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas cherché des propositions auprès d'autres sociétés qui auraient pu faire marcher le système bien mieux que la solution préconisée par Onex?

L'hon. David M. Collette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, les assertions erronées et les fausses hypothèses sont tellement nombreuses que c'est pour moi un plaisir d'intervenir dans le débat.

J'ai écouté avec étonnement les critiques de mes collègues d'en face. Selon moi, la motion a tout faux. Quand on examine les faits, comme j'espère pouvoir le faire succinctement dans quelques minutes, on constate que la politique canadienne sur les transports

répond aux besoins des consommateurs d'un bout à l'autre du pays. Le gouvernement a fait preuve d'un solide leadership dans le secteur des transports. C'est pourquoi peut-être même les conservateurs pourraient repenser leur motion et s'allier à nous tous ce soir pour rejeter la motion lorsque le moment viendra de se prononcer.

Les nombreuses réformes que le gouvernement a apportées dans le secteur des transports depuis 1993 ont suivi une certaine orientation, certains principes qui marchent bien.

Tout d'abord, comme la députée le sait, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir en 1993, nous avons hérité d'un déficit annuel de 41 milliards de dollars des conservateurs de Mulroney. Par ailleurs, en neuf ans, les conservateurs n'avaient rien investi dans les aéroports et l'infrastructure. Alors qu'ils avaient augmenté les impôts à des niveaux jamais vus dans l'histoire du Canada, les conservateurs n'avaient pas investi un sou dans les transports, sauf dans les routes. Il nous a fallu examiner toutes les composantes.

Nous nous sommes arrêtés au cas des aéroports. Il nous fallait investir huit ou neuf milliards de dollars dans les aéroports en peu de temps. Comment allions-nous nous y prendre? Il a été décidé que Transports Canada se retirerait de la gestion des activités ordinaires des aéroports et que des administrations aéroportuaires locales seraient créées. Cela n'était pas une privatisation des aéroports. Nous avons respecté le modèle canadien et l'État et la population canadienne sont toujours propriétaires des aéroports. Nous en serons toujours propriétaires.

Nous avons conclu des ententes de gestion de 60 ans avec les administrations aéroportuaires locales dont les membres viennent des collectivités où se trouvent ces aéroports, de sorte qu'ils connaissent bien les dossiers locaux. Je parle ici de gens comme ceux que connaît la députée de Saint John et qui sont conscients des besoins de sa collectivité. Ils dirigent l'administration aéroportuaire. Ils élaborent des plans de construction de nouvelles aérogares et de nouvelles infrastructures. La même chose se fait dans les plus grands aéroports du Canada. Je reconnais que, dans les plus petits aéroports, nous devons garder l'œil ouvert, surtout depuis la rationalisation des sociétés aériennes. Nous devons suivre la situation de près et nous le faisons.

Nous examinons aussi le cas des plus grandes administrations aéroportuaires et nous revoyons tous les baux. Nous voulons savoir s'il y a des inégalités. Les conservateurs sont arrivés au pouvoir et ont conclu un accord avec Vancouver, un autre avec Calgary, un autre avec Edmonton et un autre avec Montréal. Il n'y avait aucune cohérence, comme c'est le cas de tous les programmes qu'ils ont mis en place en neuf ans. Il n'y avait aucune cohérence dans le cas des administrations aéroportuaires locales. Nous avons apporté des modifications et nous ferons davantage.

À notre arrivée au pouvoir, nous avons présenté une politique sur les aéroports tendant à normaliser les règles dans tout le pays. Dans le cadre de cet examen, nous voulons ramener tous les aéroports sous l'autorité de l'Administration aéroportuaire canadienne afin qu'il y ait une certaine transparence, une reddition des comptes et une bonne gestion dont tous les Canadiens puissent être fiers. Nous

allons présenter plus tard cette année un projet de loi pour procéder à ces modifications.

• (1055)

C'est un des cas où nous avons donné l'exemple. Nous avons assuré le financement de ces aéroports par les utilisateurs, par l'entremise de droits, de nouveaux loyers et de nouvelles recettes qui viennent des aéroports. C'est beaucoup mieux que ce que Transports Canada faisait.

Prenons le cas des chemins de fer. Il y a le Canadien national, un amalgame de compagnies de chemins de fer en faillite. Il faut reconnaître que les conservateurs ont eu une idée. C'est le gouvernement d'Arthur Meighen ou de R.B. Bennett, l'un de ces deux gouvernements qui ont peu duré à la fin du siècle dernier, qui a réuni ces compagnies de chemins de fer sous les Chemins de fer nationaux du Canada et en tant que gouvernement, nous avons beaucoup investi dans cette entreprise au fil des ans. Elle était grosse et inefficace et elle était mal gérée. Ainsi, nous l'avons privatisée et elle est devenue une société florissante.

Il y a des aspects de la privatisation du Canadien National qui me mettent, en toute franchise, mal à l'aise, mais on ne peut se préoccuper des aspects négatifs. Il faut s'attarder sur la réussite. Le fait est que cette entreprise a réduit ses effectifs, s'est implantée sur de nouveaux marchés, a forgé de nouvelles alliances aux États-Unis et devient vraiment une véritable compagnie nord-américaine et une institution dont nous pouvons être fiers.

Elle veut aller encore plus loin avec une consolidation avec la Burlington Northern Santa Fe Corporation. C'est un sujet de controverse. Le Service Transportation Board, aux États-Unis, a dit vouloir prendre le temps de réfléchir à tout cela. Il a imposé un moratoire sur de telles discussions, même si le CN en appelle devant les tribunaux américains. Comme le CN le sait, à l'instar des députés, j'ai demandé au comité des transports d'examiner cette fusion pour voir si elle est dans l'intérêt du Canada. Le fait est que c'était une manoeuvre audacieuse qui a fonctionné.

Air Canada a été privatisée par les conservateurs. Ce parti adore la privatisation. Certains soutiennent que nous aurions peut-être dû commercialiser la société et en demeurer propriétaire, mais ils l'ont privatisée et s'en sont défait complètement. Non seulement ont-ils privatisé Air Canada en 1988, mais encore l'année précédente ils ont déréglementé le réseau de transport aérien intérieur. Une partie du problème que nous avons éprouvé avec les Lignes aériennes Canadien au cours des dix dernières années tient au fait que les conservateurs ont vraiment semé la pagaïe. Ils ont privatisé un transporteur national dans lequel l'État avait beaucoup investi. Parallèlement, ils ont procédé à la déréglementation et ont placé Air Canada dans une situation incroyablement avantageuse par rapport à toutes les autres sociétés privées qui regroupaient alors leurs activités.

Rappelons que dans les années 70 et 80, les sociétés Canadien Pacifique, EPA, Transair et PWA étaient rentables et que même Québécois l'était. Les conservateurs se sont alors pointés et ont

Les crédits

procédé à la déréglementation. Ils pouvaient déréglementer tout ce qui se présentait simplement pour une question idéologique. Ils ont parallèlement recouru à la privatisation. Cette situation a créé pour eux et pour nous un incroyable problème. En toute franchise, nous aurions dû nous attaquer à la réorganisation du secteur du transport aérien plus tôt dans notre mandat, mais nous avions tant de chats à fouetter que nous n'avons pu le faire. Nous avons procédé à la réorganisation l'an dernier et, à mon avis, les résultats ont été excellents. J'y reviendrai un peu plus tard.

Nous avons aussi commercialisé les services de navigation aérienne. Nous avons été le premier pays à agir de la sorte. D'autres pays dans le monde nous imitent. Cette initiative a entraîné une immense réorganisation et l'engagement de fonds pour de nouveaux biens d'équipement destinés à la navigation aérienne. Le Canada possède désormais le meilleur système de navigation aérienne en Amérique du Nord, voire même dans le monde.

Les pauvres États-Unis marquent le pas. Ils font face à une explosion du nombre de vols et de passagers. Les services de navigation aérienne des États-Unis craquent sous la pression. Il est à espérer que cette situation ne posera pas un problème de sécurité. Au Canada, nous avons fait preuve d'audace. De nouveaux systèmes et de nouveaux matériels sont mis en place. Nous continuerons de compter sur le système de navigation aérienne le plus sûr et le meilleur au monde.

Nous avons commercialisé les services de traversiers. Nous avons commercialisé la voie maritime du Saint-Laurent. Nous avons déréglementé le secteur du camionnage. Oublions la réorganisation, nous avons libéralisé le marché aérien et, plus récemment, le marché des vols nolisés.

Les affrêteurs bénéficient presque de la possibilité d'offrir des services d'affrètement et de transport régulier. Il n'y a pas de dispositions relatives aux escales et on a laissé tomber le paiement préalable. Les sociétés d'affrètement ont réagi. Comment ont-elles réagi? Elles ont placé de nouvelles commandes d'équipement: Canada 3000 a commandé quatre A319; Royal Air, un autre 757; Air Transat, un nouveau A330; et ainsi de suite. Les affrêteurs comblent le vide qui a besoin d'être comblé.

• (1100)

La Loi sur les transports au Canada a été adoptée en 1996. Elle a connu un certain succès, mais elle a aussi été critiquée. Ces critiques pourront être examinées durant le débat qui se déroulera au cours de la prochaine année.

Toutefois, on ne peut pas nier que, depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les transports au Canada, de toutes les lignes de chemin de fer qui devaient être abandonnées, 80 p. 100 sont encore exploitées par des compagnies de chemin de fer secondaire régies par des chartes provinciales. Ces sociétés répondent à des besoins locaux. Qu'il s'agisse de la Essex Terminal Railway, à Windsor, de toute autre société ferroviaire utilisant des voies ferrées sur courte distance, d'OmniTrax qui utilise la voie ferrée menant à Churchill, ou de RailTex, elles sont là, elles font de l'argent, elles offrent un service et elles ont permis au CN et au CP de se concentrer sur leurs activités principales.

Les crédits

La Loi sur les transports au Canada doit faire l'objet d'un examen à compter du 1^{er} juillet. Je nommerai sous peu une ou plusieurs personnes bien en vue pour faire cet examen, qui sera très important. Si le député de Cumberland—Colchester ne croit pas que nous avons une politique, je lui dirai que cet examen lui donnera, ainsi qu'à son parti, la chance de dire: «Mettons en place une politique nationale en matière de transports qui soit acceptable pour nous, les conservateurs», car c'est toute la loi qui doit être examinée. Cela prendra un an. Nous pourrions examiner chacun des aspects de cette loi.

Si les députés de l'Ouest sont mécontents de l'abandonnement des lignes, nous pouvons examiner cet aspect. En ce qui a trait au Canada urbain, je dois rencontrer mon collègue de Vancouver Quadra cet après-midi au sujet du corridor Arbutus, une ligne de transport de marchandises qui va jusqu'au centre-ville de Vancouver et qui devrait être sauvée pour assurer une liaison avec l'aéroport. Le CP veut vendre cette ligne 100 millions de dollars. Est-ce normal que les sociétés ferroviaires ont toute la latitude pour se défaire de ces lignes de chemin de fer dans les corridors urbains? C'est une question sur laquelle nous devrions nous pencher durant l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Parallèlement à cela, le comité examinera la fusion BN-CN pour voir si c'est ce qu'il y a de mieux pour la politique publique en matière de transports.

Non seulement il y a une politique en matière de transports, non seulement elle fonctionne, mais nous disposons maintenant d'un instrument, soit l'examen de la Loi sur les transports au Canada, qui commencera en juillet. Nous serons alors en mesure de peaufiner cette politique, de la modifier si les députés désirent améliorer tout le réseau de transports au pays.

Tout ce que nous avons accompli au cours des sept dernières années a contribué à la prospérité du Canada et à la réduction des coûts liés au transport. Si nous n'avions pas entrepris des réformes au cours des sept dernières années, les coûts liés au transport seraient supérieurs de 8 milliards de dollars à ce qu'ils sont aujourd'hui.

En raison de la concurrence intense induite par la déréglementation et tous ces changements, la plupart de ces gains, qui atteignent 8,1 milliards de dollars, ont été transférés aux consommateurs et aux expéditeurs sous la forme de bas prix. Vu que le transport fait partie intégrante de tout ce que nous achetons, importons et exportons, ces gains ont contribué à rendre l'économie canadienne plus concurrentielle et à améliorer le niveau de vie de tous les Canadiens.

Je ne suis pas censé parler de ce qui se passe au sein du Cabinet, mais mon collègue, le ministre du Commerce international, nous a fourni de très bons renseignements sur la productivité enregistrée dans les secteurs industriels. Or, savez-vous, monsieur le Président, quel a été le secteur le plus productif au cours des sept dernières années? Eh oui, c'est le secteur des transports. Et savez-vous pourquoi ç'a été le secteur des transports? C'est à grâce aux politiques mises en oeuvre par le gouvernement. Nous avons fait ce qu'il fallait. Nous pouvons peaufiner nos politiques, nous pouvons aborder la question des baux d'aéroports et nous pouvons même songer aux loyers. Nous allons y arriver parce que nous n'avons pas une approche dogmatique. Nous sommes flexibles. Nous pouvons tirer parti de tous ces succès et améliorer la politique des transports.

Je voudrais dire quelques mots au sujet de la période qui s'est écoulée depuis que je m'occupe de ce portefeuille. Voyons d'abord ce que nous avons accompli: premièrement, le projet de loi C-9, la Loi maritime du Canada. Deux de mes prédécesseurs ont travaillé à ce projet de loi. Nous n'avons pas réussi à le faire adopter au Sénat. Nous avons pu le faire adopter à la Chambre grâce à la coopération de nos collègues de tous les côtés de la Chambre et dans l'autre endroit. Ce projet de loi autorisait la privatisation des 18 principaux ports. C'est un succès et tout marche très bien. Les grands ports comme Vancouver, Montréal et Halifax, de même que les ports moins importants, connaissent un regain d'activités depuis que nous avons introduit ces réformes.

• (1105)

Deuxièmement, il y a eu la rationalisation de l'industrie du transport aérien. J'ai fait part, l'autre semaine, lors de la troisième lecture du projet de loi C-26, de mon avis à ce sujet, mais un extra-terrestre pourrait conclure que le gouvernement n'a pas fait ce qu'il fallait. Nous avons fusionné les deux plus grosses compagnies aériennes, qui représentent 41 000 employés et 350 appareils desservant des centaines de destinations, pratiquement sans faille, sans qu'il en coûte un cent aux contribuables pour renflouer ou subventionner ces compagnies, sans perte d'emplois, en veillant à ce qu'aucune localité n'y perde au change. En fait, les services aériens ont été rétablis à Charlo et Miramichi. Aucune localité n'a été privée de ses services aériens.

Air Canada peut faire concurrence aux plus grandes compagnies du monde. Cela sera très bon pour les tarifs du service outre-mer parce qu'ils seront en concurrence avec British Airways, Alitalia et Cathay Pacific. Avant la fusion, Air Canada et Canadien International occupaient 55 p. 100 du marché des services transfrontaliers et ce pourcentage augmentera désormais. Les transporteurs aériens du Canada ont battu les Américains sur leur propre terrain et nous les aiderons à accroître leur pouvoir concurrentiel face aux Américains.

Je reconnais que nous avons toujours des problèmes au niveau de la concurrence sur le plan national. Comme je l'ai déjà dit à la Chambre, nous ne sommes pas prêts à ouvrir nos frontières et à laisser entrer nos voisins du Sud avec leurs énormes flottes. On sait par exemple que United Airlines, qui a 1 100 appareils, a l'intention de fusionner avec U.S. Air qui en a 500. Savez-vous ce qu'ils pourraient faire, monsieur le Président? Je sais qu'ils font partie du circuit d'Air Canada, mais prenons American Airlines, ou Delta Airlines. Ils se pointeraient ici comme de vrais aspirateurs. Mais ils ne seraient certainement pas intéressés à desservir Churchill. Mon amie néo-démocrate de Churchill, notre collègue du Yukon et le député de la Saskatchewan n'auraient pas de service aérien. Ces compagnies aériennes ne voudraient rien savoir de ces petites collectivités. Tout ce qu'elles voudraient faire, c'est engloutir les profits générés sur les circuits entre Toronto et Vancouver ou Montréal et Calgary.

Ça me rappelle la privatisation des bureaux de poste. Vous vous souvenez de ces tenants de la terre plate qui préconisaient la privatisation des bureaux de poste. Nous savons tous ce qui se passerait si on décidait de le faire. Les camions des sociétés comme FedEx, Purolator ou UPS feraient sans arrêt la navette entre Toronto et Montréal sur la 401, enregistrant de forts bénéfices. Mais qui offrirait les services de distribution du courrier à Iqaluit ou à Amherst en Nouvelle-Écosse, à Medicine Hat, à Churchill ou à

toutes ces autres petites communautés? Ce serait encore le gouvernement du Canada et les contribuables canadiens qui seraient appelés à le faire. Nous serions forcés de subventionner ces services. Nous n'allons pas laisser les transporteurs américains s'installer ici car je suis convaincu et le gouvernement est convaincu que les entrepreneurs canadiens sont à la hauteur de la tâche.

J'ai lu tous les éditoriaux et chroniques de la plume des soi-disant experts. Je ne veux pas réfuter chacun de leurs arguments, mais quel groupe navrant. Ils disent: «Nous ne pouvons pas relever la concurrence. Faites place aux Américains, seuls eux sont à la hauteur de la tâche.» Si c'est là où en est l'élite des journalistes canadiens, notre pays est dans un piètre état. Ils n'ont aucune confiance dans les entrepreneurs canadiens. Qu'ils regardent les compagnies de charters. Qu'ils regardent les compagnies comme WestJet, les petits transporteurs, First Air, qui appartient à des autochtones canadiens. Ces transporteurs sont rentables. Ce sont des entrepreneurs canadiens et nous allons leur donner le temps de prendre la relève et de faire en sorte qu'il y ait de la concurrence. Ça s'en vient.

Ken Rowe, de Halifax, a six 737 plus des lignes d'apport. Il débute le 1^{er} août et fera concurrence à Air Canada à Halifax. Il lui fera concurrence à Toronto, à Montréal, à Ottawa et à Winnipeg. Je lui tire mon chapeau. Il est de la Nouvelle-Écosse, une pépinière d'entrepreneurs. Pourquoi aurions-nous besoin des Américains quand nous avons des gens de la Nouvelle-Écosse, de l'ouest du Canada et d'ailleurs tout à fait capables de faire le travail?

Avant de conclure, j'aimerais dire quelques mots de VIA Rail. C'est une belle réalisation. Les compressions faites par les conservateurs avaient saigné à blanc le réseau ferroviaire passager. Pour la première fois un gouvernement a dit: «Ça suffit, nous tenons au service passager. Nous allons vous donner une subvention pour 10 ans, et qui plus est, nous allons vous donner 401 millions de dollars au titre des dépenses en immobilisations.» Ça ne s'est encore jamais fait au Canada. C'est un point tournant de notre histoire: désormais, le gouvernement canadien est déterminé à appuyer le transport ferroviaire des passagers.

• (1110)

Le député de Cumberland—Colchester soutient que nous dépensons à tort et à travers. Il devrait le dire à ses électeurs, car VIA Rail traverse sa circonscription. Nous venons de rétablir le service de transport de vacanciers jusqu'au Cap-Breton et nous tenons à en faire davantage. Va-t-il dire à la population de la Nouvelle-Écosse qu'on ne devrait pas dépenser 400 millions de dollars sur leur territoire car ce serait gaspiller cet argent? Je le mets au défi de l'annoncer à son électorat.

En dernier lieu, avant de perdre tout mon souffle, je voudrais parler du transport céréalier. Ce n'est pas un dossier de tout repos. Comme je viens de Toronto, je n'étais pas certain de pouvoir conclure un accord. Nous avons consulté les parties prenantes. Nous avons entendu deux des plus brillants esprits au Canada, MM. Estey et Kroeger, qui nous ont présenté des rapports. Nous avons discuté avec tout le monde, les responsables des chemins de fer, les céréaliers et les producteurs. Ces derniers n'en sont pas tous satisfaits et certains s'y opposent.

Les crédits

Nous avons examiné la question à fond. Nous avons eu des discussions virulentes au sein de notre caucus. J'en ai parlé avec des députés de l'opposition et nous sommes convenus d'un compromis qui ouvre la voie à la commercialisation en bonne et due forme du transport céréalier.

Je regrette que cette mesure soit présentée si tardivement. Je reviendrai à midi, après avoir consulté le Cabinet et avoir obtenu l'autorisation de présenter le projet de loi sur le transport céréalier; mais je ne peux pas croire qu'il se trouvera qui que ce soit à la Chambre pour en retarder l'examen et nous empêcher de verser 178 millions de dollars aux producteurs canadiens.

M. Jean Dubé (Madawaska—Restigouche, PC): Monsieur le Président, le ministre dit qu'il ne raconte pas ce qui se passe au Cabinet, mais qu'il a été informé. J'espère qu'il a été informé par la ministre de DRHC sur toute cette affaire de mauvaise gestion.

[Français]

On a entendu tantôt le ministre se péter les bretelles.

[Traduction]

C'est ce même gouvernement qui a déclaré dans son livre rouge qu'il éliminerait la TPS. Vous vous rappelez? C'est ce même gouvernement.

Maintenant le ministre prend la parole, regarde les Canadiens bien en face et parle de l'aéroport Charlo au Nouveau-Brunswick. Je suis heureux qu'il sache ce qui se passe à l'aéroport Charlo. C'est à cause de ce gouvernement que cette partie du pays a perdu son service de transport aérien et a été coupée du reste du pays.

Aujourd'hui, j'aimerais remercier la Commission de l'aéroport Charlo pour l'excellent travail qu'elle a réalisé afin de rétablir le service aérien à Charlo.

Et le service ferroviaire au Nouveau-Brunswick? VIA Rail desservait cette région sous le gouvernement conservateur, mais lorsque le gouvernement libéral est arrivé, il a retiré ce service à Saint John et à Edmunston, au Nouveau-Brunswick. Ces villes aussi ont été coupées du reste du Canada.

J'ai rencontré des étudiants de l'Université McGill et de l'Université du Nouveau-Brunswick. Ils m'ont dit que le problème au Canada, c'est que les gens ne connaissent pas le pays. Ils ne savent pas ce qui se passe à Québec. Ils ne savent pas ce qui se passe dans l'ouest du Canada. Ils ne savent pas ce qui se passe dans le Canada atlantique. Une partie du pays se bat contre l'autre. Ils ont déclaré que cela coûte trop cher de voyager au Canada.

Or, qu'a fait le gouvernement? Qu'a-t-il l'intention de faire pour rétablir le service de VIA Rail à Edmunston et à Saint John, au Nouveau-Brunswick?

L'hon. David M. Collenette: Monsieur le Président, je me demande si le député a bien écouté mon discours. Les 400 millions de dollars permettront d'acheter du nouveau matériel, d'améliorer les voies ferrées et la signalisation, non seulement dans le corridor Windsor-Québec mais à la grandeur du pays.

Les crédits

Dans le plan d'affaires que j'ai sur mon bureau et que j'examine, je demande à la direction de VIA d'examiner toutes les voies ferrées qui ont été fermées au cours des 10 ou 15 dernières années, afin de voir si des intérêts commerciaux justifieraient le rétablissement du service sur ces lignes, à plus ou moins long terme.

Je présume que le député de Madawaska—Restigouche partage mon avis, mais il devrait parler à son collègue devant lui, le porte-parole de son parti en matière de transport, qui a été la seule personne au pays à fustiger le gouvernement pour avoir injecté 400 millions de dollars afin de revitaliser le service ferroviaire pour passagers. Où est la cohérence, où se trouve la logique du Parti conservateur?

En ce qui concerne Charlo et Miramichi, cela n'avait absolument rien à voir avec la fusion. InterCanadien était une compagnie privée, qui ne faisait pas partie de Canadien international. Mal gérée, elle a trop étendu ses activités et a tenté d'imputer la responsabilité de ses excentricités à la restructuration de l'industrie du transport aérien.

• (1115)

J'ai éprouvé beaucoup de sympathie pour ces deux communautés et pour les deux autres, l'une au Québec et l'autre à Terre-Neuve. Heureusement, le service a été rétabli, ce qui démontre la flexibilité du système. Comme cela s'est toujours passé jusqu'à maintenant, et c'est la raison pour laquelle nous avons amélioré les dispositions du projet de loi C-26 relatives au retrait, les transporteurs offrent toujours leurs services là où il existe un marché. Ce marché existe dans le nord du Nouveau-Brunswick et il devrait être utilisé.

En ce qui concerne le dernier point, la députée de Saint John m'a interpellé au sujet de Saint John, Moncton et Fredericton. Je vais lui poser une question et j'espère qu'elle répondra. Elle doit comprendre qu'il y a trois aéroports, soit Moncton, Saint John et Fredericton, tous situés dans un rayon de deux ou trois heures de route. Je suppose que la loi du marché obligera à choisir lequel de ces aéroports deviendra l'aéroport principal.

J'habite dans la région métropolitaine de Toronto. Nous avons un aéroport pour huit millions d'habitants. Les personnes qui se rendent à l'aéroport Pearson en provenance de Cobourg ou de Kingston doivent faire trois heures de route sur la 401 et ensuite trouver un stationnement à un prix exorbitant. Le ministre d'État responsable de Parcs Canada habite à Muskoka. Il doit parcourir deux heures et demie en voiture. Nous avons l'habitude de ce genre de sacrifice et j'espère que les gens du Nouveau-Brunswick accepteront de faire certaines concessions en cette période de transition très difficile.

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le ministre des Transports déploie toute son éloquence pour parler des faits, d'après ce que je peux voir.

J'ai deux brèves questions. Le ministre a dit que personne à la Chambre ne retardait le projet de loi qui doit nous être présenté relativement au transport ferroviaire du grain dans l'ouest en particulier. Quand le ministre a-t-il reçu les recommandations de la Commission Kroeger-Estey qu'il a commandées? Pourquoi a-t-il

fallu attendre le 1^{er} juin pour qu'on apporte les modifications nécessaires au réseau de transport ferroviaire?

Pourquoi, lorsqu'il a reçu ce rapport qui est le fruit d'énormes recherches et de vastes consultations, le ministre n'a-t-il pas mis en oeuvre les recommandations mêmes du rapport Kroeger-Estey qui avaient l'appui des cinq grosses compagnies céréalières? Pour aider le ministre quelque peu, je veux simplement signaler que je connais la raison de cela. Le ministre responsable de la Commission canadienne du blé et le ministre des Affaires étrangères lui ont dit qu'il ne pouvait mettre en oeuvre ce rapport.

L'hon. David M. Collette: Monsieur le Président, nous avons le point de vue des experts, MM. Estey et Kroeger. On a demandé leur opinion technique sur ce qui pourrait rendre le système le plus efficace possible.

Cependant, nous ne vivons pas dans un monde parfait sur le plan technique. Nous vivons dans un monde avec des gens en chair et en os qui ont de véritables aspirations et à la Chambre, nous faisons tous de la politique. MM. Kroeger et Estey n'ont pas tenu compte des questions politiques. Quelqu'un devait le faire et c'est à nous, à la Chambre, qu'est revenue cette tâche.

Je reconnais qu'il y a eu un débat intense de ce côté-ci de la Chambre et que des concessions ont été faites mais en fin de compte, le programme présenté nous entraîne vers un véritable système compétitif et met 178 millions de dollars dans les poches des agriculteurs des Prairies. Je pense qu'il annoncera d'autres réformes lorsqu'on aura accepté la logique de ces réformes.

Sur le plan de la procédure, j'ai déclaré que je reviendrais là-dessus dans quelque temps, une fois que nous aurons obtenu l'approbation du Cabinet pour le projet de loi et nous essaierons d'obtenir le consentement voulu pour passer à la première lecture du projet de loi sur les grains. Je voudrais également préciser que j'ai parlé avec mon collègue responsable de la Commission canadienne du blé, car ensemble, avec nos bureaucrates, nous travaillons sur le protocole d'entente avec la Commission canadienne du blé. Je voudrais que l'opposition ait ce protocole d'entente entre les mains avant que le débat ne commence lundi. Nous essaierons de prendre des mesures en ce sens.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, le ministre a parlé des aéroports et d'un grand aéroport. Je tiens à lui signaler que c'est Saint John qui est la plus grande ville du Nouveau-Brunswick, et non Moncton.

• (1120)

Lorsque notre parti était au pouvoir, 4 000 hommes travaillaient au chantier naval. Que s'est-il passé? Plus personne n'y travaille. De même, 325 personnes travaillaient à la raffinerie de sucre. Qu'est-il arrivé? La raffinerie, établie en 1903, ferme ses portes. Une nouvelle gare de train VIA Rail avait été construite. Que s'est-il passé? M. Doug Young l'a fermée.

Il est temps que le gouvernement examine les répercussions de ces fermetures sur l'économie. Le ministre devrait venir à Saint John. Pour la première fois dans l'histoire de Saint John au Nou-

Les crédits

veau-Brunswick, il verra des sacs en papier sur les fenêtres du secteur des affaires de notre ville. C'est du jamais vu. Nous devons renverser la vapeur. Si nous devons avoir un aéroport, il vaut mieux qu'on le construise à Saint John, car c'est là que se situent le centre industriel et le centre des affaires du Nouveau-Brunswick.

L'hon. David M. Collette: Monsieur le Président, je pense que la députée de Saint John n'a pas bien compris ce que je disais. Le gouvernement ne préconise pas la consolidation des trois aéroports du Nouveau-Brunswick ou l'établissement d'un supéraéroport à Sussex.

J'ai dit espérer que les gens du Nouveau-Brunswick comprennent qu'étant donné le genre d'environnement commercial dans lequel nous vivons, ce sera le marché qui déterminera lequel de ces trois aéroports l'emportera auprès des voyageurs. Il ne nous appartient pas de dire que c'est Moncton, Fredericton ou Saint John. Nous devons cependant donner aux autorités locales la possibilité de commercialiser leurs services et de livrer concurrence.

Pour terminer, la députée a parlé de la pénurie d'emplois dans le secteur de la construction navale à Saint John. Je sympathise avec elle. Je suis un grand partisan des chantiers navals canadiens. Le gouvernement travaille à une nouvelle politique. La députée a parlé de tous les emplois que le programme des frégates avait permis de créer dans le secteur de la construction navale. Qui donc avait lancé le programme des frégates? C'est le gouvernement Trudeau en 1978. Je suis fier d'avoir fait partie de ce gouvernement-là. Le programme a soutenu les chantiers navals de Saint John pendant presque 20 ans. Ils ont construit d'excellents navires. Tâchons d'en construire d'autres.

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Alliance canadienne): Monsieur le Président, ce n'est pas la première fois, et ce ne sera probablement pas la dernière, que le transport constitue un sujet brûlant dans l'histoire de ce magnifique endroit. C'est probablement aussi la raison pour laquelle la salle du comité des transports est la plus vaste et que, à une époque, au gré de l'évolution du pays, ce comité était considéré comme le plus important.

Il est intéressant d'assister aux échanges verbaux des progressistes conservateurs et des ministériels. Nous sommes en mai 2000. Nous devons examiner la situation actuelle et celle qui existera à l'avenir. Essayer de se faire du capital politique en parlant du passé ne règle aucun des problèmes de transport un peu partout au Canada.

Je félicite le député de Cumberland—Colchester, qui siège au comité des transports. C'est un excellent député. Son collègue a dit qu'il était le meilleur membre du comité des transports. Je siège à ce comité depuis trois ans. Tous les partis y sont représentés. Personne ne s'y comporte de manière supérieure à d'autres. À mon avis, c'est faire une grave insulte à un comité qui a travaillé en étroite collaboration sur de grandes questions au cours des trois dernières années. Nous avons peut-être des désaccords sur certains aspects, mais nous avons beaucoup travaillé pour la Chambre. Je désapprouve cette attitude. Je sais que le député du Parti progressiste conservateur siège à ce comité.

Il va sans dire que nous ne pouvons pas parler du Canada sans parler du secteur du transport. Je présume que nous ne pourrons

jamais le faire. Dans notre premier cours universitaire sur le Canada, on nous dit entre autres que l'existence même du Canada est un péché contre la géographie, et il en est encore ainsi.

• (1125)

Il y a les députés de Churchill et de Yukon à ma droite. Quel est leur pire problème? Les transports. Quel est le pire problème des provinces des prairies, particulièrement de ma province? Les transports, bien sûr. Les députés des maritimes ont soulevé leur problème particulier: les transports.

Les transports ont toujours été un problème au Canada et cela ne changera pas pour la bonne raison que l'existence du Canada est en contradiction avec sa propre géographie. Cependant, le Canada existe et nous en sommes fiers, mais aujourd'hui, en l'an 2000, les transports traversent une période très difficile.

Les Canadiens ont eu, de temps à autre, à trouver des solutions à leurs problèmes de transport. Voyons l'histoire du Canada et les promesses qui ont été faites. La Colombie-Britannique est entrée dans la confédération à cause d'une promesse. Quelle était cette promesse? La construction d'un chemin de fer.

Il est impossible d'assurer les services de transport dans les régions éloignées du Canada sans que cela coûte cher. C'est inévitable. Je suis d'une province où il y a 240 000 kilomètres de routes et un million d'habitants. La disparition du chemin de fer nous crée de gros problèmes. Est-ce la première fois que nous avons un problème avec les transports? Non. Le problème que nous avons aujourd'hui est-il plus sérieux que ce que nous avons vu jusqu'à maintenant? La réponse à cette question est oui.

La motion demande au gouvernement du Canada de s'entendre avec les gouvernements provinciaux et municipaux pour élaborer une véritable stratégie de planification pour l'avenir. Des événements négatifs sont survenus au cours des deux dernières décennies. Voyons un peu lesquels.

L'Ouest a perdu des milliers de milles de voies ferrées. Dans la plus grande partie des Prairies, le service de VIA Rail n'existe plus. Il a disparu de presque partout. Pour me rendre à Saskatoon, il est beaucoup plus simple pour moi d'aller prendre un train Amtrak dans le sud, aux États-Unis. Il y a donc des problèmes, mais ces problèmes ne pourront pas être réglés tant qu'on ne prendra pas la décision apolitique d'amener tous les Canadiens à examiner ensemble ce qui s'est produit. Je voudrais simplement m'arrêter sur un ou deux aspects.

Il est évident que l'actuel ministre des Transports du Canada n'a plus autant de pouvoir que ses prédécesseurs pour obtenir des fonds fédéraux. Je n'en croyais pas mes yeux quand j'ai examiné d'anciens budgets. À un moment donné, les transports accaparaient le gros des dépenses. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Plusieurs provinces, y compris la mienne, la Saskatchewan, ont déjà consacré à l'entretien des routes 100 p. 100 des recettes provenant de la taxe sur le carburant qu'elles percevaient. Certaines

Les crédits

provinces y consacraient même 110 p. 100, soit plus que les recettes. Je pense que c'était le cas au Manitoba. Cela n'est peut-être pas possible en Saskatchewan à l'heure actuelle.

Aujourd'hui, notre économie dépend d'un système de transport efficace et uniforme. Plus tôt ce matin, j'ai eu le privilège de déjeuner avec des représentants de l'Association canadienne du camionnage, qui a désespérément besoin d'une politique nationale. L'association demande au gouvernement de collaborer avec les provinces et les municipalités pour mettre en oeuvre une solide politique en matière de transport. Il est nécessaire d'interconnecter tous ces modes de transport et cela ne peut se faire au cas par cas.

• (1130)

Il faut que le gouvernement fédéral cesse de se servir des taxes sur le carburant comme d'une vache à lait. C'est là où se trouve le problème. L'an dernier, le fédéral a perçu 4,5 milliards de dollars, je dis bien 4,5 milliards de dollars en taxes sur le carburant. Pourtant, il n'a redonné que 150 millions de dollars. C'est une honte nationale.

Personne de ce côté-ci de la Chambre et, j'en suis convaincu, personne du côté du gouvernement n'oserait dire que le gouvernement doit remettre 100 p. 100 des taxes perçues. L'Association canadienne des automobilistes a proposé 20 p. 100. Si 20 p. 100 des taxes sur le carburant qui sont perçues par le gouvernement était remis aux provinces, il n'y aurait pas de problème.

Une étude faite par le Transport Institute de l'Université du Manitoba révèle que le gouvernement perçoit une part disproportionnée des taxes sur le carburant dans les provinces des Prairies. Je sais que nous veillons tous aux intérêts de nos régions respectives, par exemple les Maritimes et d'autres. Je tiens à signaler clairement qu'au cours de l'exercice 1998-1999, le gouvernement fédéral a perçu 4,4 milliards de dollars. La même année, selon l'étude de l'Université du Manitoba, les dépenses fédérales relatives à l'infrastructure routière ont totalisé 198 millions de dollars, soit moins de cinq cents pour chaque dollar perçu.

Que nous vivions dans les Maritimes, sur la côte, dans le Nord ou dans les provinces des Prairies, nous ne pouvons assurer l'entretien de notre réseau routier avec seulement cinq cents pour chaque dollar payé en taxes. Ce n'est pas possible. Dans ma circonscription, je ne peux même plus me déplacer en empruntant exclusivement des grandes routes. Je dois rouler sur des routes de campagne en gravier, parce que les grandes routes ne sont pas sécuritaires. À cet égard, on peut blâmer la forte utilisation du réseau routier par l'industrie du camionnage. On peut blâmer bien des choses, mais les faits sont là. Si la Saskatchewan recevait 60 p. 100 du montant prévu par le projet de loi sur le transport du grain, si, par quelque moyen, je parvenais à obtenir tout cet argent pour ma circonscription, cela ne permettrait même pas de mettre la route 13 à niveau, pas plus que les routes 47 et 8.

Nous sommes rendus à un moment de notre histoire où l'argent prélevé doit être réinjecté. S'il n'y a pas un relèvement de 25 p. 100, certaines régions du Canada, dont la Saskatchewan, devront retirer sur les routes ce qu'il reste de revêtement et n'auront plus que des

routes de gravier, comme autrefois. C'est la conclusion que tireront la plupart des gens.

Il n'existe aucun programme routier national. Il y en avait un à l'époque où la transcanadienne a été construite, mais il y a de cela combien de temps? En 1992, il y a huit ans, une étude fédérale-provinciale de la politique routière a permis de constater que des travaux s'imposaient sur 25 400 kilomètres. Il n'y a eu aucun cadre administratif pour veiller à l'entretien ou à la réfection des routes, aucun programme national dans les huit ans qui se sont écoulés depuis cette étude, dans un pays complètement dépendant de son réseau routier.

Quand je vais aux États-Unis, au Dakota du Nord, par exemple, je peux lire sur les pompes en faisant le plein combien de taxes vont aux autorités fédérales et combien sont prélevées par l'État.

• (1135)

Aux termes de la Transportation Equity Act des États-Unis, le palier fédéral investira 26 174 381 000 \$ dans ce domaine au cours des cinq prochaines années. C'est là une somme d'argent considérable. Ils réinvestissent près de 50 p. 100, et dans certains cas 80 p. 100, de ce qu'ils recueillent et nous ne retournons que 5 p. 100. Cela ne suffit pas. Certaines régions du Canada ne vont tout simplement pas pouvoir tenir le coup. Si la Chambre examine notre politique et la motion du député, elle constatera que le besoin est très important.

L'apparition de la taxe sur l'essence est très récente dans notre histoire. Il y a 25 ans, si nous prélevions une taxe sur l'essence, elle servait à cette fin. Cependant, à l'heure actuelle, surtout dans cette Chambre et dans certaines provinces, on ne croit plus à consacrer aux routes la taxe sur l'essence employée dans les véhicules automobiles. On pourrait dire que la politique est l'art de l'impossible et que le gouvernement fédéral est terriblement habitué aux recettes fiscales. Cette habitude est en train de tuer le transport au Canada. Je me demande si le gouvernement pourrait envisager une proposition comme celle de l'Association canadienne des automobilistes, c'est-à-dire que 20 p. 100 des fonds soient retournés aux provinces.

Mes parents m'ont demandé de les conduire jusqu'en Ontario. Que font ceux qui quittent ma province pour se rendre en Ontario? Tous ceux qui habitent la région du sud empruntent la route 39 vers l'autoroute 2 des États-Unis pour parcourir la distance chez nos voisins du sud. Pourquoi? À cause des routes et du coût. Les camions font de même, tout simplement parce que nous n'avons pas eu la capacité ou le bon sens de réinvestir dans notre système de transport l'argent qui est prélevé. Les fonds existent-ils? Absolument.

Lorsque mes collègues et moi du comité des transports avons discuté du projet de loi C-26 concernant le transport aérien, j'ai été ébahi par l'esprit d'entreprise qui se manifeste en vue de doter le Canada de bons services aériens. Je suis renversé par le nombre d'entrepreneurs privés que l'on trouve, comme WestJet, et il y en a de nombreux autres. Par conséquent, nous serons bien servis dans l'avenir. Je ne mets même pas cela en question.

Toutefois, nous ne devrions pas nous attendre à ce que soit rétabli au Canada le service de VIA Rail que nous avons déjà connu. Il n'y a

pas assez d'argent au pays pour soutenir un service comme celui sur lequel nous avons compté dans le passé. Où que ce soit dans le monde, il n'y a pas de service ferroviaire voyageurs qui ne soit pas subventionné. Lorsqu'au Canada nous devons subventionner jusqu'à hauteur de 40 p. 100 les soi-disant itinéraires les plus lucratifs au pays, on peut facilement comprendre pourquoi les Canadiens ne peuvent s'attendre à compter sur le service ferroviaire voyageurs qu'ils ont déjà eu. Est-ce que j'aimerais qu'il en existe un? Oui, je le voudrais. Est-ce que cela semble bien? Oui, c'est le cas. Mais arrêtons-nous à la réalité.

Penchons-nous sur les problèmes que nous réserve l'an 2000. Oublions les querelles du passé ou les calculs politiques. Allons de l'avant dans ce dossier. La motion présentée par mon collègue est bonne. Ce n'est pas une question d'idéologie. Elle ne met pas en opposition la privatisation et la propriété par l'État, la connaissance, les éléments de la réglementation et ainsi de suite. C'est une bonne motion. Elle précise simplement que nous devrions, sur une base non politique et non partisane, nous réunir et établir un cadre dans lequel nous pourrions analyser les divers enjeux auxquels fait face le Canada dans le domaine du transport.

• (1140)

J'appuie cette motion tout simplement parce que les Canadiens en ont besoin. Ils ont hâte qu'un organisme concret soit en place. Les provinces et les municipalités attendent avec impatience sa mise en place. Le leadership doit être exercé par le gouvernement. Je vais me vanter un peu et dire que nous avons certes un bon comité des transports en mesure de s'occuper de la question et de transmettre cette information à nos homologues des municipalités.

En conclusion, nous sommes en l'an 2000 et il faut aller de l'avant. Nous ne pouvons faire fi du passé, mais il ne faut pas lui laisser nous dicter ce que nous aurons dans l'avenir. Nous devons nous tourner vers l'avenir et le faire dans un esprit de collaboration. Lorsqu'il est question des transports, les Canadiens ne se préoccupent pas vraiment des débats politiques qui se déroulent à la Chambre. Ils veulent voir des résultats concrets.

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC): Monsieur le Président, je félicite le député de Souris—Moose Mountain qui nous a présenté un exposé très passionné et plein de bon sens sur cette question. C'est ce qui manque, parfois, à nos débats, et il a mis en plein dans le mille lorsqu'il a dit qu'il s'agit d'une question simple, d'une question de détails pratiques et de priorités. Dans ce cas-ci, comme dans le cas des soins de santé, il faut en principe que le financement soit tel qu'il permette d'atteindre les objectifs fixés.

Le député fait preuve du même bon sens au comité, tout comme l'auteur de la motion, le député de Cumberland—Colchester. Tous deux demandent très simplement et instamment au gouvernement de régler cette question en rétablissant à tout le moins un niveau de financement qui permette de réaliser les aspects fondamentaux de la politique des transports, qu'il s'agisse d'entretenir le réseau routier national ou de revenir à quelque approche fondamentale à l'égard du transport maritime ou de la construction navale. Tout cela doit être financé au moins à un niveau minimal par le gouvernement.

Les crédits

Cette question ressemble à celle des soins de santé. Pour les soins de santé comme pour le réseau national des transports, les choses ont commencé à se gâter lorsque le gouvernement a changé, en 1993. Je ne veux pas avoir l'air trop partisan, mais je demande au député d'être honnête. C'est une question de vérité et de réconciliation. N'est-il pas juste de dire que c'est en 1993, lorsque le gouvernement a changé et que le financement des soins de santé, des programmes sociaux et des transports a été sabré, que notre politique des transports et nos routes ont commencé à se détériorer et que la politique en matière de construction navale a commencé à se désagréger? Le député reconnaîtra-t-il que les choses allaient mieux du temps des conservateurs?

M. Roy Bailey: Monsieur le Président, ce n'est vraiment pas le genre de changement politique que je souhaiterais. Je ne veux pas revenir en arrière et être encore aux prises avec une dette et des déficits ahurissants, car j'estime que cela ne mène à rien.

Je répondrai au député que, si nous voulons mettre en place un programme routier, nous n'y parviendrons pas sans financement coopératif. Le financement disponible doit être connu d'avance. Par exemple, pour que la Loi canadienne sur la santé et le régime de santé d'un océan à l'autre soient couronnées de succès, il faut que les deux parties s'engagent à assumer chacune la moitié des coûts. Le gouvernement a beau avancer n'importe quelle raison pour justifier la réduction du financement, c'est pour cette même raison que nous faisons actuellement face à une crise dans le secteur des soins de santé. C'est pour cette même raison que le réseau routier, notamment dans l'ouest du Canada, se détériore plus rapidement qu'il ne l'a jamais fait auparavant.

• (1145)

Le député a tout à fait raison. Je n'aborderai pas le volet politique du problème, mais les prémisses sur lesquelles il a fondé sa question sont tout à fait justes.

M. John Bryden (Wentworth—Burlington, Lib.): Monsieur le Président, je reconnais qu'il existe un parallèle entre cette situation et celle des soins de santé, car il s'agit d'un cas où l'on a demandé au gouvernement fédéral d'engager des dépenses dans un domaine qui relève exclusivement des provinces.

Pour ce qui est du pourcentage de la taxe sur l'essence perçue par les autorités fédérales, je rappelle au député d'en face que le gouvernement fédéral est tenu, en vertu de la Constitution, de garantir les approvisionnements. Une partie de la taxe sur l'essence sert à garantir l'approvisionnement en carburant de l'Arabie saoudite, à obtenir des hélicoptères du ministère de la Défense nationale, à assurer une surveillance douanière aux frontières et à maintenir une infrastructure commerciale. Nous devons engager des dépenses dans ces secteurs afin de garantir l'approvisionnement.

Je vois d'un très bon oeil notre programme routier national. Le député demande au gouvernement fédéral d'investir dans un programme routier national qui relève entièrement des provinces. N'est-il pas contradictoire, notamment par rapport à l'orientation de son parti, que le député demande au gouvernement fédéral de

Les crédits

réduire les impôts ainsi que la dette tout en le priant de dépenser dans des domaines de compétence exclusivement provinciale?

M. Roy Bailey: Monsieur le Président, je voudrais que ce soit clair. Je n'ai jamais dit que le gouvernement devrait diminuer les taxes. J'ai plutôt parlé de son utilisation desdites taxes après leur perception. Voilà la différence.

Tout ce que je dis, c'est que si le gouvernement veut maintenir la taxe d'accise fédérale sur le carburant au niveau actuel, c'est sa responsabilité. Cette taxe a d'ailleurs été établie pour les routes. Cela ne fait aucun doute. Tout ce que nous demandons, c'est que le quart des recettes soient réinvesties dans le réseau routier national.

Pour répondre à la deuxième partie de la question du député, la Loi canadienne sur la santé a été adoptée en fonction du principe voulant que la moitié du financement du régime d'assurance-maladie du pays soit assurée par le gouvernement fédéral. Maintenant que celui-ci n'assure plus la moitié du financement, le système de santé de tout le pays est en crise, et la situation ne fait que s'aggraver. Voilà la réponse. On ne peut pas gagner sur les deux tableaux.

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Monsieur le Président, je remercie le député de Souris—Moose Mountain de ses observations. Je suis d'accord avec lui dans une proportion de 80 ou 85 p. 100.

Je connais bien la Saskatchewan. Le député a lui-même constaté l'état déplorable des routes en Saskatchewan, celles des municipalités surtout. Il a tout à fait raison de dire que le quart des recettes de la taxe d'accise pourraient être affectées à un plan à long terme bien conçu en matière d'infrastructure qui pourrait être accepté par les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral.

Cependant, il est une question dont le député a parlé sur laquelle lui et moi serions en désaccord, soit VIA Rail. Je voudrais appliquer cela aussi aux transports en commun et entendre ce qu'il a à dire à ce sujet. Il a dit qu'une subvention de 40 p. 100, c'était trop d'argent à consacrer à tout mode de transport. Il a fait allusion à VIA Rail, mais il y a d'autres transports en commun comme les bus, les trains légers sur rail en Alberta, et des métros dans de grands centres urbains.

Le député estime-t-il que tout appui financier accordé aux transports en commun ne fait pas partie des paramètres du gouvernement fédéral? Souhaite-t-il que les transports en commun n'existent pas?

M. Roy Bailey: Monsieur le Président, comme je l'ai dit, il n'y a pas un système de transport ferroviaire de voyageurs dans le monde qui ne reçoive une certaine forme de subvention, pas même le grand service de transport ferroviaire de voyageurs au Japon ou en France. Il est insensé de fournir un service qui séparerait et débiliterait le pays.

• (1150)

Laissez-moi m'expliquer. Si la voie de transport ferroviaire de voyageurs la plus rentable doit être subventionnée à environ 40 p. 100, qu'en coûterait-il au Canada pour rétablir partout le service de

VIA Rail? Tout l'argent du ministère des Transports ne suffirait pas à le faire fonctionner. Il faut être logique. Je ne suis pas contre la subvention du transport, mais il y a une certaine limite à ne pas dépasser.

Je ne connais aucune ville au Canada où le système de transport génère des profits. Il se peut qu'il y en ait, mais elles reçoivent toutes des subventions. S'il s'agit de dépenser des milliards et des milliards de dollars pour offrir un système de transport ferroviaire de voyageurs que les gens n'utilisent pas, les gouvernements doivent prendre une décision. Ces systèmes devraient être subventionnés, mais dans la mesure du raisonnable. C'est là que les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux interviennent.

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir sur cette motion déposée par mon collègue de Cumberland—Colchester, qui est comme moi membre du Comité permanent des transports.

Pour le bénéfice de ceux et celles qui nous écoutent, il pourrait être pertinent de refaire la lecture de cette motion pour vraiment bien camper la position du Bloc québécois eu égard au vote qui aura lieu sur cette motion.

La motion se lit comme suit:

Que la Chambre reconnaisse qu'il est très pressant de résoudre les graves problèmes avec lesquels la population canadienne est aux prises en matière de transport et appelle le gouvernement canadien à établir une politique nationale de transport qui soit globale, démontre son leadership en la matière et élimine les difficultés communes à l'ensemble des Canadiens d'un océan à l'autre dans le domaine.

Je précise dès le départ que c'est l'intention des députés du Bloc québécois de voter contre cette motion, et j'explique pourquoi.

Je reprends certains éléments de la motion. On peut lire: «Que la Chambre reconnaisse qu'il est très pressant [. . .]. Nous sommes d'accord qu'il y a un certain caractère d'urgence et «qu'il est très pressant de résoudre les graves problèmes [. . .]». Effectivement, il y a de graves problèmes au niveau des transports. On lit plus loin: «[. . .] avec lesquels la population canadienne est aux prises en matière de transport et appelle le gouvernement canadien à établir une politique nationale de transport [. . .]»

C'est là où le bât blesse. C'est principalement pour cette raison que les 44 députés du Bloc québécois seront en désaccord avec la motion qui est présentée, parce qu'en aucun endroit il n'est fait mention du respect des juridictions des provinces.

Je veux informer mon collègue du Parti progressiste-conservateur que si cette motion avait comporté cet aspect du respect des juridictions des provinces, la situation aurait été tout autre. C'est principalement pour cette raison que notre parti ne pourra être en faveur de cette motion.

Depuis qu'ils sont au pouvoir, les libéraux ont fait preuve d'une incurie manifeste et évidente en matière de transport. La dernière chose que nous leur demandons, nous, les députés du Bloc québécois,

Les crédits

cois, c'est qu'ils mettent sur pied des politiques nationales de transport dans des domaines qui ne sont pas de leur juridiction.

Encore une fois, on a ici une vision différente du Canada. C'est pour cela que je dis que cela ne marchera jamais. Le Canada actuel ne fonctionne pas et ne fonctionnera jamais. Les tentatives de révision du système fédéral, les belles promesses que nous font actuellement les candidats de l'Alliance canadienne de redessiner le Canada et d'avoir un pays plus décentralisé, nous, au Québec, n'y croyons plus. On a déjà joué dans ce film-là; cela a déjà été tenté, essayé et cela ne fonctionnera pas.

• (1155)

Présentement, il y a deux visions du Canada, ici, à la Chambre. D'une part, il y a des députés venant de provinces ou de partis, de formations politiques qui prônent un Canada beaucoup plus centralisé, un Canada où le gouvernement central établirait des politiques nationales et où les provinces ne seraient, ni plus ni moins, que des succursales de ce pouvoir central.

Nous, au Québec, revendiquons un État du Québec capable de gérer, capable de prendre ses décisions. Je pense qu'en matière de transport, le Québec n'a aucune leçon à recevoir d'aucune province canadienne et encore moins du gouvernement central. C'est pour cette raison qu'étant donné que nous ne faisons pas confiance au gouvernement libéral, il nous sera difficile de voter en faveur de cette motion.

La réalité géographique d'un pays comme le Québec ou le Canada confère une importance toute particulière aux infrastructures de transport. Les grandes distances et les conditions climatiques hivernales difficiles ont souvent isolé les régions éloignées des grands centres urbains qui sont également des pivots économiques. On sait que si nous avons une métropole, Montréal, qui reprend de la prospérité économique, c'est avant tout parce que cette métropole pourra être dynamique dans la mesure où les régions du Québec sont dynamiques.

On l'a vu en matière de transport aérien. Le développement des aéroports de Montréal, que ce soit Dorval ou Mirabel, ne peut être efficace que dans la mesure où les passagers des régions transitent par ces aéroports. Si on compilait des statistiques, je ne suis pas persuadé que la grande majorité des passagers qui transitent, par exemple, par l'aéroport de Dorval, seraient nécessairement des Montréalais.

Il ne faut pas oublier qu'un aéroport est avant tout un lieu de transit. On est de passage vers un autre mode de transport ou vers une autre destination. Beaucoup de passagers qui fréquentent les aéroports de Montréal viennent aussi d'autres régions du Québec, que ce soit du Saguenay-Lac-Saint-Jean, du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, de la Côte-Nord ou de l'Abitibi-Témiscamingue.

Ainsi, lorsqu'il est question de développement économique dans les régions, il est nécessairement question de transport. Cette réalité a été, depuis 1993, trop souvent ignorée par le gouvernement libéral. Qu'il s'agisse de la déréglementation du transport aérien, du transport par autobus ou par rail, de la cession des ports et des aéroports non rentables par le gouvernement fédéral, des frais de

déglaçage, du prix de l'essence que l'on vit actuellement ou d'une éventuelle restructuration de l'industrie du transport aérien, le gouvernement libéral actuel ignore systématiquement l'importance cruciale de moyens de transport efficaces et accessibles dans le développement des régions, qu'il s'agisse de régions comme la Côte-Nord ou la Gaspésie, qui se doivent d'être actuellement restructurées, rapprochées des grands centres par des moyens de transport efficaces, et non isolées.

Qu'on se rappelle le projet de loi C-77 sur la déréglementation économique du transport par autocar, où le Bloc québécois a réussi à faire reculer le gouvernement fédéral. On sait que le gouvernement libéral veut présenter ce projet à nouveau à l'automne. Nous sommes persuadés que nos partenaires de l'industrie de l'autocar, les membres de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, nous appuieront dans notre démarche pour combattre la déréglementation économique du transport par autocar.

• (1200)

On connaît aussi quels projets il y avait afin de diminuer les services de VIA Rail en régions, les projets de franchisage de VIA Rail. Il n'est pas sûr qu'on va se bousculer à la porte pour avoir des franchiseurs désireux d'exploiter le tronçon Montréal-Gaspé.

C'est pour cela que le Bloc québécois demeure vigilant, afin de s'assurer que ces régions, pas seulement la Gaspésie, toutes les régions périphériques du Québec en dehors des grands centres, peuvent avoir un système de transport efficace.

Nous savons que le transport routier est coûteux en temps, en raison des distances, mais aussi en argent, en raison du prix de l'essence. Le transport par autocars d'une région à l'autre aurait cessé d'exister si on avait laissé le ministre des Transports déréglementer ce secteur comme il l'entendait; c'est ce que j'ai mentionné tout à l'heure.

De même, la cession des aéroports régionaux par le même ministre stagne depuis de nombreux mois, celui-ci rognant sur les enveloppes destinées à soutenir ces aéroports qui ne sont pas toujours rentables sur une base strictement d'affaires, mais qui sont rentables sur la base d'un développement économique bien compris.

Pour ce qui est des ports, le ministre a décidé de céder les ports non rentables, encore une fois en se basant sur une approche à courte vue. Est-ce le rôle d'un gouvernement de gérer des installations rentables et de refuser de soutenir des infrastructures un peu moins rentables, mais qui sont un instrument de développement économique essentiel?

N'oublions pas que les citoyens et les citoyennes du Québec, qui paient 32 milliards de dollars en impôt par année, lorsqu'ils demandent des services au gouvernement fédéral ne demandent pas un cadeau. J'espère que personne ici en cette Chambre et personne parmi ceux qui nous écoutent ne pense que le gouvernement nous fait un cadeau quand il maintient des ports, des aéroports ou des infrastructures de transport comme VIA Rail. J'espère qu'on ne pense pas que c'est un cadeau. Ce sont nos impôts, nos taxes. Au Québec, on verse 32 milliards de dollars par année.

Cessons de croire ou de penser que le gouvernement fédéral, dans sa générosité, dans sa grande bonté, convient de maintenir des

Les crédits

installations un peu moins rentables. C'est tout simplement une partie du retour de nos impôts.

La politique générale de transport du gouvernement, depuis 1993, en est une de désengagement, que ce soit sur la route, que ce soit sur la mer ou dans les airs. Ce sont bien sûr les régions les plus éloignées qui en souffrent le plus.

Dans le dernier discours du Trône, le gouvernement nous rappelait les coureurs des bois que nous étions au XIX^e siècle. Il semble bien que par sa politique, le gouvernement libéral, pour le XXI^e siècle, désire raviver cette tradition dans les régions en détruisant les autres moyens de transport.

Pour mémoire, rappelons comment cet abandon du réseau des transports en régions s'est manifesté depuis 1993. Il y a eu la politique de cession des ports et des aéroports, qui a fait en sorte que nombre de communautés éloignées se retrouvent sans infrastructures de transport, ou encore avec des moyens très limités.

Il y a aussi eu l'abandon financier du transport de passagers par rail, pourtant essentiel aux régions éloignées. Ne l'oublions pas, le gouvernement fédéral a une responsabilité, de par la Constitution canadienne, dans le transport interprovincial.

Il y a eu les frais de déglacage proposés par le ministre des Pêches et des Océans, qui voulait que les navires utilisant les ports du Québec paient 80 p. 100 des frais, alors qu'ils n'utilisent que 33 p. 100 des services. Avec une coalition des armateurs et des différents usagers du réseau Saint-Laurent—Grands Lacs, le Bloc québécois a réussi à faire reculer le gouvernement libéral, sans quoi les ports québécois auraient souffert d'une concurrence déloyale par rapport aux ports des provinces Maritimes.

J'ai déjà donné un autre exemple: la volonté du ministre de mettre fin au principe de l'interfinancement dans le transport par autocars.

• (1205)

En conclusion, je veux souligner que le Bloc québécois ne pourra voter en faveur de cette motion présentée par le Parti progressiste-conservateur, entre autres pour une raison très importante: rien dans cette motion ne vient confirmer le respect de la juridiction des provinces.

Étant donné que nous ne pouvons pas faire confiance au gouvernement libéral, qui a fait preuve de tant d'incurie dans plusieurs domaines reliés au transport, nous ne pouvons lui donner carte blanche afin d'établir à sa guise des politiques nationales de transport.

Mon collègue du Parti progressiste-conservateur s'en rappellera. N'oublions pas que le ministre des Finances, dans son dernier Discours sur le budget, en février dernier, se pétaît les bretelles d'avoir des surplus budgétaires de l'ordre de 95 milliards de dollars pour les cinq prochaines années.

Pensez-vous qu'on va accepter de laisser à ce gouvernement la possibilité de dépenser sans compter, de dépenser en bousculant et

en bulldozant le respect des juridictions des provinces? Il n'en est pas question. C'est pour cela qu'accepter cette motion reviendrait à confirmer cette volonté du gouvernement fédéral, particulièrement du gouvernement libéral, de bulldozer les juridictions des provinces.

Pour ces raisons, nous voterons contre cette motion.

[Traduction]

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, je remercie le député du Bloc québécois pour ses observations. Il a dit qu'il n'allait pas appuyer la motion parce que, selon, elle ne règle en rien les problèmes de compétence entre les provinces et le gouvernement fédéral. Je me demande s'il ne voudrait pas s'exprimer davantage là-dessus.

A-t-on besoin d'une politique qui soit de nature à corriger certains des nombreux problèmes de transport qu'il a exposés dans son discours, que ce soit dans les airs, en mer et sur terre, surtout du point de vue du développement économique, et en ce qui concerne les aéroports, y compris celui de Montréal?

Mis à part le fait que la motion ne reflète pas ses préoccupations au sujet des champs de compétence des provinces, reconnaît-il qu'il y a des problèmes dans le domaine des transports?

Reconnaît-il que les transports sont abordés de façon incohérente, quand on songe que certaines provinces peuvent être partie à une entente concernant le réseau routier et d'autres pas et que certaines provinces de l'Atlantique peuvent avoir droit à des subventions au transport des marchandises et d'autres pas?

N'est-il pas d'avis qu'il y a des incohérences dans la mise en oeuvre du programme de privatisation des aéroports et que le gouvernement applique ses politiques sans cohérence et d'une façon qui diffère d'un mode de transport à l'autre?

Pense-t-il qu'il nous faut une politique globale qui devrait être le fruit de la collaboration de tous les intervenants, y compris les provinces et les ministres provinciaux des transports?

Estime-t-il que, outre le fait que la motion ne touche pas un mot sur la compétence des provinces, il y a de nombreux problèmes et des incohérences sans nom au ministère des Transports?

[Français]

M. Michel Guimond: Monsieur le Président, je partage effectivement les vues de mon collègue. Il y a une problématique et il y aurait avantage à développer une approche beaucoup plus intégrée. On devrait peut-être aussi penser à l'intermodalité.

Je n'ai aucun problème avec cela, mais le texte de la motion dont nous débattons aujourd'hui ne comporte pas un respect de la juridiction des provinces. Elle ne comporte pas un rôle pour les provinces.

Je veux dire à mon collègue que ce qu'il m'a donné comme explication pour ce qui est de consulter les provinces, c'est beau, mais il n'y a rien dans le libellé de la motion à l'effet qu'on prévoit un respect des compétences des provinces. Je vais lui donner un exemple.

Les crédits

Le Programme d'infrastructures Canada-Québec-municipalités devrait être en vigueur d'ici la fin de l'année. Il y a eu des négociations et des ententes avec les provinces. Le Bloc québécois était d'accord avec ce programme. Nous étions d'accord pour que les municipalités puissent toucher les deux tiers des subventions pour réaliser des projets municipaux, que ce soit en matière d'aqueduc, d'égout, d'asphaltage, pour un centre de loisirs ou pour un centre communautaire.

• (1210)

Nous étions d'accord, nous, les députés du Bloc québécois, à la condition toutefois que les compétences des provinces soient respectées et, dans le cas du Québec, à la condition que ce soit le ministère des Affaires municipales du Québec qui soit maître d'oeuvre dans la sélection des projets.

Si le gouvernement fédéral revenait avec un programme qui n'imposait pas cette obligation de consultation et ne respectait pas les juridictions des provinces, le Bloc québécois ne serait pas d'accord avec ce programme d'infrastructures. C'est la même chose avec le volet infrastructures de transport. Il y aura apparemment une enveloppe de 600 millions de dollars qui sera dévolue aux provinces pour les infrastructures de transport.

On n'aura pas de problème avec cela, en autant que la juridiction exclusive des provinces soit respectée et que les provinces soient consultées et prennent part aux décisions, toujours en fonction de leur juridiction.

La clé est là, et c'est ce que je veux dire à mon collègue. Rien dans sa motion ne prévoit un processus de consultation et de respect des juridictions exclusives pour faire en sorte que les provinces soient maîtres d'oeuvre des volets qui leur sont dévolus.

C'est donc pour cette raison que nous ne pouvons appuyer la motion telle qu'elle est présentée.

[Traduction]

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui au nom du Nouveau parti démocratique sur la motion du député de Cumberland—Colchester, dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Je ferai lecture de la motion afin que tout le monde puisse entendre de quoi il retourne. Le fait qu'il ne soit pas fait mention des provinces dans cette motion pose un problème à mon collègue du Bloc. Pour ma part, je ne vois rien dans cette motion qui empêche la participation des provinces.

Toutefois, je pense qu'il est extrêmement important que les députés du parti au pouvoir entendent la motion et y réfléchissent bien car le ministre dit qu'il ne peut l'appuyer. Je ne comprends vraiment pas comment il ne pourrait appuyer cette motion car, si le gouvernement ne prend pas ces dispositions, il a un sérieux problème.

La motion dit ceci:

Que la Chambre reconnaisse qu'il est très pressant de résoudre les graves problèmes avec lesquels la population canadienne est aux prises en matière de transport et appelle le gouvernement canadien à établir une politique nationale de transport qui soit globale, démontre son leadership en la matière et élimine les

difficultés communes à l'ensemble des Canadiens d'un océan à l'autre dans ce domaine.

Comment diable le gouvernement peut-il ne pas appuyer cette motion? S'il ne le fait pas, que fait-il donc là? S'il ne le fait pas, il ne devrait pas se trouver là.

Si les députés du parti au pouvoir votent contre cette motion, les Canadiens feraient mieux de leur porter un sérieux coup aux prochaines élections. Si le gouvernement ne peut rien faire pour résoudre ce problème et ne peut mettre en place une politique des transports satisfaisante, nous avons de sérieux problèmes. Ce serait comme si le ministre des Finances n'avait pas de plan pour l'avenir.

Avant d'aller plus loin et de devenir complètement absorbée par toute cette question des transports, je veux signaler que je partagerai mon temps de parole avec ma collègue du Yukon.

Il ne fait pas de doute que mes collègues néo-démocrates et moi-même voterons en faveur de cette motion. Il est certain aussi que le gouvernement libéral a échoué lamentablement en ce qui a trait aux transports, comme nous le verrons très clairement aujourd'hui.

Il est certain aussi que le Canada a besoin que le gouvernement libéral fasse preuve de leadership à l'égard des questions d'intérêt national touchant les transports. À titre de porte-parole du Nouveau Parti démocratique en matière de transports, je dis ces choses depuis longtemps, et je suis heureuse de voir que le Parti conservateur était à l'écoute.

Je dois dire qu'il semble très étrange que la motion à l'étude aujourd'hui vienne du Parti conservateur. Après tout, lorsque ce parti était au pouvoir sous la direction de M. Mulroney, et c'est quelque chose que le ministre des Transports a mentionné également, sa politique en matière de transports était tout aussi mauvaise que celle du gouvernement libéral aujourd'hui. Dans bien des secteurs, le gouvernement libéral n'a fait que perpétuer les politiques mises en place par le gouvernement conservateur de M. Mulroney.

Voilà soudainement que les conservateurs disent que le gouvernement doit faire preuve de leadership en ce qui a trait à la politique nationale en matière de transports. De quel genre de leadership les conservateurs ont-ils fait preuve lorsqu'ils étaient au pouvoir?

Prenons un instant pour regarder le bilan du gouvernement conservateur de M. Mulroney. C'est le parti qui a déréglementé l'industrie du transport aérien au Canada, causant la crise que nous connaissons aujourd'hui. Évidemment, le gouvernement libéral a continué dans la même voie, et c'est donc autant sa faute que celle de son prédécesseur. Il peut bien rejeter le blâme sur les conservateurs, mais il reste que c'est autant sa faute.

À cause de la déréglementation, Air Canada a sorti du marché son seul concurrent, les Lignes aériennes Canadien International, et nous avons maintenant un monopole qui fait qu'il est très difficile pour les Canadiens de voyager par avion.

• (1215)

Où était l'alliance réformiste? Où étaient ses députés depuis les six ou sept ans que cela dure? Ils étaient là, à acclamer les conserva-

Les crédits

teurs et les libéraux pour leurs projets de déréglementation et de privatisation, et à éviter toute initiative susceptible d'obliger le gouvernement à prendre des dispositions qui soient contraires à sa politique de privatisation. Ils se sont abstenus de faire quoi que ce soit pour amener le gouvernement à élaborer une politique des transports qui réponde aux besoins sociaux des Canadiens tout en générant des revenus.

Ce sont d'ailleurs les conservateurs de M. Mulroney qui ont pratiqué les coupes les plus sombres dans le budget de VIA Rail. Bien entendu, à son tour, le gouvernement libéral maintient cette politique qui est à l'origine de nombreuses difficultés pour les collectivités de Churchill, ma circonscription, et bien d'autres au Canada.

En regardant de près, on voit bien que le gouvernement libéral n'a pas apporté de grands changements, quand il a remplacé le gouvernement conservateur de M. Mulroney, en 1993. Cela me fait penser à une fable que Tommy Douglas se plaisait à réciter et qui raconte l'histoire de Mouseland. Nombreux sont les néo-démocrates et autres personnes ayant le moindrement de conscience sociale au Canada à connaître cette histoire, mais j'invite instamment ceux qui ne la connaissent pas à en regarder la vidéo ou à la lire. Elle est relativement facile à comprendre si l'on se donne la peine d'en prendre connaissance.

Les souris de Mouseland élistaient toujours des chats au parlement. Il y avait le parti des chats blancs et le parti des chats noirs, et nous savons tous qu'il s'agit des conservateurs et des libéraux. Mais quel qu'ait été le parti que les souris portaient au pouvoir, le gouvernement promulguait systématiquement des lois qui étaient favorables aux chats et non pas aux souris.

Pour tous ceux qui n'auraient pas encore compris, je souligne que ces souris qui ne sont pas représentées par ces partis et qui ne peuvent compter sur des politiques qui profitent à tous les Canadiens, ce sont tous les Canadiens ordinaires, tous ces gens qui travaillent dur 8, 10 ou 16 heures par jour pour gagner leur pain, et tous ceux qui se battent tous les jours pour améliorer le sort de tous les Canadiens. Ces souris auraient dû élire un gouvernement dirigé par des souris et non par des chats. Cela semble assez évident, vous ne croyez pas?

L'argument de Tommy Douglas est aussi pertinent aujourd'hui qu'il l'était il y a 40 ans. Il n'y a vraiment pas beaucoup de différence entre le gouvernement libéral et le gouvernement conservateur de Mulroney. Les libéraux sont rouges et les conservateurs sont bleus, mais ce sont tous des chats. Il ne faut donc pas s'étonner de voir le gouvernement libéral poursuivre les politiques adoptées par les Conservateurs.

Parlant de chat, nous avons maintenant des chats verts, ceux de l'alliance réformiste. Je parle de l'alliance réformiste parce que, même s'ils ont changé de nom, les gens parlent toujours des réformistes. L'Alliance canadienne tente de faire oublier l'aspect réformiste, parce qu'un bon nombre de Canadiens se rendent maintenant compte que le Parti réformiste n'a fait que continuer d'appuyer ces politiques. Ces députés essaieront de duper quelques Canadiens en leur cachant pour qui ils voteront réellement au cours des prochaines élections, mais les Canadiens ne sont pas aussi bêtes. Ils sauront bien vite, et nous verrons d'ailleurs à ce qu'ils le sachent, que le parti de l'alliance réformiste est toujours ce même parti qui appuie

les politiques conservatrices et libérales qui ne profitent pas à tous les Canadiens.

Celui qui a mis sur pied la plupart des politiques libérales en matière de transport n'est nul autre que Doug Young. Doug Young était ministre dans le gouvernement libéral jusqu'à ce qu'il perde son siège par suite des élections de 1997. Il a été ministre des Transports pendant une bonne partie de son mandat.

L'une des premières choses qu'il a faites à titre de ministre des Transports a été de faire disparaître la subvention du Nid-de-Corbeau qui était versée aux agriculteurs de l'Ouest. Il ne faisait aucun doute que le gouvernement Mulroney aurait éliminé la subvention du Nid-de-Corbeau. Il aurait fallu un certain temps pour l'éliminer, mais il n'en demeure pas moins qu'elle aurait été supprimée. Il s'agit du plus gros coup porté à l'endroit des agriculteurs de l'Ouest. C'est l'une des principales raisons de la crise que vivent actuellement un si grand nombre de familles agricoles des Prairies.

Il est très évident que, si nous imposons une mesure négative, il s'ensuit une crise. Qu'ont fait les députés du Parti réformiste quand Doug Young et les libéraux ont éliminé la subvention? Ils les ont appuyés. Eux, qui se battent pour les agriculteurs, ont appuyé l'élimination de la subvention. Pendant ce temps, d'autres pays continuaient de recevoir des subventions. Ce parti, qui affirme appuyer l'Ouest, s'est allié au gouvernement libéral, aux grandes banques et aux sociétés ferroviaires pour faire front contre les familles agricoles.

Qu'est-il arrivé à Doug Young? Nous le savons tous maintenant. Il fait partie de l'alliance réformiste. Ce qui est extrêmement intéressant, c'est que Doug Young, ancien ministre des Transports qui a élaboré toutes ces politiques que suit le gouvernement libéral à l'heure actuelle, fait maintenant partie de l'alliance réformiste. Le gouvernement libéral continue d'appliquer les politiques que Doug Young a élaborées quand il était ministre des Transports. Quelle est la différence? Il n'y en a aucune. Il n'existe aucune différence entre l'Alliance canadienne, le Parti conservateur ou le Parti libéral. Comme l'aurait dit Tommy Douglas, un chat reste un chat, qu'importe qu'il soit rouge, bleu ou vert.

• (1220)

Je veux parler de la politique du Nouveau Parti démocratique en matière de transports. Le plus important, c'est que la politique de transport serve les aux Canadiens ordinaires, non les intérêts particuliers des entreprises. Les Canadiens paient chaque année des millions de dollars en taxes sur le carburant, mais une infime partie seulement de cet argent est réinvesti dans les transports. Les routes et les autoroutes sont dans un état pitoyable dans plusieurs parties du pays à cause de la négligence du fédéral. Cela nuit à notre économie car la majeure partie des échanges commerciaux se fait grâce au transport routier des marchandises, et cela rend les routes moins sûres pour les Canadiens. Compte tenu de tout l'argent que les Canadiens paient en taxe sur le carburant, ils méritent de bonnes routes.

Cela va plus loin. Nous avons entendu le député du Bloc québécois aborder cet aspect. Les Québécois ont perdu espoir dans le gouvernement fédéral car ils ont compris qu'à moins que le gouvernement fédéral ne soutienne toutes les localités et toutes les provinces, nous ne pouvons pas survivre. Ils ont donc perdu espoir dans le

Les crédits

Canada. Quant au reste d'entre nous, nous n'avons pas perdu espoir et nous ne perdrons pas espoir. Nous allons lutter pour garder le gouvernement fédéral intègre et le faire réinvestir dans l'ensemble du Canada.

Je terminerai en réitérant que le Nouveau Parti démocratique croit que le gouvernement fédéral a un rôle vital à jouer dans le domaine des transports. L'investissement fédéral dans les transports est important pour l'économie aussi bien que pour la sécurité des voyageurs canadiens. Les transports sont essentiels pour relier les localités de notre pays d'un océan à l'autre. Ils se sont effondrés sous le gouvernement libéral: des gares ferroviaires ferment, des compagnies aériennes ferment leurs portes, des localités se retrouvent isolées et des routes sont dans un état lamentable. Le gouvernement fédéral doit s'engager à faire en sorte que notre pays ait un système national de transport sûr et efficace, et il doit le faire maintenant.

Si le gouvernement ne reconnaît pas qu'il a un rôle à jouer à cet égard, il votera contre la motion ce soir. Cependant, si le gouvernement estime qu'il lui incombe vraiment de mettre en oeuvre une politique nationale de transport, je ne vois aucune raison qui l'empêche d'appuyer la motion à l'étude.

L'hon. David M. Collette: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je me demande si les députés pourraient avoir l'indulgence de consentir unanimement à ce que nous nous revenions à la présentation des projets de loi afin de permettre la présentation et la première lecture d'un projet de loi intitulé Loi modifiant la Loi sur les transports du Canada.

Vous vous souviendrez, monsieur le Président, qu'hier à 15 heures j'ai déposé un avant-projet de loi, appelé par certains projet de loi sur le transport du grain. Si la première lecture pouvait avoir lieu maintenant, nous pourrions faire avancer les choses et débattre du projet de loi plus tard cette semaine.

Le vice-président: Y a-t-il consentement unanime pour revenir maintenant à la présentation des projets de loi d'initiative ministérielle?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, je tiens à remercier la députée néo-démocrate de son appui, même si nous avons un point de vue fondamentalement différent de la façon dont les choses devraient fonctionner et dont elles devraient être abordées. Je dois dire toutefois que je m'élève contre son affirmation que la politique des conservateurs est très semblable à celle des libéraux.

J'aimerais renvoyer la députée à une étude faite par l'institut des transports de l'Université du Manitoba. Cette étude vient d'une province très distinguée et d'une université non moins distinguée. Je suis sûr que la députée sera d'accord avec moi là-dessus. Selon

cette étude, quand les libéraux sont arrivés au pouvoir, le ministère des Transports n'avait aucun excédent de recettes. Compte tenu de toutes les recettes qui entraient et de toutes les dépenses qui sortaient, les comptes étaient pas mal équilibrés, toujours selon cette étude du Manitoba. Elle prévoit que, d'ici l'an prochain, le ministère des Transports aura un excédent de 3,9 milliards de dollars provenant de la taxe sur les carburants, de la taxe sur le mazout et de toutes ses autres sources de recettes. Ce sont 3,9 milliards de dollars que ont été soutirés au système de transport depuis les libéraux sont arrivés au pouvoir.

Est-ce que la députée pense que cette ponction de 3,9 milliards de dollars a eu des répercussions sur le réseau routier du Manitoba, et peut-être sur la viabilité des aéroports et la possibilité de créer un réseau national de transport en commun?

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, à mon avis, il ne fait aucun doute que le gouvernement fédéral devrait accorder plus de fonds au titre du transport aux provinces de tout le Canada. Il ne fait aucun doute qu'il doit leur accorder des fonds à cette fin. Les Canadiens ont dit vouloir que le gouvernement utilise pour cela l'argent provenant des taxes sur les carburants.

• (1225)

Le gouvernement aurait beaucoup plus de facilité à obtenir l'appui des Canadiens pour dépenser des fonds si la population savait que l'argent provenant des taxes sur les carburants sera consacré directement aux infrastructures routières et à l'environnement. Il n'y a aucun doute que les gens estiment que l'argent provenant des taxes sur les carburants devrait également être utilisé pour protéger l'environnement.

Or, le gouvernement libéral crée une réserve après l'autre avec l'argent des contribuables. Il n'offre pas les services comme les soins de santé et l'éducation. Il ne consacre pas assez d'argent à l'environnement et au transport. Il crée sa propre petite réserve. J'ignore ce que les autres Canadiens en pensent, mais, bien honnêtement, je m'attends à ce qu'une grande partie des fonds provenant de cette réserve soit dépensée dans les circonscriptions des libéraux avant les prochaines élections. En dernière analyse, ce n'est pas ainsi que le gouvernement devrait agir. Nous ne devrions pas être obligés d'attendre la période préélectorale pour qu'une partie de l'argent provenant de nos impôts profite à tous les Canadiens. Ces services devraient être offerts en tout temps. C'est ce que nous voulons que le gouvernement fasse.

Oublions les réserves, comme la réserve de la ministre de DRHC, celle de la ministre de la Justice et celle du ministre des Transports. Il n'y a rien pour les gens qui occupent le fauteuil, mais il y a des réserves un peu partout. Le gouvernement va amadouer tous les Canadiens avant les élections, puis va leur asséner toute une giflette après.

L'hon. David M. Collette: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'allais rencontrer le député de Cumberland—Colchester quand la députée de Churchill a terminé son discours. Je n'ai donc pas eu l'occasion de demander au député de Cumberland—Colchester et à son parti la permission de revenir à la présentation de projets de loi, comme je l'avais fait plus tôt aux autres partis, qui y ont consenti. Nous ne cherchons pas à tromper qui que ce soit. Nous voudrions seulement que le projet de loi soit lu une première

Les crédits

fois maintenant, pour pouvoir entamer le débat. Tous les députés ont un exemplaire du projet de loi. Il a été déposé hier.

Monsieur le Président, je vous saurais gré de demander le consentement unanime pour revenir à la présentation de projets de loi.

Le vice-président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Mme Louise Hardy (Yukon, NPD): Monsieur le Président, je suis heureuse que nous ayons ce débat sur les transports pour diverses raisons.

Il n'y a pas si longtemps, j'ai écouté le ministre des Transports dire qu'avant la fusion des deux principales lignes aériennes, nous faisons face à un duopole, que ce n'était pas très bon, que c'était terrible d'avoir un duopole et, d'une façon ou d'une autre, qu'une situation de monopole allait être préférable. J'ai une couple d'exemples qui montrent très clairement que, depuis la fusion, la situation n'avantage pas les Canadiens.

Dans le premier cas, il s'agit d'une lettre venant d'un électeur. Je dois expliquer qu'au Yukon et partout dans le Nord, nous comptons sur les transports aériens plus que sur tout autre mode de transport, car une seule route conduit au Yukon, soit celle de l'Alaska. Au Yukon, il y a le Festival de musique Frostbite, la fête hivernale Sourdough Rendez-vous, les Jeux d'hiver de l'Arctique et divers congrès. Le festival des conteurs et le festival de musique de la ville de Dawson auront lieu prochainement.

Un agent de voyage très compétent a réussi à négocier un tarif spécial pour aider les groupes culturels à attirer les gens dans le Nord. Autrement, personne n'aurait les moyens de se rendre jusque là-bas. Permettez-moi de citer une lettre.

Depuis la fusion, Air Canada a pris la décision suivante. Les personnes qui ont acheté des billets au tarif régulier et qui ont demandé à faire modifier leur date de quelques jours se sont fait dire que leurs billets ne pouvaient être changés que s'ils avaient payé le plein tarif régulier, soit 1 500 \$, au lieu des 100 \$ à 200 \$ que Les Lignes aériennes Canadien international demandaient habituellement.

Les personnes qui ont fait des réservations par voie électronique ne peuvent plus les remplacer par des billets sur support papier ou des billets réguliers.

Canadien international accordait des tarifs de zone qui permettaient aux groupes artistiques d'acheter des billets à un prix inférieur au tarif régulier. Les tarifs de zone ont été supprimés.

Cette décision a sonné le glas des tarifs réduits pour aller au Yukon. L'auteur de la lettre signale qu'il est devenu à peu près impossible d'obtenir une réservation sur un vol vers l'extérieur du Nord en utilisant des points airmiles et que, selon certaines rumeurs, on exigerait maintenant 25 000 points. Auparavant, il suffisait de 15 000 points pour ce qui était considéré comme un vol de courte distance vers l'extérieur du Nord.

Voici un autre exemple. Mes fonctions de députée m'obligent à voyager beaucoup. La semaine dernière, je me rendais chez moi en

provenance d'Ottawa. On nous a dit que notre vol régulier, le vol 3139, un vol direct qui devait quitter Ottawa à 6 h 30, serait retardé. L'appareil manquait de carburant; il faudrait donc refaire le plein à Winnipeg. Une fois arrivés à Winnipeg, on nous a informés que les pilotes avaient déjà dépassé le nombre d'heures de travail réglementaire, mais que par courtoisie pour leurs passagers ils acceptaient de poursuivre le vol jusqu'à Vancouver.

• (1230)

Il est impensable que le transporteur ignorait que ces pilotes allaient dépasser leur temps de travail réglementaire avant le départ de l'aéroport d'Ottawa. Les passagers ne pouvaient pas quitter l'avion à Winnipeg, car ils n'avaient pas le choix d'un autre transporteur.

Je voudrais que le ministre des Transports me donne l'assurance que ce ne sont pas là des pratiques courantes et que les voyageurs n'auront pas à s'y faire. L'enjeu, c'est la sécurité des voyageurs canadiens et des pilotes. Quel choix les pilotes avaient-ils? De toute évidence, aucun. Ils devaient poursuivre le vol. Le fait qu'on nous ait donné l'impression qu'ils avaient donné leur accord à la dernière minute était complètement inacceptable.

Le Canada n'a pas de politique routière nationale. La motion d'aujourd'hui nous donne l'occasion de le signaler. Elle nous permet aussi de préciser ce que nous attendons de la politique sur les transports.

Elle doit être liée à une politique énergétique rationnelle et à l'utilisation que nous faisons des combustibles fossiles. Elle doit aussi tenir compte de notre environnement et des effets des combustibles fossiles sur lui et sur la couche d'ozone. Le Canada est un pays du Nord et il est plus exposé à la dégradation de son environnement par l'utilisation de combustibles fossiles. Il faut tenir compte de tous ces facteurs dans la politique sur les transports.

À titre de représentante d'une circonscription du Nord, je voudrais souligner avec une insistance que le Nord dépend des transports aériens. Le Yukon n'a qu'une route. Il n'y en a qu'une dans les Territoires du Nord-Ouest. On ne peut se rendre au Nunavut que par la voie des airs. Le reste des transports se fait par bateau l'été et par avion l'hiver. À cause de cela, la vie est très chère.

J'ai parlé des effets sur les déplacements qui se font pour des raisons d'ordre culturel, mais on peut dire que c'est parfois la crise dans le transport des malades. Au cas où certains ne le sauraient pas, le coût du passage entre le Yukon et Vancouver s'élève à 1 500 \$. S'il faut se rendre dans l'Est, un billet plein tarif pour Ottawa coûte 4 000 \$. Il n'y a jamais d'aubaine pour ceux qui ont de la famille à l'extérieur du Yukon et qui doivent se rendre auprès de leurs proches en cas de crises. Ils doivent payer ce prix de 4 000 \$. Les vols sont complets et survendus. C'est absolument incroyable. En cas d'urgence, on est même chanceux de pouvoir trouver une place.

Peu de gens peuvent payer les 4 000 \$ requis pour sortir du Yukon et se rendre à des funérailles, ou aider un membre de leur famille en cas d'urgence médicale ou d'évacuation sanitaire vers

Les crédits

Vancouver ou Edmonton. Ce sont les endroits habituels. Les gens sont tout simplement incapables de s'offrir un vol à ce prix. Je ne crois pas que ce soit juste. Je ne crois pas que nous devions accepter une telle chose.

Je tiens à soulever un autre point en terminant. La dernière partie de la motion stipule que le gouvernement doit faire preuve de leadership en la matière et éliminer les difficultés communes à l'ensemble des Canadiens d'un océan à l'autre. Il existe un troisième océan au Canada et j'aimerais que le Parti conservateur y pense, aujourd'hui et pendant le reste de son mandat. Le Canada s'étend d'un océan à l'autre et à l'autre. Nous avons aussi une côte arctique.

Être oublié est une caractéristique qui fait partie de la réalité des gens du Nord. C'est comme si cette immense partie de notre pays n'existait pas. Je reçois parfois des cartes de gens qui en ont totalement retiré les trois territoires. Un parti politique qui prétend représenter tout le pays ne devrait pas oublier le Nord et il devrait reconnaître cette troisième côte qui appartient aussi au pays.

M. Stan Dromisky (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt les deux députés néo-démocrates et les exemples précis qu'ils ont donnés relativement au genre de problèmes qui touchent notre réseau de transport.

Il ne faut pas oublier que nous parlons d'un réseau composé de milliers d'éléments. Les gouvernements provinciaux sont un des éléments les plus importants, à part le gouvernement fédéral.

• (1235)

Je voudrais que les députés néo-démocrates me donnent leur définition de cette collaboration qu'ils ne cessent de mentionner, la collaboration entre le gouvernement fédéral et les provinces. Comment, selon leur politique, arriveraient-ils à mettre en place ce modèle de collaboration avec les gouvernements provinciaux si ces derniers n'ont qu'un but en tête et veulent que tout se fasse à leur façon, aucune autre façon n'étant acceptable pour eux?

Mme Louise Hardy: Monsieur le Président, je n'ai pas parlé de collaboration, quoique je la croie essentielle. Les routes du Nord que j'ai empruntées sont dans un état incroyable. La dernière fois que j'ai roulé en Colombie-Britannique entre Stewart et Cassiar, je me suis juré qu'on ne m'y reprendrait plus. La route était démolie par le passage des gros camions. Elle n'avait pas été entretenue. On pouvait y rouler jusqu'à dix heures sans trouver de station-service. C'est inacceptable et j'ai décidé de ne plus jamais l'emprunter.

En ce qui concerne la collaboration, nous avons une seule route et une seule ligne aérienne. Avec qui sommes-nous censés collaborer? Nous n'avons pas le choix. Les transports sont très limités. Les provinces et les territoires devraient collaborer avec le gouvernement fédéral pour que nous ayons un réseau de transport cohérent qui permette aux Canadiens d'aller où ils doivent aller sans devoir assumer un coût prohibitif. Il y a trois jours de route entre Whitehorse et Vancouver ou entre Whitehorse et Edmonton. Les distances sont immenses. L'essence coûte une fortune. Les gens doivent

quand même pouvoir manger, dormir et se déplacer. Oui, il faut collaborer.

En ce qui concerne la sécurité, j'ai parlé du danger de prendre l'avion entre Ottawa et Vancouver. Je ne veux pas prendre un avion dont le pilote est surmené. Je sais comment je me sens quand je suis fatiguée. Je ne veux pas prendre un autobus dont le chauffeur est fatigué et encore moins un avion dont le pilote fait des heures supplémentaires.

La sécurité n'est pas une chose sur laquelle on peut transiger ou à propos de laquelle on peut s'entendre sur des normes volontaires. La sécurité doit être absolue. Nous devons pouvoir compter sur des normes de sécurité. Ce n'est pas parce que nous avons un monopole que nous ne devrions pas pouvoir compter sur des normes de sécurité qui nous permettraient tous de continuer d'aller d'un aéroport à l'autre.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté les propos du secrétaire parlementaire du ministre des Transports et les questions qu'il vous a adressées.

Le président suppléant (M. McClelland): Elles ne s'adressaient pas à moi, mais à la députée.

Mme Bev Desjarlais: Je pensais que je devais m'adresser à vous, monsieur le Président. Le secrétaire parlementaire laisse entendre que le raison pour laquelle le gouvernement ne peut rien faire, c'est parce qu'il n'arrive pas à obtenir l'appui des provinces. La question que je vous adresse. . .

Le président suppléant (M. McClelland): La question s'adresse à la députée de Yukon.

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, c'est presque une tactique pour m'empêcher de poser ma question. Qu'importe.

Ce qui est sous-entendu, c'est que le gouvernement ne peut obtenir l'appui des provinces. La députée accepte-t-elle l'attitude défaitiste du gouvernement, une attitude qui le pousse à renoncer s'il n'obtient pas l'accord inconditionnel des provinces sur tout? Doit-on ne plus se préoccuper plus de la question et envoyer au diable la politique nationale de transport?

Si c'est l'attitude que le gouvernement adopte, je pense qu'il se comporte exactement comme les bloquistes du Québec lorsqu'ils disent ceci: «Nous avons renoncé en ce qui concerne le gouvernement fédéral. Cela ne fonctionne pas, et nous voulons nous séparer.» La députée pense-t-elle que le secrétaire parlementaire dit lui aussi que nous allons tout simplement renoncer à nos projets en ce qui concerne les provinces?

Mme Louise Hardy: Monsieur le Président, j'espère que ce n'est pas ce que le secrétaire parlementaire laissait entendre, car cela signifierait que le Parlement n'a pas sa raison d'être et que nous ne devrions tout simplement pas nous préoccuper de la question puisque nous n'avons pas de rôle à jouer.

Nous avons un rôle à jouer. Lorsqu'il y va de la sécurité et d'enjeux d'une importance nationale, nous ne pouvons pas accepter de compromis. Nous devons attendre, exiger et mettre en place les lois indispensables pour répondre à nos besoins et pour confirmer la valeur du Parlement.

Les crédits

• (1240)

M. Norman Doyle (St. John's-Est, PC): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec la députée de Saint John. Je veux dire quelques mots dans le cadre du débat sur le transport. Étant donné que je viens d'une province qui est une île, il va de soi que le transport est quelque chose de très important pour nous, quelque chose que nous avons constamment à l'esprit.

Le Canada est un pays immense. Depuis le tout début de notre histoire, les questions de transport ont toujours été au premier plan sur la scène nationale. Il y a d'abord eu la construction du chemin de fer transcontinental, plus celle de notre réseau routier et de nos aéroports. Il semble que l'on soit toujours en train de parler de transport à la Chambre des communes. Cela se comprend puisque c'est un secteur très important pour chaque province du Canada.

Lorsque Terre-Neuve s'est jointe à la Confédération en 1949, notre lien avec la partie continentale du Canada était inscrit dans les conditions de notre union, laquelle fait partie de la Constitution du Canada. Autrement dit, nous avions une garantie constitutionnelle selon laquelle un service de transport des voyageurs et de traversier ferroviaire serait assuré entre l'île et la partie continentale du Canada.

Dans les années 1980, compte tenu que le service ferroviaire continuait de perdre de l'argent au profit de l'industrie du camionnage, qui assurait une partie de plus en plus grande du transport à Terre-Neuve, le gouvernement fédéral et la province de Terre-Neuve ont signé une entente pour abandonner le service ferroviaire. Nous avons renoncé à ce service pour une somme d'environ un milliard de dollars, qui a servi à améliorer la route transcanadienne, à la reconstruire.

Toutefois, nous avons toujours une garantie constitutionnelle selon laquelle un traversier doit assurer le transport des véhicules entre l'île et la partie continentale du pays. Comme vous le savez tous, ce lien fait souvent les manchettes. Quand je dis que nos services de traversier font souvent les manchettes, ce n'est pas souvent pour de bonnes raisons. En effet, ce sont généralement de mauvaises nouvelles se rapportant à des plaintes constantes au sujet d'un piètre horaire des départs, d'un confort laissant à désirer, de longues files d'attente, etc.

C'est un service très coûteux pour la population de Terre-Neuve. Je vais vous donner une idée des prix. Une famille de quatre personnes se déplaçant en voiture de North Sidney à Port aux Basques doit déboursier 62 \$ pour la voiture, 20 \$ pour chacun des deux adultes et 10 \$ pour les enfants de moins de 13 ans, pour un total de 122 \$, et cela ne comprend pas la nourriture et les autres dépenses.

Pour une famille passant d'Argentia au Canada continental, le coût serait de 124 \$ pour la voiture, de 55 \$ par adulte et de 27,50 \$ par enfant, soit un total de 289 \$ pour traverser cet étroit bras de mer entre la Nouvelle-Écosse et la province de Terre-Neuve. C'est prohibitif.

Il ne faut pas s'étonner que les trois quarts des touristes américains qui vont dans les Maritimes ne se rendent jamais à Terre-Neu-

ve. Ils doivent prendre un traversier sur l'océan Atlantique. Les files d'attente sont trop longues. Le coût du passage est trop élevé. Tous ces facteurs dissuadent les touristes d'aller à Terre-Neuve.

À Terre-Neuve, nous avons toujours souligné que le traversier entre l'île et le continent faisait partie de la route transcanadienne. Par conséquent, pourquoi en coûterait-il plus cher pour se déplacer en traversier que pour franchir la même distance en voiture sur la route transcanadienne? Il ne devrait pas y avoir de différence. Au lieu de cela, les tarifs continuent d'augmenter, et le service, de se détériorer, semble-t-il.

• (1245)

Il n'y a pas si longtemps, à la Chambre des communes, j'ai évoqué la possibilité de geler ces tarifs pendant une période indéterminée. Le ministre n'a pas très bien accueilli cette idée. Le gouvernement a gelé les tarifs pour une saison seulement, mais c'était surtout en raison des élections partielles dans St. John's-Ouest. Je crois que la prolongation du gel des tarifs se justifierait très bien maintenant pour renforcer notre industrie touristique en pleine croissance.

Je préférerais que les tarifs soient réduits à des niveaux correspondant au transport par route. Étant donné la réaction qu'a eue le ministre la semaine dernière lorsque j'ai soulevé la question, je ne crois pas qu'il l'accepterait. Quoi qu'il en soit, cela pourrait se défendre. Puisque l'Île-du-Prince-Édouard a maintenant un lien fixe avec le continent, je ne vois pas pourquoi Terre-Neuve et le Labrador n'auraient pas un tarif fixe.

Par ailleurs, les relations de travail constituent un autre élément des services de traversiers avec lequel il faut composer à Terre-Neuve. Les travailleurs des traversiers sont syndiqués et ont le droit de grève. Chaque année, au beau milieu de la période touristique, nous sommes menacés d'une grève. Cela dissuade évidemment des touristes de venir, car ils ne veulent pas courir le risque de rester pris à Terre-Neuve pendant une grève. Parfois, la seule possibilité d'une grève est aussi néfaste que la grève elle-même.

La solution—et je propose une solution au ministre plutôt que de me plaindre—serait de déclarer que les traversiers sont un service essentiel et de donner aux travailleurs le droit à un mécanisme d'arbitrage obligatoire. De cette façon, les travailleurs et les voyageurs seraient protégés. Jusqu'à maintenant, aucun gouvernement fédéral n'a proposé une solution satisfaisante au problème.

Les membres du conseil d'administration du service de traversier devraient provenir en majorité de la province de Terre-Neuve. À moins que la situation ait changé récemment, je ne crois pas que ce soit le cas. Après tout, la seule raison d'être de ce service de traversier est d'offrir un service aux habitants de Terre-Neuve et du Labrador ainsi qu'aux touristes qui visitent notre province. Si la majorité des membres du conseil d'administration provenaient de la province de Terre-Neuve, nous pourrions arriver à teinter la culture organisationnelle de la société Marine Atlantique d'un esprit terre-neuvien et faire du service à la population de Terre-Neuve le but ultime de cet organisme qui semble plutôt le considérer comme un devoir pénible qui lui est imposé par la Constitution du pays.

Le gouvernement fédéral et la société Marine Atlantique font sentir aux habitants de Terre-Neuve qu'ils leur font une faveur en leur offrant ce service. Cette attitude se reflète d'ailleurs sur l'ensemble des opérations et elle devra changer pour que le service puisse être amélioré.

Maintenant que le service aérien est devenu une entreprise monopolistique, il est plus urgent encore d'améliorer le service de traversier. Air Canada détient presque un vrai monopole sur les régions éloignées du pays, ce qui rend les voyages encore plus difficiles. Il est difficile d'avoir un vol. Les surréservations sont courantes et les vols sont souvent annulés. Le service n'est plus ce qu'il était. La concurrence est le meilleur remède. C'est un élément très important pour des insulaires.

• (1250)

Encore une fois, notre problème est que Terre-Neuve est une île qui n'est pas très peuplée. Notre situation est donc assez difficile. C'est en partie pour lutter contre tout cela que j'ai été envoyé ici au Parlement du Canada avec six autres députés.

Je suis très déçu des députés libéraux de Terre-Neuve. Ils ne semblent pas arriver à soulever les questions importantes qui méritent de l'être, comme la situation de Marine Atlantique, le nettoyage du port, les problèmes de santé qui empoisonnent notre existence, ceux de la baie de Voisey ou de Churchill Falls et bon nombre d'autres questions qui revêtent une grande importance pour les gens de Terre-Neuve et du Labrador.

M. Stan Dromisky (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je suis un peu surpris et choqué par les commentaires du député de St. John's-Est à la Chambre concernant le service de traversier. Il sait très bien que ce gouvernement a agi très rapidement, a augmenté la capacité et a loué un plus gros navire. Nous allons avoir un tout nouveau navire qui fera la traversée l'année prochaine. Nous nous occupons de l'énorme problème de capacité. Des millions de dollars ont déjà été affectés à ce service.

J'aimerais revenir sur le commentaire qu'a fait le député concernant le gel, voire la baisse des tarifs.

Les tarifs sont déterminés par une multitude de facteurs, notamment les coûts, qu'il s'agisse de la dépréciation des navires, du coût de la main-d'œuvre, des avantages sociaux ou des frais d'entretien ou d'accostage. Et je pourrais continuer. Collectivement, cela entraîne ce qu'on appelle des frais de client.

Ce que recommande le député, c'est qu'on gèle tous ces coûts. Je demande au député si son parti et lui recommandent un contrôle des coûts et un gel des coûts et de tous les prix dans sa province.

M. Norman Doyle: Non, monsieur le Président, je ne dis pas qu'il faudrait appliquer des contrôles de prix sur tout ce qui bouge dans la province, si tel est le sens de sa question. Je ne dis pas non plus que des améliorations sensibles n'ont pas été apportées au service de traversiers à Terre-Neuve.

Les crédits

Ce que je dis en fait, c'est qu'il faut reconnaître le fait que nous sommes une province insulaire. Compte tenu de la distance qui sépare la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, le tarif applicable devrait correspondre à celui qui est pratiqué sur l'autoroute transcanadienne. À mon avis, ce n'est pas là une demande déraisonnable.

Certes, je sais très bien que les coûts d'exploitation des traversiers faisant la navette entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve sont très élevés. Personne ne dit le contraire. Mais ça fait 15 ou 20 ans qu'on essaie de faire comprendre au gouvernement fédéral que les habitants de ces provinces devraient payer un prix comparable à celui qu'acquittent les automobilistes qui parcourent l'autoroute transcanadienne.

Je viens de lui mentionner ce qu'il en coûte pour aller de Port aux Basques à Argentia. Le tarif s'établit comme suit: 124 \$ pour la voiture, 55 \$ par adulte et 27 50 \$ par enfant, soit un total de 289 \$. C'est prohibitif. Faut-il s'étonner que les Américains qui viennent visiter les provinces de l'Atlantique arrêtent souvent à la Nouvelle-Écosse? Ils ne se rendent pas jusqu'à Terre-Neuve parce que c'est trop cher.

Nous demandons au gouvernement fédéral de reconnaître cela et de déclarer qu'à distance égale, le tarif sera le même que celui qui est exigé pour emprunter l'autoroute canadienne. Cela n'a rien d'une demande déraisonnable.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): monsieur le Président, je me demande si le député de St. John's-Est pourrait nous aider. Si je ne m'abuse, les administrateurs de Marine Atlantique ont parcouru le monde pendant un an environ pour trouver d'autres types de bateaux ou de traversiers, afin d'offrir un meilleur service.

• (1255)

Ce ne sont pas simplement des considérations monétaires qui découragent les touristes de visiter Terre-Neuve, mais également le service offert.

Cette semaine, une dame m'a demandé comment on pouvait rejoindre Marine Atlantique. Elle voulait faire une réservation. Elle était incapable de faire une réservation pour sa famille, afin qu'elle puisse se rendre à Terre-Neuve cet été. Nous essayons d'aider cette femme et sa famille, mais en cas d'échec, ce sera autant d'argent perdu pour le secteur touristique de la province.

Le député pourrait-il nous indiquer comment Marine Atlantique s'y prend pour acheter de nouveaux traversiers? Ce sont des investissements importants de 40 à 70 millions de dollars. L'entreprise a récemment conclu un marché pour un nouveau traversier en plus de louer à court terme pour l'été un traversier rapide. Le député pourrait-il nous préciser le processus?

M. Norman Doyle: Monsieur le président, des dispositions ont été prises pour l'achat d'un nouveau traversier. Nous avons reçu beaucoup de plaintes de courtiers qui étaient censés pouvoir soumissionner pour l'achat des traversiers. Certains courtiers nous ont

Les crédits

dit que le système utilisé à l'heure actuelle par Marine Atlantique pour l'achat de ces traversiers laisse à désirer et ne semble pas être transparent. Nous avons reçu beaucoup de plaintes à ce sujet.

Il est extrêmement difficile pour ceux qui veulent se rendre à Terre-Neuve de réserver leur place sur le traversier.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue, le député de St. John's-Est, à Terre-Neuve, de partager son temps de parole avec moi.

Ce matin, le ministre des Transports m'a dit que l'aéroport de Saint John n'allait pas disparaître. J'aimerais lui poser quelques questions. J'aurais aimé qu'il soit présent à la Chambre pour m'expliquer pourquoi il a conclu une entente qui m'oblige à payer 800 \$ pour un billet d'avion qui me donne droit à un muffin, pour me rendre à Ottawa. Si je parlais de Moncton, je paierais 300 \$ et j'aurais droit à un repas complet. Je n'ai toujours pas compris et j'aimerais bien parler au ministre pour lui demander de m'obtenir un peu plus qu'un muffin.

Si le gouvernement veut que l'économie prospère, nous devons avoir accès à tous les moyens de transport. Si le gouvernement libéral veut que l'économie des provinces maritimes et celle de Terre-Neuve prospèrent, il devra rétablir tous les moyens de transport auxquels nous avons accès avant qu'il ne prenne le pouvoir. Nous disposons de tous les moyens de transport. Nous avons accès aux services de Via Rail et nous disposons d'une toute nouvelle gare ferroviaire. Puis M. Young, qui était ministre des Transports à l'époque, est venu à Saint John et a fermé cette gare, qui avait été construite tout juste six mois avant les élections de 1993.

Ma circonscription possède les chantiers maritimes les plus modernes au Canada. L'industrie navale de ma région aurait bien aimé construire un traversier pour Terre-Neuve. Pourquoi le gouvernement a-t-il préféré chercher un constructeur ailleurs dans le monde? Nous aurions pu le construire nous-mêmes. Je croyais qu'il y avait une entente quelconque en vertu de laquelle le gouvernement ferait construire au Canada les traversiers dont il aurait besoin.

Le 8 octobre 1999, l'ancien premier ministre du Nouveau-Brunswick, M. Frank McKenna, a ouvertement reproché au gouvernement fédéral son manque de vision pour la région de l'Atlantique. Il a dit que la performance des libéraux dans ce domaine était terrible et que le gouvernement fait preuve d'une ignorance totale en matière de construction navale. C'est Frank McKenna qui l'a dit, le même Frank McKenna auquel le gouvernement a demandé de se porter candidat libéral aux prochaines élections. Je dois dire que Frank McKenna savait que ce que faisait le gouvernement n'était pas bon pour le Canada atlantique.

Je crois comprendre que les membres du caucus libéral de la région de l'Atlantique ont produit un rapport qui dit que l'économie dans les provinces de l'Atlantique n'a jamais été aussi mal et qu'une partie de la solution à ce problème est de redonner à l'industrie de la construction navale son potentiel et sa force en mettant en place une nouvelle politique nationale en matière de construction navale. C'est le caucus libéral de la région de l'Atlantique qui le dit.

• (1300)

Toutefois, le ministre de l'Industrie, avec lequel je me suis entretenue, m'a dit que je devais aussi traiter avec le ministre des Transports. Je veux savoir ce que l'on peut faire en ce qui concerne la construction navale. Comme tout le monde le sait, il nous faut des bateaux pour naviguer. Nous n'allons pas traverser la baie de Fundy à la nage, c'est bien évident.

Tout ce que nous demandons, c'est la mise en place d'une politique nationale en matière de construction navale qui nous permette d'être à pied d'égalité avec les autres pays. Nous demandons la mise en place d'une politique nationale en matière de construction navale qui prévoit un programme amélioré de financement à l'exportation et de garantie des prêts, similaire au programme prévu en vertu du titre 11 aux États-Unis.

Nous sommes ici en présence de la loi américaine dite Jones Act. Que faisons-nous? On permet aux États-Unis de faire des soumissions relatives à la réparation de navires à la grandeur du Canada. Ils peuvent aussi faire des soumissions concernant des marchés de construction navale si les navires sont nécessaires au Canada. Pouvons-nous agir de la sorte aux États-Unis? Non, nous ne le pouvons pas. Il est maintenant temps que le gouvernement adopte l'attitude qui s'impose pour corriger cette situation.

Ainsi, les nouveaux navires construits dans les chantiers maritimes canadiens ne doivent pas être soumis aux dispositions des règlements de crédit-bail actuels de Revenu Canada et, en outre, il faut attribuer un crédit d'impôt remboursable aux propriétaires ou constructeurs de navires du Canada qui concluent un marché visant la construction, la conversion ou le changement de mission d'un navire, la refonte de mi-durée d'un navire ou une grande refonte dans un chantier maritime du Canada.

Nous pourrions remettre au travail les chantiers maritimes du Québec, de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et jusqu'en Colombie-Britannique, soit partout au pays. Je parle ici d'environ 25 000 personnes. Ils doivent se procurer les pièces, l'équipement et tout cela est produit dans notre propre pays. Pourquoi ne nous occupons-nous pas de cette question? Pourquoi le gouvernement ne s'en est-il pas mêlé?

La firme Ernst & Young a établi en 1993, pour le compte du gouvernement, un rapport sur l'avenir de la construction navale au Canada. Il est dit à la page 119 de ce rapport que, si le gouvernement ne fait rien pour aider l'industrie à devenir plus concurrentielle, on estime que 5 000 emplois disparaîtront uniquement dans les chantiers maritimes.

À l'heure actuelle, 4 000 emplois se sont volatilisés à Saint John, Nouveau-Brunswick. Des gens sont venus de Louisiane, aux États-Unis, et ont interviewé nos gens. Ils leur ont dit qu'ils étaient les meilleurs constructeurs de navires qu'ils aient jamais rencontré et ils leur ont offert des emplois aux États-Unis. Pourquoi formerions-nous nos gens et les mettrions-nous au travail afin qu'ils construisent les meilleurs navires au monde, pour ensuite nous retourner et constater qu'ils s'en vont aux États-Unis ou ailleurs dans le monde en vue de construire des navires parce que nous n'avons pas bougé?

Plus tôt aujourd'hui, j'ai mentionné que je n'avais jamais vu dans un tel état la première ville à avoir été dotée de la personnalité

Les crédits

morale au Canada en vertu de la Charte royale, soit ma ville, qui vient tout juste de célébrer son 215^e anniversaire il y a deux semaines. Notre ville était en plein essor en 1993. Les jeunes qui fréquentaient l'université Bishop empruntaient VIA Rail. Lorsque le dernier train de passagers de VIA Rail est venu dans ma ville, je suis allée rencontrer les passagers et ils avaient les larmes aux yeux. Ils ont dit «M^{me} Wayne, nous devons faire quelque chose.»

Nous avons essayé. Je dois dire que, si nous voulons mettre les Canadiens au travail et permettre aux hommes et aux femmes de nourrir leurs enfants, de leur donner un sentiment de dignité, de les élever et de les éduquer, nous devons voir à ce qu'ils aient du travail tous les jours et qu'ils aient de l'argent dans leurs poches. La seule façon d'y parvenir, de créer des emplois et de faire avancer l'industrie, c'est de garantir tous les modes de transport. Il faut éviter d'en faire un enjeu politique.

J'ai parlé tout à l'heure de ce qui arrive chez nous. Dans l'industrie sucrière, par exemple, les députés savent-ils que la raffinerie de sucre a été améliorée par le gouvernement précédent? À son arrivée au pouvoir, qu'est-ce que le gouvernement actuel a fait de la plus ancienne raffinerie de sucre du Canada? Il est allé aux États-Unis et a conclu une entente avec les Américains pour qu'ils expédient—par camion, par navire et par tout autre mode de transport—plus de 100 000 tonnes de sucre au Canada et il a réduit notre quota à 8 000 tonnes. Nous avons donc éliminé le travail de camionneurs, d'expéditeurs et même de transporteurs aériens.

● (1305)

Je ne suis pas très optimiste face à l'avenir. Je m'inquiète vraiment de ce qui va nous arriver, dans les provinces maritimes. Selon le rapport de la firme Ernst & Young, il est clair qu'il est nécessaire de mettre en place une politique sur la construction navale. Sur les 68 pays où il se fait de la construction navale aujourd'hui, il y en a 67 qui ont une politique nationale sur la construction navale. Notre pays est le seul qui n'en a pas.

Que le FMI appuie financièrement les chantiers navals asiatiques a de quoi inquiéter. Au bout du compte, c'est l'argent des impôts versés par les travailleurs de nos chantiers navals qui est peut-être utilisé pour les priver de travail et subventionner injustement la concurrence par l'intermédiaire du FMI.

Je veux que nos gens aient un sentiment de dignité. Je veux qu'ils soient traités équitablement. Je voudrais que la Chambre des communes comprenne mieux la région de l'Atlantique, parce qu'elle ne la comprend pas actuellement, et les habitants de cette région en souffrent terriblement. Je vais continuer de lutter pour notre population jusqu'à ce que tous les modes de transport soient rétablis là où ils le devraient.

M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PC): Monsieur le Président, le Nouveau-Brunswick n'a pas de défenseur plus énergique que la députée qui vient d'intervenir.

La députée a parlé des chantiers navals de notre province, le Nouveau-Brunswick, et spécialement ceux de Saint John. Il y a une dizaine d'années, le gouvernement du Canada a accordé le plus gros

contrat jamais vu, je crois, au secteur privé pour la construction de nos frégates. Ce contrat a accompli deux choses: il a non seulement fourni du travail à nos constructeurs de navires—dont la députée a souligné la compétence et le niveau d'excellence—mais il a aussi renforcé nos forces militaires, un objectif pour lequel le gouvernement actuel n'a pas fait grand-chose.

L'observation que je veux faire et la question que je veux adresser à la députée ont trait à une politique nationale de construction navale. La députée a fait remarquer dans son intervention que, faute d'une politique de construction navale, il y a maintenant 4 000 travailleurs de moins dans la ville portuaire de Saint John. En fait, je pense que nous sommes le seul pays industrialisé dans le monde occidental à ne pas avoir de politique nationale de construction navale. Les États-Unis en ont une, bien que nous ne voulions jamais l'admettre ni eux non plus, mais ils en ont une en termes de stimulants fiscaux et ainsi de suite. C'est la même chose dans les pays européens.

Quand le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick a cherché à acquérir un nouveau traversier pour assurer la liaison de Grand Manan, dans la circonscription de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, je crois que le chantier naval qui a obtenu le contrat se trouvait aux Pays-Bas. Là encore, il s'agit d'un pays qui a une politique de construction navale.

Dans l'état actuel des choses au Nouveau-Brunswick et dans le reste du Canada, quand des provinces, des villes ou des entreprises privées cherchent à acquérir un navire, elles trouvent souvent une soumission moins élevée chez ces autres pays dont le gouvernement a une politique qui encourage ses chantiers navals.

Comment le gouvernement explique-t-il à la députée le fait que nous n'avons pas de politique de construction navale pour venir en aide à ces constructeurs qui ont besoin d'aide et, ce faisant, aider le Canada et les provinces?

Mme Elsie Wayne: Monsieur le Président, je signale au député que je suis intervenue 28 fois aux Communes au sujet de la construction navale et que le ministre de l'Industrie me sert chaque fois la même réponse. «Nous avons une politique nationale en matière de construction navale.»

Cette politique date du début des années 1980, époque où tous les pays membres de l'OCDE avaient conclu un accord à ce sujet. Or nous sommes les seuls à y adhérer à ce jour.

Pour régler notre problème, il suffit de deux ou trois choses. D'abord, améliorer notre compétitivité. On calcule que chaque emploi de journalier de chantier naval entraîne la création d'au moins deux autres emplois dans le secteur des services généraux. Il n'y a pas que nous; il y a aussi les entreprises.

● (1310)

J'ai rencontré à Ottawa les porte-parole de l'Association canadienne de la construction, il y a quelques semaines. L'association représente aujourd'hui une masse salariale de 31 milliards de dollars. De ces 31 milliards de dollars, 16 milliards sont versés au gouvernement fédéral au titre des impôts, pour que nous puissions créer des emplois dans d'autres industries.

Les crédits

Nous devons nous pourvoir d'une politique nationale de construction navale et, lorsque ce sera chose faite, nous en observerons les retombées dans les provinces maritimes. Cela me fait mal au cœur d'entendre dire que les habitants de ces régions attendent, la main tendue. Non. Ils ne sont pas là à attendre la main tendue. Nous exportons à l'étranger et depuis des siècles le grain produit dans le Centre et l'Ouest du Canada. Nous tenons à garder les Canadiens au pays. Nous voulons que les Canadiens et les leurs demeurent au Canada et nous pouvons y arriver en adoptant une politique nationale de construction navale.

M. Lynn Myers (Waterloo—Wellington, Lib.): Monsieur le Président, je voulais poser une question à la députée de Saint John, mais je suis certain qu'elle écoute attentivement et qu'elle pourra y réfléchir et me répondre plus tard.

Comme les députés le savent, la députée de Saint John est une personne très passionnée, qui défend toujours des causes qu'elle estime valables, et je respecte beaucoup cette attitude.

Au récent congrès d'orientation du Parti progressiste conservateur, il me semble que le parti voulait consacrer 23 milliards de dollars par année à la réduction de la dette et 100 milliards de plus à la réduction des impôts au cours des quelques prochaines années. Il y consacrerait au total plus de 200 milliards de dollars, avant même de dépenser un sou pour les infrastructures du secteur extrêmement important des transports.

Il y a un instant, la députée a évoqué le début des années 1980. C'était l'époque de M. Mulroney et des déficits élevés. Elle le sait mieux que moi. En fait, même l'ancien collègue de la députée, M. Crosby, un des ardents partisans de M. Mulroney, avait contesté la sagesse de cette idéologie. J'ai pensé que ce serait une bonne question à poser à la députée de Saint John, mais je suis certain qu'elle va me répondre une autre fois.

C'est un grand honneur d'aborder ce sujet. Il est extrêmement important, car le gouvernement prend des mesures dans ce secteur. Je suis heureux de parler des nombreuses initiatives en cours qui donnent directement suite à la motion, aussi peu judicieuse soit-elle, que les progressistes conservateurs ont présentée.

La première priorité de Transports Canada est la sécurité. Nous le savons tous et nous appuyons cet objectif, car il est primordial. Nous avons toujours eu pour objectif d'appliquer des normes de sécurité élevées dans les services de transport. Grâce à cela, les Canadiens peuvent compter sur l'un des systèmes de transport les plus sûrs au monde. Tous les pays ne peuvent pas en dire autant, je pense donc que nous devrions être reconnaissants d'avoir ce genre d'avantages en place grâce à ces initiatives.

La sécurité du système canadien de transport demeure une initiative prioritaire pour le gouvernement fédéral. Cet engagement se retrouve dans toutes les activités de Transports Canada. Je prétends et les habitants de Waterloo-Wellington, la région que je représente, abondent dans mon sens, que c'est réellement un bon objectif.

Le ministère concentre ses efforts sur l'élaboration de programmes de sécurité pratiques, de règlements efficaces et sur la surveillance du respect des règlements et des normes. En particulier, il

réglemente et coordonne les questions relatives à la sécurité dans plusieurs secteurs. Je voudrais prendre un instant pour les énumérer: l'aéronautique, les aéroports, la navigation aérienne et maritime, les installations maritimes, la navigation commerciale, les nouvelles normes relatives aux véhicules automobiles, les chemins de fer ainsi que les ponts et les canaux entre les provinces ou entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

Au Canada, la sécurité des transports est une responsabilité partagée entre de nombreux intervenants dont le fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités ainsi que l'industrie et des organismes non gouvernementaux.

Transports Canada travaille en étroite collaboration avec tous les intervenants pour d'assurer des normes de sécurité des transports très strictes, et plus particulièrement avec le Bureau de la sécurité des transports et les gouvernements provinciaux afin de maintenir la sécurité du système à l'échelle nationale. Il y a également coopération avec des offices et des organismes de gouvernements étrangers au sujet de plusieurs initiatives internationales concernant la sécurité. Cela est important aux plans bilatéral et multilatéral.

• (1315)

Comme je l'ai déjà dit, le système de transport du Canada est considéré comme l'un des plus sûrs du monde. Les statistiques sur les incidents dans les transports maritimes, aériens et ferroviaires publiées par le Bureau de la sécurité des transports font ressortir en longue période une tendance à la baisse du nombre et du taux d'accidents, et du nombre des victimes. De la même façon, le bilan du Canada en matière de sécurité routière s'est constamment amélioré au cours des dernières décennies. C'est important, parce que c'est ce que les Canadiens souhaitent. C'est ce qu'ils attendent de leurs systèmes de transport.

En 1999, les accidents dans les transports aériens, maritimes et ferroviaires ont été de 18, de 16 et de 6 p. 100 respectivement inférieurs à la moyenne des cinq années précédentes. Pour ce qui est des victimes, leur nombre a diminué de 20 p. 100 dans l'aviation, de 17 p. 100 dans les transports maritimes et de 6 p. 100 dans les transports ferroviaires. Dans le secteur de l'aviation, le nombre d'accidents mettant en cause des appareils immatriculés au Canada a atteint son plus bas niveau en 25 ans. Les collisions sur les routes ont également été à leur plus bas niveau pendant la même période.

Transports Canada cherche à avoir le système de transport le plus sûr du monde, ce que nous souhaitons tous également, je l'espère. Les résultats à long terme sont la protection de la vie et de la santé des Canadiens, de l'environnement et des biens, et le maintien de la confiance du public dans la sûreté et la sécurité de notre système de transport. Le ministère doit déployer des efforts constants: information, sensibilisation à la sécurité, adoption de politiques efficaces et de règles, surveillance incessante du système de transport et application des lois régissant la sécurité des transports.

Il est reconnu que la sécurité des transports est une responsabilité commune des autorités fédérales et provinciales ainsi que du secteur des transports. N'oublions pas non plus les voyageurs, qui sont un élément crucial de l'équation.

Les crédits

Le gouvernement tend à insister davantage sur une réglementation axée sur la performance; les transporteurs doivent montrer des résultats. On réclame ce régime de responsabilité. Monsieur le Président, vous le souhaitez, tout comme moi, les parlementaires et l'ensemble des Canadiens le souhaitent.

De cette façon, l'industrie est davantage tenue de prouver que ses pratiques sont sûres, qu'elle encourage la mise en oeuvre de pratiques sûres et que les données sur la sécurité sont systématiquement transmises à tous les partenaires d'une manière utile.

On utilise ainsi la gamme complète des outils d'application qui existent pour favoriser le recours à des pratiques sûres et réduire les risques. Cela ne signifie pas que la détermination du ministère à intervenir au besoin est moindre; il a plutôt l'intention de moins se fier aux approches traditionnelles fondées sur le contrôle et les directives.

Sur un autre plan, je tiens à souligner, car c'est primordial, que le ministère use de stratégies de grande envergure pour réagir à son milieu des affaires. Par exemple, il continue de favoriser, dans les groupes liés au transport, le développement d'une nouvelle culture en matière de sécurité, en collaborant avec l'industrie et les autres intervenants pour élaborer des systèmes et des programmes visant à promouvoir l'adoption et le renforcement de pratiques sûres.

Il incite les gens à remplacer les règlements. Lorsque des règlements s'imposent, il met l'accent sur les efforts de réglementation et sur l'objectif de sécurité à atteindre au lieu d'insister sur le processus qui permettra de l'atteindre. C'est important de le souligner car cette attitude en dit long sur l'orientation du ministère.

Dans cet univers technologique, les organisations gouvernementales doivent regrouper des données compilées de diverses façons et sur divers supports. Les organisations qui considèrent la sécurité comme une priorité doivent donc permettre un accès sélectif à leurs données afin de les partager avec les partenaires et les intervenants pour qu'on puisse servir les Canadiens avec plus d'efficacité et d'efficience. C'est important pour nous tous.

C'est pourquoi Transports Canada a décidé d'établir un cadre de gestion des données sur la sécurité afin de favoriser le partage et l'accès permanent aux données et d'assurer l'intégrité des données sur la sécurité. Pour les mêmes raisons, tant à l'échelle internationale que nationale, Transports Canada joue un rôle actif dans la modernisation des systèmes de gestion de l'information et se concentre sur la collecte de données et d'informations sur la sécurité qui permettent de mesurer les résultats. L'analyse des politiques qui s'ensuivront contribuera aussi largement à l'implantation d'une culture plus propice à la sécurité.

• (1320)

En collaboration avec des partenaires, Transports Canada est en train d'élaborer des mesures communes de sécurité et des consultations systématiques et constructives. Comme je l'ai dit plus tôt, la sécurité n'est pas la responsabilité du Canada et de Transports Canada uniquement, nous partageons tous collectivement cette responsabilité. Reconnaisant cela, le ministère favorise des relations constructives avec les parties concernées en élaborant des

programmes communs de promotion et de sensibilisation en matière de sécurité et en participant à de tels programmes, en continuant de participer à des forums et des programmes d'échange, en cernant et en répondant aux préoccupations des parties concernées et en reconnaissant et récompensant leur contribution à la sécurité des transports.

L'une des meilleures façons d'établir des relations constructives et bénéfiques avec l'industrie, d'autres organismes gouvernementaux, les exploitants d'entreprises de camionnage, les associations d'usagers et le public, c'est de collaborer avec eux et de les consulter fréquemment à propos des programmes importants de sécurité. Ensemble nous élaborons de nouvelles méthodes de promotion de la sécurité et de nouvelles façons de mieux servir le public.

Transports Canada entend contribuer davantage à la sécurité des transports en se tournant vers l'avenir et en s'assurant que ce que nous faisons est lié à des objectifs et des résultats clairs. Pour ce faire, il s'emploiera notamment à gérer les risques de façon plus systématique. Cela veut dire discuter continuellement avec le public et les autres parties concernées à propos de ce qui constitue un niveau de risque acceptable, améliorer la cueillette des données, la qualité des données et leur partage, améliorer les outils analytiques servant à mesurer les résultats et à déterminer les dangers et les tendances et, finalement, évaluer le niveau de risque en adaptant ses programmes de sécurité et ses ressources afin de pouvoir régler adéquatement tout problème de sécurité qui surviendrait.

Avec la bonne information et la bonne analyse, le ministère pourra mieux cerner les tendances en matière sécuritaire, mieux discerner les manquements à la sécurité et investir ses ressources là où elles seront le plus efficaces.

En ce qui concerne la réglementation, je voudrais si possible signaler que l'on améliore les outils, les pratiques et les techniques en trouvant d'autres instruments de politique économique et d'autres façons de vérifier la conformité à la réglementation afin de promouvoir et de renforcer des pratiques sûres qui fassent que les mesures, les règles et les normes en matière de transports soient accessibles et faciles à comprendre et en recourant davantage à des notes explicatives, à des guides, à de la formation et au soutien des politiques, règlements et normes du ministère. C'est ainsi qu'on définit clairement des objectifs mesurables à partir desquels on évalue les politiques, les règlements et les normes et qu'on lie l'utilisation d'instruments de politique économique aux objectifs en matière de sécurité, les objectifs mêmes dont j'ai parlé au début.

Le ministère intervient aussi sur la scène internationale en contribuant à l'établissement de normes internationales et d'autres mesures aptes à faire épargner de l'argent au ministère et à tous les Canadiens. Nous devrions en être fiers et féliciter Transports Canada pour son excellent travail et sa perspicacité dans ce domaine fort important.

Le ministère participe aussi à des tribunes nationales et internationales sur la sécurité des transports et profite de toutes les occasions de développer, d'améliorer et de promouvoir la technologie et les pratiques canadiennes en matière de sécurité. Ce sont là des aspects complémentaires de notre système de transports sûr, mais ceux-ci constituent d'importants atouts qui permettent à Transports

Les crédits

Canada de maintenir nos normes élevées en matière de sécurité. Quel objectif extraordinaire, non seulement pour les parlementaires, mais pour tous les Canadiens, où qu'ils vivent dans ce magnifique pays qui est le nôtre!

En agissant ainsi, Transports Canada ouvre aussi la porte de marchés internationaux aux entreprises canadiennes, en ce qui concerne la sécurité ainsi que les pratiques et les technologies respectueuses de l'environnement. Cela représente un énorme avantage pour notre cycle économique et nos entreprises!

Par la même occasion, le ministère profite de la reconnaissance internationale que ses spécialistes de la sécurité ont acquise afin de promouvoir les meilleures pratiques et compétences possibles. Transports Canada travaille en étroite collaboration avec les personnes concernées afin de commercialiser à l'échelle internationale les pratiques et les mesures canadiennes de sécurité dans les transports.

J'ai pris un peu de temps pour expliquer les stratégies globales qui sont en place et qui visent à maximiser les répercussions sur la sécurité dans les transports. Transports Canada a terminé ou mène actuellement plusieurs projets qui cadrent bien avec les orientations stratégiques que je viens de mentionner.

• (1325)

Je tiens à souligner, entre autres choses, que le ministère a revu la Loi sur la sécurité ferroviaire et qu'il est en train de moderniser la Loi sur la marine marchande du Canada. Des règlements clairs ont été rédigés sur le transport des matières dangereuses et sur la sécurité, pour les systèmes de gestion ferroviaire, et ils ont été publiés récemment dans la partie I de la *Gazette* du Canada.

Il existe actuellement des mécanismes de consultation bien structurés, comme le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, le Conseil consultatif maritime canadien et le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire. Ces aspects sont dignes de mention, car ils témoignent de l'engagement du gouvernement dans ce domaine très important.

Plusieurs projets de sensibilisation et d'éducation sont en cours, dont le programme Direction 2006 dans le domaine ferroviaire et le programme Vision sécurité 2001 dans le domaine de la circulation routière, projets qui laissent une large place à la participation de l'industrie et des provinces. Le ministère a aussi élaboré des plans stratégiques modaux, dont le plan Vol 2005 à l'égard de l'aviation civile et un document sur la voie à suivre dans le transport maritime. Ce sont là des initiatives visionnaires qui montrent bien l'engagement du gouvernement dans ces domaines importants du transport.

Le ministère et mon discours d'aujourd'hui font ressortir les objectifs stratégiques qui ont été fixés et qui témoignent de la vision à long terme ainsi que de l'orientation stratégique de Transports Canada en matière de sécurité dans les transports au Canada. Le gouvernement vise à prendre des mesures pour maintenir notre système qui jouit d'une sécurité de premier ordre, ce à quoi nous devrions applaudir, sachant que, partout dans le monde, le Canada est reconnu comme étant un pays disposant d'un des systèmes les plus sécuritaires, voire du système le plus sécuritaire dans le monde.

Compte tenu de toutes les initiatives en cours, les Canadiens peuvent avoir l'assurance que nous nous efforçons constamment d'améliorer un système qui est déjà très bon, ainsi qu'un excellent dossier en matière de sécurité des transports qui a été établi au fil des ans. Nous devrions en être fiers, et la plupart des Canadiens le sont sans doute.

En réponse à la question soulevée par l'opposition, je dirai simplement sans l'ombre d'un doute que le gouvernement fédéral continue d'exercer le leadership auquel s'attendent les Canadiens dans ce très important domaine. Je peux même dire que les habitants de Waterloo—Wellington, mes électeurs, comme la plupart des Canadiens où qu'ils vivent dans notre beau et grand pays, comprennent les initiatives que nous avons prises en matière de sécurité, et en sont fiers.

Les Canadiens sont fiers de ce que nous avons fait. Ils croient en la capacité du gouvernement de continuer sur la même lancée dans l'avenir non seulement avec clairvoyance, mais avec le genre de notions qui soulignent notre détermination à faire pour le mieux dans les transports au Canada. Nous savons que c'est ce que les Canadiens veulent, qu'ils s'attendent à cela et qu'il le méritent.

Les Canadiens savent que le gouvernement continuera de leur assurer une bonne gestion qui leur est essentielle d'un océan à l'autre. Je puis donner l'assurance à la Chambre que le gouvernement continuera de le faire d'une manière conforme aux valeurs canadiennes. Pourquoi le faisons-nous? Nous le faisons parce que c'est ce qu'il faut faire et que c'est ce que les Canadiens veulent que nous fassions dans ce très important domaine.

M. Mark Muise (Ouest Nova, PC): Monsieur le Président, je viens de la Nouvelle-Écosse, plus précisément de la circonscription de Ouest Nova. Il y a deux ou trois points qui ressortent clairement lorsque nous parlons des transports, notamment la route 101, qui a fait une cinquantaine de victimes depuis 1993. C'est une route assez dangereuse, et certaines préoccupations me viennent à l'esprit. Premièrement, il faut élargir le tronçon entre Halifax et Yarmouth à quatre voies sur la plus grande distance possible. Deuxièmement, il y a un tronçon de route entre Digby et Weymouth, dans ma circonscription, qui n'est pas encore achevé et c'est quand même essentiellement la route principale. Cela crée beaucoup de problèmes en ce qui a trait à la sécurité et au tourisme et aussi à d'autres égards.

Un gouvernement qui perçoit plus de 4 milliards de dollars en taxe sur les carburants chaque année et qui ne retourne qu'un maigre 4 p. 100 aux provinces est une grande source de préoccupation pour moi.

L'autre point que je veux mentionner, c'est que, dans le budget de 1999-2000 pour la Nouvelle-Écosse, un fonds de 1,8 million de dollars a été créé pour les autoroutes, sous un gouvernement libéral, soit dit en passant. Pour l'exercice 2000-2001, sous un gouvernement conservateur, le montant transféré a été de zéro.

• (1330)

J'ai une question à poser à mon collègue d'en face. Que fera le gouvernement fédéral, avec les provinces, afin de voir à ce que nous ayons des routes sûres et un financement adéquat de la part du gouvernement fédéral pour le réseau routier?

Les crédits

Un autre point que j'ai oublié de mentionner dans mes remarques, c'est qu'il ne s'agit pas seulement de l'élargissement à quatre voies ou encore de l'achèvement de la route 101, mais aussi de l'état de nos routes. On les a laissées se détériorer au point où c'est presque dangereux de conduire sur certains tronçons de ces routes.

M. Lynn Myers: Monsieur le Président, il y a des endroits d'un bout à l'autre du pays où nous continuons de faire le travail nécessaire afin d'avoir des routes qui correspondent aux attentes des populations locales. En tant que gouvernement, nous allons continuer à agir de cette façon.

Le député a raison et je l'en remercie. Nous allons travailler très fort avec nos homologues provinciaux et territoriaux, comme nous l'avons fait dans le passé, pour s'assurer que les routes soient réparées et aménagées conformément aux besoins locaux. À cette fin, justement, il importe de collaborer avec nos partenaires provinciaux et territoriaux.

Le député a fait allusion aux taxes sur le carburant et à la nécessité d'affecter une partie de cet argent au réseau routier. Ces remarques sont très troublantes, en ce sens qu'elles me semblent insincères, si je peux employer ce terme. Il n'y a pas si longtemps, lors de la dernière campagne électorale pour être précis, les députés conservateurs mentionnaient que le budget de Transports Canada allait être réduit de 35 millions de dollars.

Ils disaient une chose avant et ils en disent une autre maintenant. Ce sont les maîtres de la volte-face. Ils sont encore une fois en train de voir de quel côté souffle le vent, alors qu'ils devraient se pencher sur le véritable problème et dire ce qui s'impose.

Nous, du côté du gouvernement, disons ce qui s'impose. Nous agissons en fonction des besoins, en fonction des attentes de nos électeurs. Nous travaillons très fort. Au lieu de faire des volte-face comme les conservateurs, le ministre des Transports et ses homologues provinciaux et territoriaux ont travaillé très fort afin d'adopter une approche uniforme et de mettre en place l'infrastructure en matière de transport dont les Canadiens ont besoin et, bien franchement, qu'ils méritent.

Nous allons continuer à travailler dans ce sens, d'une manière qui corresponde aux attentes des Canadiens, sans manifester l'insincérité qui caractérise les progressistes conservateurs.

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il faut beaucoup de courage pour faire un discours comme celui de mon collègue d'en face.

Je demanderais au député de fournir des renseignements sur un pays, au Canada ou en Europe, qui verse aux provinces à peine quatre cents par dollar qu'il touche de la taxe d'accise. Je puis dire d'ores et déjà qu'aucun pays au monde verse 4 p. 100 de ce qu'il perçoit auprès des automobilistes et des camionneurs. J'ai honte de dire que le gouvernement s'est doté d'une vision. C'est du vol.

M. Lynn Myers: Monsieur le Président, je rappelle au député d'en face qu'il n'y a pas de pays au Canada. Nous sommes un pays.

Quand les députés de l'alliance réformée s'appelaient encore les réformistes, je veux dire ces extrémistes d'en face, ils ont publié un désormais tristement célèbre guide bleu qui disait que le Parti réformiste souhaitait la suppression de toutes les mesures qui isolaient les entreprises, les industries, les institutions financières, les professions et les syndicats de la concurrence intérieure et étrangère. Ils étaient prêts à éliminer tout soutien nécessaire aux transports et à leurs infrastructures. À les entendre, ils élimineraient toutes les subventions que l'on connaît dans ce domaine on ne peut plus important. Ils supprimeraient tout ce qu'ils pourraient pour défendre les régions de notre grand pays.

• (1335)

Pourquoi feraient-ils cela? Oui, dites-moi, pourquoi feraient-ils cela? S'ils faisaient cela, c'est parce c'est une bande de partisans de l'impôt à taux uniforme, fixé à 17 p. 100. Tout ce qu'ils veulent, c'est faire disparaître la bonne manière de gouverner. Ils veulent se départir de la manière efficace et responsable de gouverner. Ils veulent éliminer tout ce que les Canadiens ont à coeur. Ces extrémistes, c'est un scandale.

M. Ken Epp: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. À de nombreuses reprises, la présidence a statué sur le nom qui doit être utilisé pour notre parti. C'est l'Alliance canadienne. Le député a fréquemment utilisé un autre nom aujourd'hui. Je me demande si vous pourriez le rappeler à l'ordre et lui demander de respecter la décision de la présidence.

Le vice-président: La présidence a été très attentive à ce qu'a dit le député de Waterloo—Wellington. Il me semble qu'il a dit «lorsque les députés d'en face s'appelaient réformistes». Il a ensuite cité un document qui, apparemment, était un document des réformistes. J'ai cru comprendre qu'il utilisait cette terminologie pour cette raison.

Je ne pense pas qu'il ait utilisé le terme réformiste pour parler des députés de l'opposition officielle actuelle. Il a parlé des députés de l'Alliance canadienne lorsqu'ils s'appelaient réformistes. Je crois que ce sont les termes qu'il a utilisés.

Le député de Elk Island pourrait peut-être vérifier les «bleus» et, s'il trouve d'autres erreurs, la présidence examinera volontiers la question et appliquera les décisions uniformes qu'elle a déjà prises sur ce point important.

M. Lynn Myers: Monsieur le Président, je termine en disant que dans le même énoncé de principes des gens du parti réformé qu'est l'Alliance, on disait que le Parti réformiste s'opposait à ce que les fonds destinés au programme d'infrastructure soient utilisés pour des projets qui pourraient être mieux administrés par le secteur privé. C'est honteux. Imaginez, ils disaient cela alors et aujourd'hui, ils appuient la motion.

Ces gens sont maîtres en matière de volte-face. Ils disent une chose quand ça les arrange et une autre lorsqu'ils veulent faire passer un message dans une autre région du pays. Ils sont très bons à ce petit jeu. Ils sont très bons pour ce qui est de dire une chose à l'est et une autre à l'ouest. Ils sont très bons pour ce qui est de dire une

Les crédits

chose au nord et le contraire au sud. Voilà comment sont ces gens. C'est malheureux.

J'écoutais ce que disait la députée de South Surrey—White Rock—Langley. Que disait-elle? Elle est allée jusqu'à dire que, s'agissant des Transports, son parti voulait un plan central pour une stratégie nationale continentale. Imaginez un peu. Imaginez-vous. Ces gens sont extrémistes à l'extrême, si c'est possible. Imaginez un peu ce qu'ils sont en train de dire.

Nous devons réfléchir à la direction qu'ils prennent. Le genre de choses qu'ils préconisent ferait basculer la base même de l'identité canadienne. Le genre de choses qu'ils font détruirait les valeurs mêmes qui font ce grand pays qui est le nôtre.

Le gouvernement ne permettra pas ce genre d'inepties. Nous serons fermes, car nous savons que notre système de transports est le plus sûr du monde, sans exception. Nous continuerons dans la voie que nous nous sommes fixée car c'est cela que veulent les Canadiens. Ils ne veulent pas de la politique de ces gens qui consiste à toujours faire des griefs.

M. Howard Hilstrom: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Le député a employé le mot «extrémiste» en parlant de moi et des députés de l'opposition de ce côté-ci de la Chambre. Il l'a dit sur un ton si désobligeant, que mes privilèges et ma réputation aux Communes en sont atteints. Quand il parle d'extrémisme, c'est le député qui donne un exemple de l'extrémisme dont font preuve les libéraux, au point d'en être ridicules.

Le vice-président: Le député a soulevé un argument sans doute intéressant, mais il n'y a pas matière à rappel au Règlement.

M. Lynn Myers: Monsieur le Président, le député me fournit l'occasion de rappeler encore une fois la grande susceptibilité des députés de l'opposition. Je trouve intéressant de les voir durant le débat s'évertuer, et le mot clé est «s'évertuer», à nous adresser des reproches. Mais quand vient leur tour de subir des reproches, ils le prennent très mal. Or on ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre.

• (1340)

Voici où je veux en venir. Nous, les ministériels, continuons à garantir la sécurité de nos transports. Nous fournirons les ressources nécessaires pour la mise en place de l'infrastructure appropriée.

J'invite tous les députés à voter en conséquence. La motion n'a pas raison d'être de ce point de vue. Nous continuerons de travailler avec grande efficacité pour le bien des Canadiens, au contraire des députés d'en face qui semblent vouloir démanteler le Canada, province par province.

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis très heureux, au nom de l'Alliance canadienne, de redémarrer ce débat afin qu'il y ait une juste interaction entre les partis au lieu que seuls les libéraux prennent la parole sur le sujet.

Le Parti progressiste conservateur a présenté une motion de l'opposition à propos de la question du transport. Je suis d'accord

qu'il s'agit d'une question importante dont nous devons débattre, car le gouvernement fédéral, comme tous les gouvernements provinciaux, n'a pas su gérer ses fonds de façon à maintenir nos infrastructures de base, surtout nos routes et nos chemins de fer, dans un état qui permette à l'économie de continuer de croître. C'est pourquoi nous sommes presque en situation de crise en ce qui concerne nos routes partout au Canada, non seulement dans l'Ouest.

À écouter mon discours, je crois que l'on verra que le manque d'argent n'est pas la cause de cette crise. Les impôts élevés perçus par le gouvernement libéral lui rapportent énormément. Le problème, c'est la façon dont il dépense cet argent qu'il prend aux Canadiens.

Le secteur des transports constitue la structure de notre pays et le moteur de notre économie. Il est si important qu'en le laissant aller, comme l'a fait le gouvernement en percevant des impôts élevés et en ne remettant pas cet argent prélevé aux provinces pour qu'elles les investissent dans les routes, notre position concurrentielle a été minée. Le commerce international du grain offre un très bon exemple de ce manque de capacité concurrentielle. Certains de nos plus importants clients, tels le Japon et les pays de la région Asie-Pacifique, en sont arrivés à la conclusion que nous n'étions pas en mesure de livrer notre grain de façon à leur inspirer suffisamment confiance pour qu'ils puissent nous considérer comme des fournisseurs fiables.

Je soulève ce point parce que, à mon avis, il a un lien direct avec le transport ferroviaire. Le gouvernement a l'occasion aujourd'hui de régler le problème du transport ferroviaire en mettant sur pied un système commercial concurrentiel sur une base contractuelle. Au lieu de cela, on nous propose plutôt de maintenir le système de transport gouvernemental imposé d'en haut et fortement réglementé que toutes les parties en cause ont jugé inefficace, peu responsable et incapable de fournir à nos clients la quantité de grains dont ils ont besoin en temps opportun.

Le gouvernement est en grande partie responsable de l'état dans lequel se trouve notre système de transport et de la nécessité de tenir un débat ici à la Chambre pour lui fournir des idées sur la façon de régler le problème.

En plus des exportations, il y a également le transport interprovincial qui revêt une importance vitale. Bon nombre de produits sont acheminés d'une province à l'autre. Il suffit de se déplacer entre le Manitoba et le nord-ouest de l'Ontario pour se rendre compte que le réseau routier n'est absolument pas en mesure d'assurer de façon efficace le transport des biens entre le Manitoba et l'Ontario, entre l'Est et l'Ouest.

• (1345)

Il est évident que cette route nationale, dont le gouvernement a la responsabilité, n'a pas été améliorée au fil des années.

Dans la circonscription de Selkirk—Interlake, nous avons des sociétés d'exportation comme la Gerdau Steel. Beaucoup de nos produits agricoles doivent être exportés par rail et par camion vers différents pays. Nous exportons également des produits du porc par avion vers des endroits comme la Russie et l'Asie.

Les crédits

Si les transports routiers, ferroviaires et aériens ne sont pas maintenus en bon état, notre économie continuera de souffrir à cause d'une désorientation dans les dépenses du gouvernement fédéral.

Les gens demandent: «Le gouvernement dépense. L'Alliance canadienne préconise de dépenser davantage pour les routes. D'où viendra l'argent?» C'est une de mes questions préférées. Étant donné les masses d'argent qui entrent dans les coffres du gouvernement fédéral, il devrait y en avoir suffisamment pour pourvoir aux besoins dans les domaines de la santé, des routes, du transport ferroviaire et tout ce qui s'impose dans le domaine des transports.

S'il n'y a pas assez d'argent, abstraction faite des nominations par favoritisme et du gaspillage et des abus observés à DRHC, c'est à cause des dépenses. Je voudrais vous en donner quelques exemples. Je n'insisterai pas sur ce point car il y a des choses que les gens trouvent choquant d'entendre. Au Manitoba, on a dépensé 15 000 \$ pour accrocher des lapins morts à des arbres en guise d'oeuvre d'art. La section locale de la société protectrice des animaux n'a même pas jugé bon de condamner cet artiste ou le fait que des fonds fédéraux avaient servi à monter ce genre d'exposition. On ne peut pas y voir autre chose que du gaspillage. À Paris, les Affaires étrangères ont monté à l'ambassade une mise en scène qu'on ne peut que décrire comme une affaire de call-girl. Les Français pouvaient se rendre à l'ambassade et engager la conversation avec une femme habillée comme une prostituée. Là encore, on a dépensé des fonds publics fédéraux. Je pourrais continuer indéfiniment à évoquer de ces exemples dégoûtants de gaspillage par le gouvernement fédéral de fonds qui auraient pu être consacrés à notre système de transport.

Le transport par chemin de fer est certainement important pour nous tous ici aujourd'hui. Cependant, en tant qu'hommes et femmes politiques et députés, nous sommes censés agir avec un degré raisonnable de prudence et de prévoyance pour le plus grand bien de nos enfants et des futures générations. Mais ce n'est pas ce qui se fait en raison de la politique fiscale abusive du gouvernement, qui préfère s'emparer de l'argent des contribuables pour le dépenser en futilités plutôt que de le laisser aux municipalités et aux provinces pour qu'elles s'occupent de l'entretien des routes.

Je voudrais citer quelques faits. Les taxes fédérales sur l'essence ont augmenté de 500 p. 100 entre 1985 et 1995, passant d'environ 1,5 à 10 cents le litre. Le Parlement avait justifié les hausses par la nécessité de garder nos infrastructures et nos routes à un niveau supérieur.

Ottawa ne consacre à la réfection des routes que 5 p. 100 des cinq milliards de dollars qu'il perçoit en taxes sur l'essence. Je suppose que je pourrais parler à cet égard de promesses trompeuses. Les Canadiens ont été amenés à croire que, lorsqu'ils paient leurs taxes sur l'essence, ils pourront conduire sur des routes sûres qui constituent un mode de transport efficace.

• (1350)

Ces milliards de dollars qui s'en vont à Ottawa, envoyés par les Canadiens pour servir au réseau routier, ne sont en fait pas utilisés à cette fin et sont versés aux recettes générales.

En 1995, à titre de mesure de réduction du déficit, Ottawa a augmenté la taxe fédérale sur l'essence, la faisant passer de 8,5 cents à 10 cents le litre. Le déficit a disparu, mais la taxe est toujours là, autant que je sache. Une fois de plus je demande: est-ce de la supercherie? Est-ce de la mauvaise gestion? Quelle en est la raison? Peut-être que le gouvernement va nous le dire.

En outre, le gouvernement taxe les taxes. C'est la plus vile des situations. La TPS est calculée sur le prix de l'essence à la pompe, lequel comprend la taxe sur l'essence. C'est une taxe sur une taxe. Il me semble que le gouvernement n'a nullement l'intention d'investir la taxe sur l'essence dans le réseau routier; en fait ce n'est qu'une ponction fiscale de plus.

Le prix de l'essence au Canada est un sujet de grande préoccupation dans toutes les régions du pays. Selon les calculs qui ont été faits, sans les taxes provinciales et fédérales sur l'essence, cette dernière serait moins chère au Canada qu'aux États-Unis.

Il y a une solution au problème auquel nous nous heurtons. C'est un problème qui a été causé surtout par les décisions du gouvernement fédéral, qui en est à son deuxième mandat, et qui ne peut donc pas vraiment dire «nous le réglerions si nous avions le temps.» Il a eu depuis 1993 pour proposer un programme de routes national, pour augmenter le financement, pour éliminer le gaspillage et investir cet argent dans le transport routier et le transport ferroviaire.

Tout l'argent affecté aux routes et aux autres modes de transport provient essentiellement des budgets publics. D'aucuns feront valoir qu'un péage ne constitue pas un impôt ou une taxe. Je tiens cependant à signaler que les péages routiers sont des impôts, au même titre que tous les autres frais d'utilisation. Les routes existent pour le bénéfice de tous. Par conséquent, lorsqu'on impose un droit de péage, on impose en fait une taxe.

Un jour, j'ai écrit au ministre du Revenu afin de lui demander pourquoi les taxes sur le carburant ne pouvaient servir à la construction et à la réparation des routes. Le ministre m'a répondu que le gouvernement ne croit pas aux impôts spécialement affectés; autrement dit, il ne veut pas engager chaque année des dépenses à l'égard d'un problème précis. Pourtant, on devrait affecter des fonds au réseau routier chaque année, aussi longtemps que nous formerons un pays. Le gouvernement refuse de reconnaître qu'il a une responsabilité relativement à l'infrastructure du pays, y compris le secteur du transport et, en particulier, le réseau routier. Tant que le gouvernement ne reconnaîtra pas qu'il existe un besoin permanent de financement du réseau routier, nous allons être confrontés à la même crise année après année.

On a mentionné que le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta avaient reçu ou allaient recevoir environ 175 millions de dollars afin de compenser le fait que l'abandon de certaines lignes de chemin de fer secondaires force les agriculteurs à dépenser plus pour faire transporter leurs céréales jusqu'aux terminaux.

Encore une fois, on constate que le financement est insuffisant, car cet investissement de 175 millions de dollars sera réparti sur cinq ans et entre trois provinces. Je ne sais pas dans quelle mesure cette somme aidera à réparer une partie du réseau routier. Elle ne permettra certainement pas de construire de nouvelles routes.

Article 31 du Règlement

• (1355)

Le Président: Il reste environ six minutes au député pour terminer son discours. Il devrait peut-être utiliser les six minutes qui lui restent après la période des questions orales.

L'hon. David M. Collette: Monsieur le Président, je demande à mon collègue de l'Alliance canadienne de m'excuser de l'interrompre à ce stade-ci. Je suis heureux qu'il puisse terminer ses observations après 15 heures.

Il y a eu des discussions entre les partis pour revenir, du consentement unanime, à la présentation des projets de loi, afin que nous puissions étudier en première lecture le projet de loi sur le transport du grain. Je crois comprendre qu'il y a entente entre les partis pour permettre cela à ce stade-ci.

Nous tentons ainsi de faciliter la tenue rapide d'un débat en deuxième lecture cette semaine, afin que nous puissions renvoyer le projet de loi au comité. Cette mesure législative doit être adoptée par les deux Chambres avant les vacances d'été pour que les agriculteurs puissent en profiter dès le 1^{er} août, au début de la campagne agricole.

Le Président: Le ministre a-t-il la permission de présenter les motions?

Des voix: D'accord.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

L'hon. David M. Collette (ministre des Transports, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-34, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada.

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

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

BRADBOWDEN

M. Murray Calder (Dufferin—Peel—Wellington—Grey, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais reconnaître les exploits athlétiques remarquables de Brad Bowden, un talentueux élève du secondaire, dans ma circonscription, qui est vraiment très doué dans les sports.

Malgré son jeune âge, Brad a déjà remporté des médailles d'or. En mars, il a remporté l'or avec ses coéquipiers d'Équipe Canada au championnat mondial de hockey sur traîneau qui a eu lieu à South

Lake City, en Utah. Brad a réussi cet exploit extraordinaire tout en poursuivant ses études à l'école secondaire Westside, à Orangeville.

Récemment, Brad a aidé une autre équipe à remporter une médaille d'or. Il a été nommé le joueur le plus utile lorsque son équipe de Variety Village a remporté le championnat junior de l'Association canadienne de basketball en fauteuil roulant, à Toronto. Cette équipe a également remporté l'or en 1995 et 1996.

L'an 2000 est vraiment une bonne année pour Brad Bowden. Je me joins à d'autres membres fiers de notre collectivité pour le féliciter de ses merveilleux exploits sportifs.

* * *

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

M. John Reynolds (West Vancouver—Sunshine Coast, Alliance canadienne): Monsieur le Président, une des cruelles anomalies de notre système de justice pénale est sûrement la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition, qui autorise une libération d'office et accorde automatiquement une mise en liberté sous condition à tous les détenus qui ont purgé les deux tiers de leur peine.

Un sous-comité de la justice qui a examiné ce travestissement du système de détermination de la peine est venu à un cheveu de recommander l'élimination de la mise en liberté d'office. C'était avant que les députés libéraux qui siégeaient au comité ne changent d'avis, à la suite d'une courte visite au bureau du whip, et ne décident de donner foi à l'opinion du commissaire du Service correctionnel selon laquelle la libération d'office était une excellente idée.

On abuse abondamment de la mise en liberté d'office, mais le cas de Kelly James Bedard est le plus flagrant de tous. En 1994, il a été arrêté pour meurtre. Il avait tranché la gorge de sa victime. Il s'est livré à son massacre trois mois après avoir été mis en liberté, ayant purgé les deux tiers de sa peine pour voies de fait graves.

Aujourd'hui, Kelly est libre, en dépit d'une évaluation de la Commission nationale des libérations conditionnelles selon laquelle il risquait fortement de commettre des infractions avec violence. J'espère que les libéraux sont satisfaits.

* * *

LE BLYTH FESTIVAL THEATRE

M. Paul Steckle (Huron—Bruce, Lib.): Monsieur le Président, silence, quel talent éclate des banquettes!

Chaque année, depuis les 26 dernières saisons, le Blyth Festival Theatre fait la joie de ses auditoires en présentant des pièces de renommée mondiale relatant tous les aspects de notre histoire.

• (1400)

Je suis heureux d'informer la Chambre qu'une de nos députées est l'émule de Shakespeare. Je félicite la députée de Dartmouth, car

cette année, sa pièce intitulée *Corker* sera présentée au festival. Cette comédie satirique se moque de notre société et évoque les surprises que la vie nous réserve parfois.

Au nom des organisateurs du festival et des habitants de Blyth, j'invite tous les députés de la Chambre à feuilleter les brochures que j'ai fait parvenir à leur bureau et à se rendre au festival au cours de l'été.

* * *

CULTURELINK

Mme Sarmite Bulte (Parkdale—High Park, Lib.): Monsieur le Président, le 24 mai dernier, j'ai eu le plaisir de participer à l'inauguration et à la journée d'accueil de Culturelink, qui s'est réinstallé dans ma circonscription.

Mis sur pied en 1989, Culturelink est une organisation communautaire sans but lucratif qui facilite l'établissement de nouveaux arrivants à Toronto. Divers programmes y sont offerts afin de promouvoir l'autosuffisance, l'interaction positive et la compréhension entre la communauté d'accueil et celle des nouveaux arrivants, ainsi que le bien-être général de tous les participants.

Culturelink offre, entre autres, un programme d'accueil, un cercle de conversation anglaise et des ateliers de recherche d'emploi. Les ateliers incluent l'orientation professionnelle, la rédaction d'un curriculum vitae, des classes d'anglais langue seconde et des programmes pour les jeunes.

Culturelink existe grâce à des partenariats entre le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, le ministère du Patrimoine canadien, le gouvernement de l'Ontario, la ville de Toronto, la Counseling Foundation of Canada, United Way of Greater Toronto et la Fondation Trillium.

Je suis heureuse d'accueillir Culturelink dans Parkdale—High Park et je souhaite que son succès se poursuive dans ses nouveaux locaux.

* * *

[Français]

LE COMMERCE INTERNATIONAL

M. Denis Paradis (Brome—Missisquoi, Lib.): Monsieur le Président, à l'ère de la mondialisation, nos collectivités doivent faire leur place sur le vaste marché planétaire. Les élus municipaux et les responsables du développement économique sont conscients qu'il faut se donner les outils pour faire face aux nouveaux défis qui se présentent à nous tous.

C'est en informant nos gens, en leur offrant le soutien dont ils ont besoin que nous contribuons à faire de nos PME des joueurs importants sur la scène internationale. C'est pourquoi j'organisais en février une première Journée internationale, expérience que je renouvelle aujourd'hui avec les comtés du centre du Québec.

C'est une journée où on discute de commerce international, de processus contractuel, de l'ACDI et d'Équipe Canada. C'est une journée d'information sur des sujets d'ordre international qui peu-

Article 31 du Règlement

vent s'avérer utiles pour les élus municipaux et les responsables du développement économique.

Félicitations à mes collègues députés, notamment au député de Beauce et à celui de Bellechasse—Etchemins—Montmagny—L'Islet. Le dynamisme des gens qui sont ici aujourd'hui est le reflet de la vitalité de nos communautés.

* * *

[Traduction]

LA FISCALITÉ

M. Rob Anders (Calgary-Ouest, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je tiens à féliciter Robert Mundell, économiste de l'université Columbia qui a reçu le prix Nobel pour sa reconnaissance et sa promotion de l'efficacité.

M. Mundell vient de recevoir un diplôme honorifique de l'Université Queen's lors de la collation des grades du printemps 2000. Son approbation des régimes fiscaux de l'Estonie et de Hong Kong est appropriée. Un taux d'imposition uniforme réduit la complexité du régime d'impôt sur le revenu et stimule la productivité. C'est pourquoi l'Alberta adopte un taux d'imposition uniforme de 10,5 p. 100.

Pour sa part, l'Alliance canadienne prône un taux uniforme de 17 p. 100 aux fins de l'impôt fédéral sur le revenu. En outre, l'exemption personnelle de 10 000 \$ et la fin de la discrimination fiscale contre les gens mariés éliminerait des milliers de Canadiens des rôles d'imposition.

Félicitations à Robert Mundell et à tous les défenseurs du taux d'imposition uniforme. Espérons qu'un jour, les libéraux apprendront les avantages d'un gouvernement plus petit et d'un impôt moins gourmand. Votons pour l'Alliance canadienne et un taux d'imposition uniforme de 17 p. 100. Rendons hommage à Robert Mundell, fils de liberté, et au taux d'imposition uniforme.

* * *

L'ÉQUIPE DE HOCKEY OCÉANIC DE RIMOUSKI

M. Joe McGuire (Egmont, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à féliciter l'Océanic de Rimouski, de la Ligue de hockey junior majeur du Québec, d'avoir remporté la coupe Memorial à Halifax la semaine dernière. Remporter cette coupe, décernée à la meilleure équipe junior du Canada, est la plus grande réalisation à laquelle on peut prétendre dans le hockey junior.

Je suis particulièrement fier de l'Océanic non seulement parce qu'il a triomphé et a donné un bel exemple de jeu d'équipe, d'adresse et de détermination, mais aussi parce que le joueur le plus utile du tournoi et l'un de ses coéquipiers viennent de l'Île-du-Prince-Édouard.

Brad Richards, de Murray Harbour, et Thatcher Bell, de Gurnsey Cove, ont joué du hockey exceptionnel et représenté leur ligue, leur localité et leur province avec beaucoup de classe et d'enthousiasme. Félicitations et bonne chance à Brad et à Thatcher, ainsi qu'au capitaine des Colts de Barrie, Sheldon Keefe, également originaire de l'Île-du-Prince-Édouard.

Article 31 du Règlement

Je salue également mon premier héros au hockey, Maurice Richard, le Rocket. Qu'il repose en paix. Il a été un grand homme et un Canadien de premier plan.

* * *

LE TRANSPORT DU GRAIN

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Alliance canadienne): Monsieur le Président, de plus en plus d'automobilistes et de camionneurs de la Saskatchewan décident, pour des raisons de sécurité, d'emprunter les routes municipales au lieu des routes provinciales.

Les routes provinciales, qui servent de plus en plus au transport du grain, se détériorent très rapidement.

• (1405)

Le projet de loi sur le transport du grain prévoit 175 millions de dollars pour les cinq prochaines années. Cela ne représente que 35 millions de dollars pour les trois provinces des Prairies. La Saskatchewan obtiendra probablement 60 p. 100 de ce montant, soit 21 millions de dollars par année. Même si tout ce montant était dépensé dans ma circonscription, cela ne suffirait toujours pas à refaire la route 13 de façon à répondre aux exigences du camionnage moderne.

* * *

[Français]

LE BUFFET DES NATIONS DE SHERBROOKE

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, samedi dernier, le 27 mai, j'ai visité 40 pays et dégusté des mets typiques de plusieurs d'entre eux en l'espace de quelques heures.

J'ai effectué ce tour du monde express en assistant, tout comme 800 autres convives, au 29^e Buffet des Nations organisé à Sherbrooke par le Service d'aide aux néo-Canadiens.

Ce grand événement annuel unique au Québec et au Canada a permis d'amasser des fonds pour l'organisation d'activités d'intégration pour les nouveaux immigrants. À Sherbrooke même, nous comptons quelque 3 700 immigrants en 1996, soit une hausse de 370 par rapport au dernier recensement de 1991. L'immigration est, selon moi, une grande richesse pour ma circonscription.

En terminant, je voudrais féliciter chaleureusement la présidente du Service d'aide, M^{me} Nicole Robitaille, et ses quelque 300 bénévoles qui ont travaillé d'arrache-pied pour la tenue de ce grand banquet gastronomique international.

* * *

[Traduction]

LE PRIX DU JEUNE ENTREPRENEUR

M. Steve Mahoney (Mississauga-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, jeudi dernier, le 25 mai, lors de la remise des prix d'excellence en affaires pour l'an 2000 par la chambre de commerce de Mississauga, M^{me} Kate Bird, présidente de Career Essentials Inc., a reçu le prix du Jeune entrepreneur de l'année.

Career Essentials, qui possède des bureaux dans neuf villes ontariennes, fournit toute une variété de services d'évaluation, de

formation, d'encadrement et de recherche d'emploi par le truchement de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail, principalement pour aider les travailleurs blessés à réintégrer le milieu du travail. Elle offre aussi un cours sanctionné par un certificat, intitulé «Enseignement de l'anglais langue seconde», de même que le tutorat individuel d'étudiants, diverses options de formation visant le marché des entreprises, et toute une variété de services professionnels à des gens qui cherchent du travail.

M^{me} Bird n'en est pas à son premier prix. La chambre de commerce de Scarborough lui a déjà attribué le prix du Jeune entrepreneur de l'année et le prix de l'Entreprise en démarrage.

Félicitations Kate Bird et bravo.

* * *

LA SOCIÉTÉ RADIO-CANADA

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Monsieur le Président, hier, la SRC a annoncé qu'elle réduisait des deux tiers les bulletins de nouvelles locaux diffusés à la télévision. Il faut blâmer pour cela les députés libéraux qui ont réduit de 400 millions de dollars le budget de la SRC et qui feignent ensuite d'être outrés lorsque les compressions sont mises en oeuvre. Ne lisent-ils pas leurs propres budgets avant de voter?

Le premier ministre devrait avoir honte d'obliger la SRC à réduire la durée d'émissions populaires comme *24 Hours, Here & Now, 1st Edition*, et *Compass*. Son approche équivaut à la sagesse de Salomon qui aurait mal tourné.

Le plus ironique dans toute cette affaire, c'est que les libéraux promettent encore d'appuyer la SRC lorsqu'ils se présenteront à la population lors des prochaines élections, puis ils manqueront à leur promesse et, cette fois, mettront définitivement fin aux émissions régionales.

Je demande au gouvernement de réaffirmer son engagement à l'égard de l'idéal de la télédiffusion publique qui renvoie aux régions la véritable image des régions et je le prie de donner dès maintenant à la SRC les moyens de vivre au lieu de seulement survivre.

* * *

[Français]

LA SEMAINE QUÉBÉCOISE DES PERSONNES HANDICAPÉES

Mme Maud Debien (Laval-Est, BQ): Monsieur le Président, au Québec, plus d'un million de personnes doivent, chaque jour, faire face à des contraintes qui rendent difficile leur intégration sociale.

Hier, le 29 mai, à Laval comme ailleurs au Québec, on a donné le coup d'envoi à la Semaine québécoise des personnes handicapées.

En effet, du 1^{er} au 7 juin, par le biais d'échanges, d'activités artistiques et sportives, les personnes handicapées prendront la parole. En écoutant ce qu'elles ont à nous dire, peut-être réaliserons-nous qu'avoir une déficience ne devrait pas être forcément un handicap. Le véritable handicap, c'est de ne pas pouvoir étudier, travailler, se distraire, se déplacer, communiquer avec les autres.

En travaillant ensemble à favoriser l'intégration sociale des personnes handicapées par l'adoption de mesures progressistes visant à leur assurer le droit à l'éducation, au travail et aux loisirs, tout le monde y gagnera et notre société sera plus humaine, parce plus juste.

Je profite aussi de cette occasion pour rendre hommage à tous les bénévoles qui oeuvrent à l'amélioration des conditions de vie des personnes handicapées. . .

Le Président: L'honorable député d'Ottawa-Centre a la parole.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière était la Semaine de sensibilisation aux cultures autochtones dans toute la fonction publique fédérale.

J'ai le plaisir d'informer la Chambre et les Canadiens qu'il y a eu, dans toute la région de la Capitale nationale, de nombreuses activités visant à célébrer l'art et la culture autochtones. Des artistes autochtones ont donné des spectacles et des démonstrations d'art et d'artisanat traditionnels. Des chants cérémoniels et des ateliers pittoresques ont permis à tous de se faire une idée du mode de vie autochtone, depuis goûter des plats traditionnels jusqu'à participer à des ateliers culturels, et d'entendre des orateurs spéciaux. Des occasions de ce genre sont très importantes, car elles soulignent la contribution des peuples autochtones au développement du Canada.

• (1410)

Le mois prochain, soit le 21 juin, tous les Canadiens pourront célébrer la Journée nationale des Autochtones. J'encourage d'ailleurs tous les Canadiens à le faire.

* * *

LA PÊCHE AU CRABE

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Monsieur le Président, la semaine dernière, le ministre des Pêches et des Océans nous a dit que les contingents pour le crabe des neiges dans l'est de la Nouvelle-Écosse allaient être triplés par rapport à l'an dernier, ce qui représente une augmentation de quelque 6 000 tonnes.

Et cela, même si les pêcheurs se sont objectés à une hausse aussi forte des contingents et si les scientifiques voient des fluctuations brutales dans les stocks de crabe des neiges depuis 20 ans. Le ministre hausse les contingents seulement pour se faire du capital politique en prévision des prochaines élections. Il compromet la survie à long terme de la pêche au crabe rien que pour que son gouvernement ait au moins une bonne nouvelle à annoncer.

À quel prix? Alors que les pêcheurs applaudissent les efforts de conversation et les contingents réduits de crabe, pourquoi le ministre annonce-t-il une hausse de 240 p. 100 des contingents de crabe dans la zone 23 et de 212 p. 100 dans la zone 24? La campagne électorale est manifestement déjà commencée pour le gouvernement.

Article 31 du Règlement

LA MALADIE DE HUNTINGTON

Mme Sophia Leung (Vancouver Kingsway, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureuse d'informer la Chambre et tous les Canadiens que le mois de mai a été proclamé Mois de sensibilisation à la maladie de Huntington.

On estime que cette maladie affecte un Canadien sur mille. La Société Huntington du Canada s'emploie à trouver un remède à la maladie de Huntington.

J'invite les députés à se joindre à moi pour souhaiter à la Société Huntington du Canada beaucoup de succès pendant le Mois de la sensibilisation à la maladie de Huntington.

* * *

DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

M. Dale Johnston (Wetaskiwin, Alliance canadienne): Monsieur le Président, quand 18 000 Canadiens ont demandé des doubles de leurs dossiers, le gouvernement a fermé la banque de données. La ministre du Développement des ressources humaines a-t-elle eu un remords de conscience en se rendant compte que ses volumineux dossiers violaient le droit à la vie privée de chacun ou bien a-t-elle eu peur de la façon dont la population réagirait en voyant jusqu'à quel point son gouvernement la surveillait?

Il y a deux semaines, la ministre refusait d'admettre qu'il y avait là problème. Puis, comme à l'habitude, elle a tenté d'éteindre les feux en suppliant les gens de ne pas s'inquiéter, qu'elle avait la situation bien en main. Mais les Canadiens ne lui font pas confiance. Ils ont été horrifiés d'apprendre que la même ministre qui n'arrive pas à savoir ce qu'il advient des demandes de subventions et a englouti un milliard de dollars dans des programmes de création d'emplois, avait en sa possession des renseignements ultra-confidentiels les concernant.

L'équipe chargée de la campagne des libéraux a vu ses rêves de réélection s'envoler en fumée. Ce que l'on a qualifié de Shovelgate les avait grièvement blessés et Big Brother allait les ensevelir à coup sûr. Aidée de son imagiste-conseil agissant en coulisses, la ministre a fait demi-tour et s'est déclarée la championne du respect de la vie privée.

Une fois de plus, Grande Soeur demande aux Canadiens de lui faire confiance. Les Canadiens se demandent bien pourquoi ils devraient encore lui faire confiance.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

Mme Louise Hardy (Yukon, NPD): Monsieur le Président, récemment, les parlementaires ont assisté à un sommet écologique et, pas plus tard qu'hier, ils ont participé à un forum sur la santé des autochtones.

À l'occasion du sommet écologique, M. Schindler, de l'Université de l'Alberta, a présenté un exposé dans lequel il expliquait que, au vu de l'importance de l'eau pour la vie, il était déconcertant que l'eau douce soit la ressource naturelle la plus maltraitée et la plus négligée au Canada. Les Canadiens paient le prix de la négligence des gouvernements successifs à protéger nos réserves d'eau et notre environnement.

Questions orales

La qualité de l'eau potable est un enjeu de taille en Ontario. Dans nos régions septentrionales, les concentrations de BPC et d'autres polluants sont si élevées dans la chair des poissons, des caribous et de la faune ailée qu'il faut restreindre la consommation des aliments traditionnels des autochtones. Le gouvernement sait pertinemment que, dans le Nord du pays, les concentrations de BPC sont cinq fois plus élevées que partout ailleurs dans le monde.

Il est temps que le gouvernement libéral renonce à son attitude cavalière à l'égard de l'environnement et applique les lois et règlements de protection de l'environnement. Nous exigeons qu'il passe à l'action et apporte des solutions aux effets cumulatifs des polluants organiques. Le gouvernement est responsable du prix que les habitants du Nord doivent aujourd'hui payer du fait de ces polluants.

* * *

NOUVEAUDÉPUTÉ

Le Président: J'ai l'honneur d'annoncer que le greffier de la Chambre a reçu du directeur général des élections le certificat de l'élection de M. Loyola Hearn, député de la circonscription électorale de St. John's-Ouest.

* * *

• (1415)

[Français]

PRÉSENTATION DE DÉPUTÉ

Loyola Hearn, député de la circonscription électorale de St. John's-Ouest, est présenté par M. Peter MacKay et par M. Norman Doyle.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

Mme Deborah Grey (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, plus de 18 000 Canadiens ont écrit au ministère du Développement des ressources humaines pour demander des copies de leur dossier de la banque de données «Big Brother». Aux termes de la Loi sur la protection des renseignements personnels, la ministre a 30 jours pour répondre à ces demandes.

Hier, la ministre a laissé entendre que les Canadiens qui ont demandé ces renseignements devraient écrire de nouveau et dire à la ministre qu'ils tiennent vraiment à avoir des copies de leur dossier.

Pourquoi la ministre ne respecte-t-elle pas la Loi sur la protection des renseignements personnels?

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, la députée devrait cesser de courir après les grands titres et chercher plutôt à connaître les faits. Personne ne doit présenter une nouvelle demande. Ceux qui nous ont demandé des renseignements les recevront.

Il nous faudra plus de temps parce que nous avons démantelé la base de données. Nous travaillons avec le bureau du commissaire à la protection de la vie privée afin de voir à ce qu'il n'y ait pas trop de retard. Personne qui veut ces renseignements n'aura à présenter une nouvelle demande.

Mme Deborah Grey (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je ne crois pas que nous courions après les grands titres; nous courons après la vérité. Ce serait bien si nous pouvions la trouver le plus vite possible à la Chambre.

Hier, la ministre a affirmé à la Chambre et dans son communiqué de presse qu'elle avait démantelé la base de données «Big Brother». Elle a aussi affirmé qu'elle répondrait aux milliers de demandes présentées par les Canadiens qui veulent voir leur dossier personnel. D'une part, elle dit qu'elle a détruit la base de données et, d'autre part, elle dit qu'elle donnera aux Canadiens des copies des dossiers contenus dans cette base.

La question est assez simple. A-t-elle accès ou non à ces renseignements?

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, la députée devrait peut-être relire le harsard d'hier. J'ai dit que la base de données avait effectivement été démantelée et que nous verrions à ce que les Canadiens qui veulent les renseignements qui les concernent les obtiennent. Nous les aiderons à obtenir ces renseignements auprès d'organismes comme l'Agence des douanes et du revenu du Canada, qui a maintenant récupéré les renseignements que nous avons dans notre base de données intégrée.

Mme Deborah Grey (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la ministre fait tout disparaître comme elle veut. Sa feuille de route prouve bien qu'on ne peut pas lui faire confiance, et pourtant elle a accès aux renseignements les plus personnels concernant tous les Canadiens. Son propre communiqué de presse disait que l'accès à la base de données «Big Brother» pourrait encore être accordé au cas par cas. Non seulement les renseignements sont encore là, enterrés dans un ordinateur quelque part, et je parie que la ministre peut les trouver, mais ils seront encore utilisés.

Voici ma question: n'est-il pas vrai que la seule chose que la ministre a détruite, c'est sa crédibilité?

• (1420)

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, je crois que c'est plutôt le contraire. C'est la députée d'en face qui continue de semer la peur chez les Canadiens. La députée devrait être attentive à ce qui s'est passé hier, regarder la réponse du commissaire à la protection de la vie privée et accepter que nous sommes en train de démanteler la base de données, sous la supervision du commissaire. Elle peut aller le voir et s'assurer que le travail est bel et bien fait.

Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Alliance canadienne): Monsieur le Président, puisqu'il est question d'hier, la ministre a dit qu'elle a agi promptement pour régler tous les problèmes concernant cette base de données digne de Big Brother.

La réalité, c'est que le commissaire à la protection de la vie privée a tenté pendant des mois d'amener le gouvernement à démanteler cette base de données et que c'est seulement lorsqu'il s'est heurté au refus de la ministre qu'il a décidé de divulguer publiquement l'affaire.

Pourquoi la ministre donne-t-elle l'impression qu'elle a agi rapidement alors, qu'en réalité, il a fallu lui forcer la main?

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, permettez-moi de citer un déclaration que le commissaire à la protection de la vie privée a faite hier: «On peut dire que, d'entrée de jeu, le ministère a reconnu que d'importants changements s'imposaient et que je n'ai eu à persuader personne.»

Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Alliance canadienne): Monsieur le Président, voici ce que la ministre a déclaré hier, selon le harsard: «J'ai annoncé le démantèlement du Fichier longitudinal sur la main-d'oeuvre. Ma décision survient moins de deux semaines après le dépôt par le Commissaire à la protection de la vie privée de son dernier rapport sur ce fichier.» Cela donne vraiment l'impression que la ministre a agi très rapidement. La réalité est tout autre, n'est pas?

Pendant des mois, le commissaire à la protection de la vie privée a exhorté la ministre à se débarrasser de cette base de données digne de Big Brother, mais elle a refusé. Ce n'est qu'une fois que le public a eu vent de l'affaire qu'elle a agi. Pourquoi a-t-il fallu divulguer l'affaire au grand jour pour lui forcer la main?

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, depuis le début, je n'ai pas changé d'idée sur ces questions. Je continue de croire qu'il faut disposer de bonnes informations pour élaborer d'excellentes politiques gouvernementales. Je continue de penser que la protection des renseignements personnels concernant les Canadiens est primordiale. J'ai dit à la Chambre que je collaborerais avec le commissaire à la protection de la vie privée pour maintenir un juste équilibre, et c'est exactement ce que nous avons fait.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement recueille des renseignements personnels sur les citoyens à leur insu depuis 1979, certaines données remontant même à 1971. Le ministère du Développement des ressources humaines a annoncé qu'il démantelait le mégafichier.

Or, on a démantelé le lien, mais on conserve les données. Quelles garanties peut nous donner le premier ministre que tous ces renseignements ne seront pas un jour remis ensemble, et ce, encore une fois, à l'insu des citoyens?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, je demande au député de se reporter aux observations du commissaire à la protection de la vie privée, le fonctionnaire de la Chambre qui est chargé d'assurer la protection de la vie privée des Canadiens. Le commissaire a déclaré qu'il appuyait sans réserve les initiatives que nous avons annoncées hier.

Questions orales

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, cela faisait deux ans que le commissaire disait au ministre d'intervenir et rien n'avait été fait.

Ils ont agi, parce que c'était rendu public. Le premier ministre nous a même dit, la semaine dernière, que le mégafichier était légal, nécessaire et utile. C'étaient ses paroles. C'est ce même gouvernement qui, aujourd'hui, nous donne des garanties que le fichier ne sera pas recomposé d'une autre manière.

Doit-on comprendre que la seule garantie que nous avons que la vie privée des citoyens sera protégée, c'est la parole de cette ministre qui, la semaine dernière encore, nous disait que le mégafichier était légal et nécessaire à la gestion du gouvernement? Ce sont ses propres paroles.

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, le système que nous avons déployé se conformait tout à fait à la Loi sur la protection des renseignements personnels. En fait, comme le commissaire à la protection de la vie privée l'a dit, il n'y a pas eu de violation de la confidentialité de l'information. Ce qu'il importe d'envisager, c'est l'avenir. Grâce aux mesures que nous avons prises hier, avec l'appui total du commissaire à la protection de la vie privée, nous avons maintenant un système qui fera passer la protection de la vie privée dans le XXI^e siècle.

• (1425)

[Français]

M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre déclarait dans cette Chambre, et je cite: «Tous savent que ces renseignements sont au ministère depuis longtemps, bien avant notre gouvernement.»

Pourquoi le premier ministre essaie-t-il de repousser ses responsabilités et de mettre cela sur le dos des autres, alors que le fichier a été mis en place de 1971 à 1979, pendant un gouvernement libéral dont il était membre du Cabinet? Il était donc parfaitement au courant de l'existence de ce fichier et ne peut pas, cette fois-ci, se défilier.

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, le député semble se préoccuper beaucoup des bases de données et des renseignements personnels. Je me demande s'il sait qu'au Québec, le Parti québécois a récemment déposé le projet de loi 122, lequel prévoit que l'Institut de la statistique recueillera des données personnelles provenant de différents ministères provinciaux à des fins de recherche. Je me demande si le député communiquera avec son quartier général à Québec pour s'informer à cet égard.

[Français]

M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ): Monsieur le Président, la ministre devrait savoir que c'est grâce au

Questions orales

Québec et que c'est le Québec qui n'a pas voulu embarquer dans les bébelles qu'elle nous présente aujourd'hui.

De plus, la seule garantie qu'on a de ce gouvernement que cela ne va pas se reproduire est la parole du gouvernement. C'est effrayant.

Est-ce que la seule garantie valable pour la population qu'elle ne sera pas victime à nouveau d'un abus du gouvernement ne serait pas de réviser, le plus vite possible, la Loi sur la protection des renseignements personnels, et de le faire immédiatement?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, le député n'a pas à me croire sur parole. Le 29 mai, le bureau du commissaire à la protection de la vie privée a dit ceci dans un communiqué:

Selon le Commissaire, la décision du ministère prouve que les organismes fédéraux sont capables de s'acquitter de leurs fonctions et de se livrer aux activités de recherche qu'ils estiment nécessaires au bien-être de la population sans pour autant sacrifier le droit de chacun à sa vie privée. Selon le commissaire, la décision de la ministre respecte autant le droit de la population à sa vie privée que le besoin du gouvernement en matière d'information stratégique.

Je le répète, le fonctionnaire de la Chambre qui est responsable de la protection de la vie privée appuie cette initiative.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Environnement.

Selon le rapport final de mars 1998 concernant l'étude de cas sur les problématiques de l'eau menée par Environnement Canada:

...les responsabilités au chapitre des eaux sont dorénavant réparties entre divers secteurs du gouvernement fédéral et [...] les budgets de surveillance des eaux ont été fortement réduits. Ces mesures préoccupent certes les tiers qui cherchent à obtenir la participation du gouvernement fédéral relativement aux questions des eaux, parce qu'ils ne peuvent pas aisément savoir qui est responsable des eaux.

Compte tenu des préoccupations au sujet de la salubrité de l'eau que nous avons naturellement eues au cours des derniers jours, le ministère examine-t-il présentement les compressions effectuées en vue de déterminer ce qui peut être fait pour veiller à ce que le gouvernement fédéral ne soit jamais plus complice d'une tragédie comme celle que nous avons connue?

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de souligner au député et à la Chambre qu'au cours des deux ans qui se sont écoulés depuis que le rapport cité par le député a été rendu public, on a continué à consolider les activités du ministère de l'Environnement. Nous avons accru substantiellement les crédits affectés au ministère de l'Environnement. Nous travaillons en étroite collaboration avec les provinces en ce qui concerne l'accord sur l'eau.

Pour répondre à sa question très générale, il lui sera désormais beaucoup plus facile qu'il y a deux ans de déterminer qui est responsable.

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, il y a maintenant 15 ans que le rapport Pearce priait instamment le gouvernement d'adopter une politique globale de réglementation des eaux. Je me rappelle d'une époque, à la fin des années 80 et au début des années 90, où le député de Davenport et d'autres députés du NPD réclamaient l'adoption d'une loi nationale concernant l'eau potable saine. M. Pearce lui-même avait déclaré que, si rien n'était fait, le gouvernement fédéral devrait alors faire preuve de leadership dans ce dossier. Il est manifeste que la politique présentement en place à tous les paliers ne fonctionne pas.

Le gouvernement fédéral est-il disposé à manifester de l'initiative dans ce secteur et à veiller à ce que ce genre de situation ne se reproduise jamais?

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, la première question portait sur un rapport datant d'il y a deux ans. La question suivante concerne un rapport d'il y a 15 ans.

• (1430)

Si le député réussissait à persuader les provinces d'allégeance néo-démocrate, soit la Colombie-Britannique, la Saskatchewan et le Manitoba, d'adhérer à l'accord national sur l'eau, notre situation s'en trouverait nettement améliorée. Je m'attends à ce qu'elles le fassent.

* * *

LES AÉROPORTS

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, ce matin, le ministre des Transports a fait quelques remarques discutables sur les aéroports de Moncton, Fredericton et Saint John.

Il a notamment dit: «Je suis de Toronto. Nous avons un aéroport qui sert huit millions de personnes. Il faut faire trois heures de route pour s'y rendre. Nous avons l'habitude de ce genre de sacrifice et j'espère que la population du Nouveau-Brunswick peut elle aussi faire quelques ajustements.»

Le ministre essaie-t-il de préparer la population du Nouveau-Brunswick à certaines annonces concernant les aéroports de Saint John, Fredericton et Moncton? Quelle est la position du gouvernement face à l'avenir de ces aéroports?

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, il serait préférable de garder ces questions pour la reprise du débat après 15 heures. Je serai heureux d'y prendre part.

Ce que j'ai dit, c'est que les forces du marché et la direction des administrations aéroportuaires locales détermineront quels aéroports sont les mieux placés pour servir le public.

Beaucoup de gens ont parlé des distances qu'il faut parcourir pour se rendre aux différents aéroports du Nouveau-Brunswick et pour en revenir et j'ai voulu établir un parallèle avec le nombre de personnes qui doivent prendre la route pour se rendre à l'aéroport Pearson. Ce sont des ajustements que les gens font tous les jours. Je

Questions orales

suppose qu'ils font ces ajustements en Ontario et qu'ils les font aussi au Nouveau-Brunswick.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, c'est une réponse longue et belle, mais la seule conclusion que je peux en tirer, c'est que le ministre prépare la population du Nouveau-Brunswick à recevoir de mauvaises nouvelles.

Le ministre peut-il affirmer que Saint John, Moncton et Fredericton conserveront les aéroports qu'ils ont depuis des décennies?

L'hon. David M. Collette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, rien ne permet de croire que ces aéroports devraient disparaître. En fait, l'administration aéroportuaire de Moncton et celle de Saint John ont signé des baux de 60 ans avec Transports Canada. Nous sommes en voie de négocier un bail semblable avec Fredericton.

Comment le député peut-il dire à la Chambre que ces aéroports risquent d'être fermés puisque nous avons signé des accords avec deux d'entre eux et que nous nous apprêtons à en signer un avec le troisième?

* * *

L'AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la réputation du ministre des Finances est à peu près aussi mauvaise que celle de la ministre du Développement des ressources humaines en ce qui concerne l'ingérence dans la vie privée des Canadiens.

Susan Thiessen, de Winnipeg, au Manitoba, pourrait en témoigner. Revenu Canada a transmis sans son autorisation des renseignements fiscaux importants la concernant à la Société d'assurance publique du Manitoba. Pourquoi ne peut-on jamais faire confiance au gouvernement pour traiter les renseignements confidentiels touchant les Canadiens?

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement est en mesure de traiter adéquatement les renseignements confidentiels sur les Canadiens. Notre bilan à ce rapport est excellent.

Il y a quelques jours à peine, des députés à la Chambre accusaient d'ailleurs le gouvernement de ne pas fournir aux gens certains renseignements personnels détenus par Revenu Canada, dans des circonstances où ils jugeaient que ce serait approprié.

En vertu de l'article 241 de la Loi, notre gouvernement protège, comme il devrait toujours le faire, ce genre de renseignements dans l'intérêt de tous les Canadiens et dans celui du système fiscal.

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'aimerais que l'on se penche un peu sur cet excellent bilan dont le ministre parle.

Jackie Courteau, de Winnipeg, a été consternée d'apprendre que Revenu Canada avait communiqué tous les renseignements fiscaux la concernant sans son autorisation. Jackie Courteau a dû faire appel aux tribunaux parce que le gouvernement refuse de reconnaître l'atteinte à sa vie privée.

Pourquoi les Canadiens sont-ils obligés de faire appel aux tribunaux pour protéger les renseignements personnels qui les concernent contre le gouvernement qu'ils ont élu?

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le député d'en face connaît toutes les procédures et mesures de protection utilisées par l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Je ne me permettrai certainement pas de discuter publiquement d'un cas particulier. Le député serait d'ailleurs le premier à me blâmer de l'avoir fait. Il l'a fait lui-même dans son préambule, mais je ne le ferai pas.

Il sait bien que même les députés doivent obtenir une dispense pour obtenir des renseignements confidentiels. Il connaît les mesures de protection de la vie privée et il sait également combien cet élément est important pour l'intégrité de notre système de perception de l'impôt. Nous respectons cela.

* * *

[Français]

LE BUREAU D'INFORMATION DU CANADA

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, le Bureau d'information du Canada, la boîte de propagande du Parti libéral, c'est bien connu, a dépensé 2,7 millions de dollars en contrats de toutes sortes pour financer les tournées des ministres libéraux au Québec.

Devant le Comité permanent des opérations gouvernementales, le ministre déclarait, et je cite: «Je veux vous dire que nous allons continuer à le faire; n'en déplaise à certains, on va continuer à le faire.»

• (1435)

Comment le ministre des Travaux publics, qui est également l'organisateur en chef du Parti libéral au Québec, peut-il dire sans gêne qu'il va continuer à piger dans les fonds publics pour organiser les tournées préélectorales du Parti libéral?

L'hon. Alfonso Gagliano (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, je peux assurer l'honorable député qu'on va continuer, parce que les Québécois et tous les Canadiens veulent recevoir l'information du gouvernement.

Ce sont des tournées ministérielles pour justement informer les Québécois des programmes que le gouvernement canadien a mis en place pour eux, chose dont les députés du Bloc québécois ne font pas la promotion. La seule chose dont ils font la promotion, c'est de détruire ce pays.

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, c'est vrai que la crédibilité des ministres libéraux au Québec est à peu près nulle, mais quand même, la décence a ses droits.

Administration Leduc et Leblanc, 85 000 \$ de contrats du BIC: 15 000 \$ au Parti libéral. La compagnie GPC, de Rémi Bujold, 87 000 \$ de contrats du BIC: 25 000 \$ au Parti libéral. La compagnie Everest, 75 000 \$ de contrats du BIC: 20 000 \$ au Parti libéral.

Questions orales

Est-ce que cela va continuer encore longtemps, ce scandale, de se servir des fonds publics sans soumission auprès des petits amis pour financer le Parti libéral?

L'hon. Alfonso Gagliano (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, le Bureau d'information du Canada respecte les lignes directrices du Conseil du Trésor. . .

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Alfonso Gagliano: . . . et les contrats octroyés pour la tournée des ministres ont tous été donnés par soumission.

Je comprends que la tournée des ministres au Québec fait mal au Bloc. Cela leur fait mal que les Québécois soient informés de ce que le gouvernement du Canada fait pour eux. C'est pour cela qu'ils sont nerveux.

Oui, on va continuer, parce que les Québécois ont le droit d'avoir toute. . .

Le Président: L'honorable whip de l'opposition officielle a la parole.

* * *

[Traduction]

L'AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la ministre du Développement des ressources humaines a annoncé que le fichier central serait démantelé et que les données fiscales seraient retournées à Revenu Canada afin de protéger la vie privée des Canadiens.

Or, dans l'affaire Thiessen, au Manitoba, le commissaire à la protection de la vie privée a déclaré ceci: «Des renseignements personnels ont été divulgués à cause de la négligence de la part de Revenu Canada.» Étant donné ce fait, pourquoi les Canadiens devraient-ils faire confiance au gouvernement pour qu'il garde secrets les renseignements les plus personnels et les plus privés les concernant?

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, ils peuvent faire confiance au gouvernement car nous répondons à leurs inquiétudes.

À propos du fichier longitudinal qui était entretenu à mon ministère, je tiens à rappeler aux députés d'en face que le commissaire à la protection de la vie privée a dit à maintes reprises que ce fichier n'avait fait l'objet d'aucune violation du secret. Il a félicité le ministère d'avoir veillé à ce que l'information soit gardée en sécurité.

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la ministre a annoncé que cette information sera maintenant transférée à Revenu Canada, mais on ne peut certainement pas avoir confiance en cette agence étant donné ses antécédents.

Lorsque CINAR, une société d'animation de Montréal, faisait l'objet d'une enquête pour fraude, la GRC s'est vu refuser l'accès aux dossiers fiscaux de CINAR en raison de la Loi sur la protection de la vie privée. Or, lorsque la Société d'assurance publique du Manitoba veut obtenir de l'information d'ordre fiscal sur ses

clients, Revenu Canada en donne libéralement, et même plus qu'on en demande.

Ma question s'adresse au ministre du Revenu. Pourquoi le gouvernement protège-t-il les dossiers fiscaux des bénéficiaires de subventions fédérales, mais pas ceux des simples citoyens?

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le député mélange les pommes, les oranges et les bananes, mais ne fait pas une très bonne salade de fruits.

L'Agence des douanes et du revenu du Canada fait tous les efforts possibles pour assurer la sécurité et la confidentialité de tous les renseignements qu'elle possède sur ses clients. C'est ce qu'elle fait.

Dans le cadre de notre enquête sur l'allégation de divulgation non autorisée de renseignements confidentiels à l'organisme manitobain, une enquête interne a été effectuée. Cette enquête est parvenue à la conclusion qu'il n'y avait eu aucune intention de faire. . .

Le Président: La députée de Jonquière a la parole.

* * *

• (1440)

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, le commissaire à l'environnement mentionne dans son rapport annuel que le gouvernement fédéral a de la difficulté à passer de la parole aux actes en ce qui concerne son engagement à l'égard du développement durable. Il a cerné de sérieux problèmes au niveau du smog, des changements climatiques et de la biodiversité.

Comment le ministre de l'Environnement peut-il nous laisser croire à sa volonté d'agir sur ces questions, lorsque son gouvernement n'a que de belles paroles en guise de solutions?

[Traduction]

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, aussi attentive qu'elle soit, la députée n'a peut-être pas remarqué certains de mes discours récents au Globe à Vancouver, à Toronto et à Seattle. Nous avons souligné à maintes reprises. . .

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît.

L'hon. David Anderson: Sur la question du smog, nous avons une approche à trois volets. Nous travaillons en collaboration avec les provinces à l'élaboration de normes pancanadiennes sur le benzène, sur l'ozone, sur les particules et sur le mercure.

Nous travaillons avec les États-Unis à l'élaboration d'une annexe sur l'ozone, qui sera ajoutée à l'entente sur la pollution atmosphérique que nous avons avec ce pays. Nous pensons qu'elle sera signée en novembre.

Nous travaillons directement dans le cadre de la nouvelle Loi canadienne sur la protection de l'environnement afin d'inscrire, comme le ministre de la Santé et moi l'avons fait pas plus tard que samedi, les particules, de dix micromètres et moins, sur la liste des substances toxiques. Nous avons une approche à trois volets.

Questions orales

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, ce sont encore des mots de la part du ministre de l'Environnement. Comparées au niveau de 1990, les émissions de gaz à effet de serre étaient déjà supérieures de 13 p. 100 en 1997. Selon les prévisions, elles continueront d'augmenter.

Qu'attend le ministre pour élaborer des approches et des stratégies axées sur le développement d'énergies renouvelables?

[Traduction]

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, une fois de plus, je remercie la députée pour la pertinence de sa question. Il y a eu une augmentation des émissions de gaz à effet de serre depuis la période qu'elle a mentionnée, soit 1990, et plus particulièrement, j'ajouterais, depuis le formidable regain d'activité économique qui a débuté en 1993, quand notre gouvernement est arrivé au pouvoir.

Le résultat, toutefois, c'est que nous avons un plus gros problème de gaz à effet de serre que nous n'aurions eu si le parti d'en face était resté au pouvoir, ou si ce parti était arrivé au pouvoir, car l'économie se serait alors effondrée et le problème de l'environnement aurait disparu.

Je pense que d'ici cinq mois nous aurons mis en place un plan portant sur les gaz à effet de serre. . .

Le Président: Le député de Peace River a la parole.

* * *

L'AGENCE DE PROMOTION ÉCONOMIQUE DU CANADA ATLANTIQUE

M. Charlie Penson (Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il y a trois semaines le ministre a déclaré que les terrains de golf ne pouvaient pas obtenir de subventions de l'APECA. Il a même dit que depuis cinq ans, le gouvernement n'avait accordé que des prêts remboursables.

En 1998, l'APECA a approuvé un paiement non remboursable de un million de dollars pour un terrain de golf situé dans la circonscription du ministre. Et pour ajouter la cerise sur le gâteau, DRHC a accordé un montant supplémentaire de 200 000 \$. Quand le ministre va-t-il mettre fin à ce gaspillage?

L'hon. George S. Baker (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), Lib.): Monsieur le Président, si le député croit avoir fait un trou d'un coup cette fois-ci, il a plutôt fait un double bogey. L'APECA ne finance pas les terrains de golf. Combien de fois faudra-t-il encore le répéter?

Le gouvernement conservateur, lui, l'a fait, mais sous les libéraux l'APECA n'accorde aucune aide financière aux terrains de golf, pas un cent.

M. Charlie Penson (Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il faut croire que les libéraux n'étaient pas au pouvoir en 1998. Le ministre parle comme un cancre. . .

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Peace River peut poser sa question.

M. Charlie Penson: Monsieur le Président, quelqu'un m'a demandé ce que j'avais dit. J'ai bien employé le mot cancre. L'Agence des extravagances du Canada atlantique non seulement gaspille l'argent, mais le programme ne fonctionne pas.

• (1445)

Le montant de 1,2 million de dollars que l'APECA et DRHC ont dépensé pour le terrain de golf aura permis de créer l'équivalent de cinq emplois à temps plein, ce qui représente un coût de 240 000 \$ par emploi.

Quand le ministre va-t-il mettre fin à ce genre de dépenses? Comment peut-il justifier des dépenses pareilles dans des terrains de golf?

L'hon. George S. Baker (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), Lib.): Monsieur le Président, permettez-moi de rappeler au député comment les terrains de golf ont été financés dans les provinces de l'Atlantique.

Leur financement s'est fait en vertu d'accords fédéraux-provinciaux, notamment dans le cadre du programme d'infrastructure, à raison d'un tiers financé par les municipalités, un tiers par la province et le dernier tiers par le gouvernement fédéral. Les fonds accordés à la région de l'Atlantique l'étaient par le truchement de l'APECA. Cet organisme agissait au nom des trois gouvernements. La confusion vient de là. L'APECA ne finance pas des terrains de golf.

* * *

[Français]

LES ORGANISMES GÉNÉTIQUEMENT MODIFIÉS

Mme Hélène Alarie (Louis-Hébert, BQ): Monsieur le Président, dans son rapport annuel déposé aujourd'hui, le Commissaire à l'environnement déplore l'approche du gouvernement fédéral relativement à la biosécurité et plus spécifiquement aux OGM.

Il y est écrit noir sur blanc que la position finale de négociation, tant à Carthagène qu'à Montréal, reflétait fortement les préoccupations commerciales du Canada.

Le ministre de l'Environnement a-t-il l'intention de ratifier le protocole sur la biosécurité qui est présentement discuté afin de faire passer la santé humaine et l'environnement avant les préoccupations commerciales? Va-t-il signer le protocole?

[Traduction]

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée de sa question.

Il est vrai que de nombreux pays, en fait tous les États commerçants, ont de la difficulté à prendre pleinement en compte les questions environnementales dans leurs décisions économiques touchant les échanges commerciaux.

Questions orales

Quoi qu'il en soit, nous avons adhéré, à Montréal en janvier dernier, au protocole de Carthagène sur la biodiversité. Nous croyons que ce protocole offre véritablement la possibilité à tous les États de surmonter ces difficultés sous l'égide des Nations Unies.

* * *

CITOYENNETÉ ET IMMIGRATION

M. John Bryden (Wentworth—Burlington, Lib.): Monsieur le Président, le Commissaire à l'information a déposé aujourd'hui un rapport dans lequel il se dit préoccupé par le temps qu'il faut au ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration pour traiter les demandes d'accès à l'information.

La ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration peut-elle dire à la Chambre ce qu'elle a l'intention de faire pour apaiser les préoccupations du commissaire?

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, le commissaire à l'information a en fait reconnu les excellents progrès accomplis par le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration pour ce qui est de satisfaire aux exigences.

Par rapport à 51 p. 100 de demandes traitées l'en dernier, nous en sommes rendus à 75 p. 100 cette année. Nous espérons améliorer notre performance de façon à rejoindre les rangs du bureau du Conseil privé et de Santé Canada qui se sont vu attribuer un A cette année, avec 95 p. 100 de demandes traitées.

J'aimerais faire remarquer une chose. Quand j'étais au secondaire, 75 p. 100 correspondaient à un A. Nous devons certes améliorer notre performance pour atteindre les 95 p. 100 exigés par le commissaire à l'information pour avoir droit à un A, mais en attendant nous faisons des progrès et voulons en faire encore.

* * *

L'APECA

M. John Reynolds (West Vancouver—Sunshine Coast, Alliance canadienne): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre chargé de l'APECA.

Dans sa première réponse, il a dit que l'APECA n'a pas donné un sou pour un terrain de golf. Dans sa deuxième, il a dit que le financement des terrains de golf était partagé également entre les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral. Si l'APECA n'a pas financé ce terrain de golf, d'où provenait la participation fédérale d'un tiers?

L'hon. George S. Baker (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), Lib.): Monsieur le Président, le programme des infrastructures était un programme national. J'ai affecté des fonds dans tout le pays, en fonction du même principe, soit que le tiers provenait du gouvernement fédéral, le tiers des provinces et le tiers des municipalités.

Cependant, dans le cas du Canada atlantique, les fonds ont été accordés au nom du gouvernement fédéral, par l'entremise de l'APECA. Ils n'ont pas été puisés dans le budget de l'APECA. L'agence ne finance pas de terrains de golf.

• (1450)

M. John Reynolds (West Vancouver—Sunshine Coast, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'espère que le ministre a plus de talent pour le golf qu'il n'en a pour répondre à cette question.

Le ministre peut-il s'expliquer? Il parle du tiers. Nous comprenons que le tiers du financement provenait du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral, c'est le contribuable.

Le ministre convient-il que le tiers des fonds affectés à un terrain de golf aménagé dans sa circonscription provenait des contribuables du Canada?

L'hon. George S. Baker (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), Lib.): Monsieur le Président, je propose que l'opposition officielle fasse mieux ses recherches.

La dernière fois que le député a posé une question au sujet de l'APECA, il a allégué que l'agence avait accordé des subventions à de grandes entreprises comme Global et IBM. Après vérification, nous avons découvert que la prétendue subvention accordée à Global était du temps d'antenne en studio et que celle accordée à IBM était l'achat d'une disquette à 29,40 \$. Les recherches de l'opposition ne valent même pas ça.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

M. Dennis Gruending (Saskatoon—Rosetown—Biggar, NPD): Monsieur le Président, le rapport d'aujourd'hui du Commissaire à l'environnement et au développement durable a montré l'incapacité du gouvernement de tenir tout un éventail de promesses en matière d'environnement.

Ainsi, le commissaire dit que le gouvernement et les provinces parlent depuis dix ans de réduction de la brumée, mais que pratiquement rien n'a été fait à ce sujet. Cette brumée tuerait environ 5 000 Canadiens par année.

La semaine dernière, le ministre a commencé à vouloir rattraper le retard dans ce domaine, alors que le gouvernement est au pouvoir depuis sept ans. Pourquoi a-t-il fallu si longtemps et comment le ministre explique-t-il ce manque de leadership?

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, une fois de plus, c'est l'une de ces questions venant du NPD qui sont tout simplement ancrées dans le passé.

J'ai signalé à la Chambre très récemment les mesures prises pour remédier à la brumée. Ce problème exige une intervention internationale avec les Américains dans le cadre de l'annexe sur l'ozone. Il exige une coopération avec les provinces, y compris les trois provinces dirigées par des gouvernements néo-démocrates, au sujet de normes pancanadiennes sur des choses comme le benzène, le mercure et l'ozone notamment, ainsi que d'autres produits.

Questions orales

Il y a ensuite les mesures applicables au Canada que le ministre de la Santé et moi-même avons prises dans le cadre de la nouvelle Loi canadienne sur la protection de l'environnement qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril.

M. Dennis Gruending (Saskatoon—Rosetown—Biggar, NPD): Monsieur le Président, c'est le commissaire à l'environnement lui-même qui a déclaré ce matin que nous avons besoin de leadership et non d'autres belles paroles.

Le gouvernement a promis de donner l'exemple, mais le rapport d'aujourd'hui montre que les ministères ignorent même combien d'eau et d'électricité ils utilisent et combien de déchets ils produisent.

Comment le gouvernement peut-il établir des objectifs quant à l'utilisation efficace de l'eau et de l'électricité ou à la réduction des gaz à effet de serre s'il n'a même pas ces renseignements de base sur ses propres ministères? Comment les Canadiens peuvent-ils faire confiance au gouvernement pour assainir leur environnement alors qu'il n'est même pas capable de gérer ses propres affaires en la matière.

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, le député devrait savoir qu'il s'agit d'une période de questions et lorsqu'il pose une question et qu'on lui répond, il ne devrait pas se plaindre d'entendre des gens parler. Cela semble ridicule.

En ce qui concerne les programmes que nous mettons en place, je suis persuadé que le NPD va nous appuyer et veiller à ce que les gouvernements provinciaux néo-démocrates nous appuient également, car le commissaire a précisé clairement que c'est l'incapacité des provinces de prendre les mesures qui s'imposent qui est au coeur du problème.

* * *

LES TRANSPORTS

M. Norman Doyle (St. John's-Est, PC): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports.

Il y a peu de temps, j'ai demandé au ministre de geler indéfiniment les tarifs de traversier entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, et le ministre s'est moqué de cette idée. Même si la traversée fait essentiellement partie de la route transcanadienne, son coût est nettement supérieur à celui du trajet terrestre sur une distance équivalente.

Étant donné l'importance du lien par traversier pour l'avenir de Terre-Neuve et le fait que l'Île-du-Prince-Édouard a maintenant un lien fixe, pourquoi ne pouvons-nous pas avoir droit à des tarifs fixes?

• (1455)

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je rappelle au député qu'il n'y a eu aucune hausse de tarifs depuis trois ans. Récemment, au cours d'une visite à St. John's, j'ai dit que nous n'envisageons aucune hausse des tarifs cette année.

M. Norman Doyle (St. John's-Est, PC): Monsieur le Président, j'ai interrogé le ministre à propos d'un gel des tarifs.

Comme il continue de se dérober, je vais m'y prendre autrement. Il arrive souvent que la menace d'une grève des travailleurs décourage les touristes qui se dirigent vers Terre-Neuve. Étant donné l'importance de ce service de traversier pour l'économie de Terre-Neuve, le ministre envisagerait-il de déclarer le service de traversier comme service essentiel, de sorte que le public voyageur n'ait jamais à craindre une grève et qu'il y ait une sorte d'arbitrage exécutoire pour les travailleurs?

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, ces questions devraient réellement être adressées à ma collègue, la ministre du Travail.

Cependant, il y a actuellement des discussions et des désaccords au sein de l'effectif, par suite du service temporaire du traversier Max Mols, qui entre en service cet été. J'espère que les conventions collectives serviront à régler ces différends.

Je signale que le gouvernement a fait en sorte qu'il y ait une capacité accrue pour la traversée du golfe cet été. Nous allons fournir à la population de Terre-Neuve un service meilleur que jamais. Il n'y aura plus de légumes avariés, plus de viande avariée, plus de passagers coincés. Il y aura un service de première classe pour les voyageurs.

* * *

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

M. Lou Sekora (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Lib.): Monsieur le Président, la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration peut-elle faire le point sur la poursuite au criminel des neuf personnes accusées d'avoir fait entrer illégalement des gens au Canada par la côte de la Colombie-Britannique l'été dernier?

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, l'entrée illégale d'immigrants est un problème d'ordre international et tout pays du monde qui s'en préoccupe, comme le Canada, prend des mesures pour le régler.

À l'heure actuelle, ces neuf personnes sont poursuivies devant les tribunaux canadiens. Bien que je ne puisse parler de chaque cas individuellement, je peux cependant dire au député que le gouvernement compte poursuivre ces individus avec toute la rigueur de la loi afin que nous puissions lancer le message le plus clair possible aux passeurs de partout dans le monde. Voilà notre politique.

* * *

LE PATRIMOINE CULTUREL

M. Ted White (North Vancouver, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le 17 mars, le SCRS a rendu public un rapport sur la sécurité dans le sud-est de l'Asie rédigé par Peter Chalk, de Queensland University, en Australie. Ce rapport désigne la Federation of Associations of Canadian Tamils comme l'un des organismes de financement les plus actifs et les plus importants pour les Tigres tamouls.

Le ministre des Finances a dit hier qu'il aimait fêter le patrimoine culturel de groupes comme celui-là. Que veut-il dire au juste? Que

Questions orales

les Canadiens doivent se réjouir parce que des partisans des Tigres tamouls en tenue de combat et portant des répliques de fusils d'assaut se rendent dans une école élémentaire de Toronto, comme le montre le *National Post* d'aujourd'hui?

Le Président: Avant que le ministre réponde, je dois dire que la question ne se rapporte pas directement aux fonctions du ministre. Je constate cependant qu'il s'est levé. S'il veut répondre, il peut le faire, mais la question est irrecevable.

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, il est certain que la question est irrecevable tout comme est inadmissible la motivation qui se profile derrière.

Il s'agissait d'une manifestation culturelle au cours de laquelle un groupe de Canadiens célébraient le Nouvel An tamoul. Il y avait des jeunes, des membres des professions libérales, des représentants d'une foule de métiers, et ils étaient réunis pour célébrer. La ministre, moi et d'autres représentants du gouvernement provincial et de la municipalité étions là.

Condamner ces gens et les traiter de terroristes est anti-canadien. Je vous dirai, monsieur le Président, que j'ai du sang irlandais dans les veines et que je ne suis pas membre de l'IRA.

* * *

• (1500)

[Français]

LE TRANSPORT AÉRIEN

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, le Bloc québécois a proposé des amendements qui visaient à obliger les filiales d'Air Canada à respecter la Loi sur les langues officielles.

Le ministre des Transports s'est opposé à ces amendements et a ainsi mis en péril une présence significative des francophones dans l'industrie aérienne.

Avec le cri d'alarme de l'Association des Gens de l'air du Québec, le ministre des Transports ne réalise-t-il pas qu'en rejetant nos amendements, il a lui-même compromis la présence francophone dans le monde aérien au Canada?

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Pas du tout, monsieur le Président, parce que nous avons mis en place des amendements pour bien exprimer les sentiments des francophones et pour donner les méthodes pour fournir de bons services aux francophones à travers le pays.

S'il y a un problème dans l'avenir, on peut le soulever dans un autre projet de loi, mais c'est très important d'adopter ce projet de loi aussitôt que possible. Je dois souligner que son étude à la Chambre est terminée et qu'il est maintenant devant le Sénat.

* * *

[Traduction]

LA SOCIÉTÉ RADIO-CANADA

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Monsieur le Président, le président de la SRC a déclaré que l'organisme de radiodiffusion ne

constituait pas une priorité pour le gouvernement et que la SRC avait de la peine à survivre à cause de l'insuffisance de son financement.

En raison des vives protestations de Canadiens de tout le pays, la SRC a renoncé à supprimer totalement les émissions régionales. Cependant, le problème n'est pas résolu; c'en est un de fonds et de volonté politique.

Ma question s'adresse au ministre des Finances. Alors que les caisses de l'État débordent, pourquoi le gouvernement laisse-t-il la SRC, l'une de nos institutions nationales les plus vénérées, se débattre ainsi avec de tels problèmes financiers?

M. Mauril Bélanger (secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, la députée d'en face n'est pas vraiment juste à l'égard du président de la SRC.

Ce qu'il a dit—et il a corrigé sa déclaration au comité, la députée était présente—c'est que la priorité n'était pas d'augmenter le financement actuel, qui est de 901 millions de dollars en plus de ce que la SRC tire du fonds de production télévisuelle. La députée a tort de dire que la SRC n'est pas une priorité. Le président de la SRC n'a pas dit une telle chose.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, c'est reparti. Aujourd'hui, le Commissaire à l'environnement a rendu public un autre rapport accablant sur le terrible bilan du gouvernement en matière d'environnement. Il a souligné que le gouvernement ne saisit pas ou ne comprend pas que les incitatifs fiscaux proactifs valent beaucoup mieux que les belles paroles pour appuyer les initiatives d'efficacité énergétique. Dans sa stratégie des efforts optimums, le ministre de l'Environnement de l'Alberta, Gary Mar, a admis que ce genre d'initiative était nécessaire.

Si le gouvernement continue de se débattre péniblement dans le dossier du changement climatique, est-ce parce que le ministre de l'Environnement se chaille avec le ministre des Ressources naturelles à ce sujet, parce que le premier ministre ne comprend pas le dossier, ou est-ce parce que le ministre des Finances ne sait pas ce qu'est une réduction d'impôt?

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, en matière de batailles politiques à l'intérieur d'un parti, on peut dire que les conservateurs ont beaucoup plus d'expérience que nous et réussissent bien mieux. Ils ont laissé derrière eux beaucoup plus de victimes.

Je dirais au député qu'il a choisi de citer en exemple le ministre provincial de l'Environnement qui conduit le VLT le plus gros et qui consomme le plus d'essence. Ce qu'il suggère est tout à fait ridicule.

[Français]

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je voudrais souligner la présence à la tribune de Son Excellence M. Dieng Boubou Farba, Président du Sénat de la République islamique de Mauritanie.

Des voix: Bravo!

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1505)

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—POLITIQUE NATIONALE EN MATIÈRE DE TRANSPORT

La Chambre reprend l'étude de la motion et de l'amendement.

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Monsieur le Président, avant la période des questions, je parlais des routes à péage comme étant une méthode que certains gouvernements ont jugé bon d'adopter pour réinvestir de l'argent dans les routes.

J'ai reçu une lettre de Bruce Law, de la région de Lundar, au Manitoba. Il est d'avis que les routes à péage sont une autre forme d'imposition. Il craint aussi que l'argent perçu sur une route ou un pont à péage en particulier ne finisse par se retrouver ailleurs. Il y a un élément de méfiance de la part de nombreux Canadiens, qui croient que le gouvernement est bien capable de prendre l'argent perçu à une fin précise, comme les frais d'utilisation, les péages et autres choses du genre, et de l'utiliser à des fins complètement différentes.

Bien que je reconnaisse que les routes relèvent principalement des provinces, le gouvernement fédéral perçoit la plus grande partie des impôts versés par les Canadiens et, par conséquent, non seulement il est responsable de notre réseau routier national, mais il doit aussi aider les provinces en ce qui concerne leurs routes principales.

Si nous vivons aujourd'hui une crise du transport, et plus particulièrement une crise du transport routier, c'est la faute du gouvernement, qui n'a pas su planifier à long terme les infrastructures en collaboration avec les provinces. Il n'a prévu aucun financement à long terme. Il est beaucoup plus du genre à laisser les choses se détériorer au point de créer une crise avant de faire quoi que ce soit.

Les crédits

En ce qui concerne les chemins de fer, autrefois, lorsque le CN appartenait au gouvernement fédéral, la réglementation était à son summum. Or, nous avons vu que, dans ses contrats avec ses employés et à divers autres égards, le CN était une entreprise très inefficace. Il signait des contrats quand cela lui convenait. Il compliquait les choses pour l'industrie commerciale normale et concurrentielle. C'est seulement depuis que le CN est devenu une entreprise privée qu'il s'oriente vers un système plus rentable.

On voit maintenant surgir certains des mêmes problèmes à VIA Rail. À mon avis, les frais d'utilisation de VIA Rail sont probablement insuffisants et devraient être haussés un peu. Tant que cette société sera entièrement à l'abri du marché, elle devra être fortement subventionnée par le gouvernement fédéral. VIA Rail a besoin de s'astreindre à une certaine discipline de marché.

Ma dernière observation à l'égard des transports et de cette motion de l'opposition concerne l'industrie du transport aérien. C'est une question d'actualité qui n'a pas été suffisamment examinée, et la situation ne cesse d'évoluer. Toutefois, s'il y a une chose que je sais, c'est que nous avons besoin, au Canada, d'une véritable concurrence dans le secteur du transport aérien qui fasse passer le consommateur et le voyageur au premier et non au second rang.

• (1510)

M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PC): Monsieur le Président, j'ai une question à poser au député au sujet de la politique en matière de transport ou de l'absence d'une telle politique.

Le député reconnaîtra à mon avis qu'il existe une énorme différence entre l'ouest et l'est du Canada. Selon moi, si l'est du Canada n'a pas le poids économique qu'il devrait avoir et qu'il mérite, c'est à cause de l'absence d'une politique de transport cohérente qui nous permettrait d'assurer la circulation des biens à destination et en provenance du Canada atlantique. Cette situation remonte au débat sur le libre-échange, en 1988.

Comme vous le savez fort bien, monsieur le Président, et je sais que le député le sait, le parti d'en face s'est opposé de façon véhémente au libre-échange. Après avoir formé le gouvernement, il y a adhéré comme s'il l'avait inventé. S'il existe une lacune dans l'Accord de libre-échange conclu avec les Américains, elle tient au fait que nous n'avons jamais établi dans le Canada atlantique de liens de transport avec le Nord et le Sud, ce qui nous aurait permis d'acheminer nos marchandises. Cette situation a nui au développement du Canada atlantique.

À ce jour, je ne peux comprendre pourquoi le gouvernement n'a pas établi une politique tenant compte de cette difficulté. De la Confédération jusqu'en 1988, nos liens commerciaux ont été avec l'Est et l'Ouest, situation qui a profité en grande partie au Canada central.

Le député sait-il pourquoi le gouvernement national, le gouvernement libéral au pouvoir n'a pas abordé le problème du transport moderne avec nos voisins du Sud?

Les crédits

M. Howard Hilstrom: Monsieur le Président, je suis dans l'ensemble d'accord avec ces commentaires. Les libéraux ont l'habitude de dire une chose, d'en faire une autre et de ne pas tenir leurs promesses. Le député a cité à maintes reprises l'exemple de la TPS.

Les Maritimes et l'ouest du Canada présentent beaucoup de similitudes ainsi que des différences. Au nombre des similitudes, mentionnons leur faible population et l'influence limitée qu'ils exercent au Parlement du Canada à des moments où l'Ontario et le Québec semblent avoir le haut du pavé.

L'Ouest a traditionnellement eu des axes commerciaux nord-sud, mais ils ont été modifiés artificiellement par les politiques gouvernementales. Le tarif du Nid-de-Corbeau est un exemple de réglementation artificielle du gouvernement fédéral qui n'a pas permis aux structures commerciales normales de s'établir. À mon avis, les Maritimes ont été victimes de la même situation.

Le gouvernement devrait maintenant veiller à ce qu'il n'y ait pas d'entraves au commerce entre les Maritimes et les États-Unis, à ce qu'il y ait harmonisation dans tout secteur où cela s'impose, par exemple en ce qui concerne la réglementation en matière de camionnage et d'autres critères semblables.

Le député fait une observation valide lorsqu'il dit que le gouvernement fédéral devrait veiller à ce qu'il y ait une infrastructure routière. Il devrait aussi laisser le champ libre aux sociétés ferroviaires afin qu'elles puissent mettre en place le genre de service qui s'impose pour livrer les marchandises au Nord et au Sud, des Maritimes aux États-Unis.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, la motion d'aujourd'hui ne vise pas des problèmes particuliers. Elle vise le principe, l'orientation et l'incohérence des politiques et des approches non coordonnées en matière de transport. Je suis certain que le député n'a pas sous la main le budget des dépenses 1999-2000, mais j'aimerais lui citer certains chiffres pour qu'il nous dise ce qu'il en pense.

• (1515)

Dans son budget pour les transports, le gouvernement a prévu l'octroi de fonds aux provinces pour l'abolition des subventions au transport des marchandises dans la région atlantique. Par exemple, le Nouveau-Brunswick reçoit 500 000 \$ à ce titre, alors que le Québec reçoit 15 747 000 \$. Le député peut-il commenter les raisons qui font que le Québec reçoit 15,7 millions de dollars, alors que le Nouveau-Brunswick n'obtient qu'un demi-million de dollars pour l'abolition des subventions au transport des marchandises dans la région atlantique?

M. Howard Hilstrom: Monsieur le Président, je ne connais évidemment pas les détails des ententes visées. Le fait que le Québec reçoive davantage est certainement justifié. C'est une province plus vaste, et son économie est beaucoup plus importante. Je suis certain que ces montants ont été calculés au prorata, de manière équitable. Si ce n'est pas le cas, j'invite le député à présenter les

chiffres prouvant que le calcul n'a pas été équitable ou qu'une province a été privilégiée au détriment de l'autre.

Le grand problème dans le transport ferroviaire, c'est que le gouvernement fédéral s'entête à vouloir réglementer lourdement ce secteur et à favoriser une microgestion de tout aspect de l'économie ferroviaire lorsqu'il est question du transport du grain de l'Ouest. Je ne sais pas trop qui est le principal utilisateur du transport ferroviaire dans l'Est. L'industrie forestière est certainement un utilisateur important là-bas, tout comme l'industrie minière, et en particulier les exploitations de nickel. Le transport ferroviaire est important dans l'Est aussi.

Le gouvernement doit s'assurer que le marché est libre de fonctionner comme il se doit et qu'il ne favorise pas artificiellement, au moyen de subventions au transport de marchandises, une région au détriment d'une autre. Cela ne s'est probablement pas produit entre le Québec et le Nouveau-Brunswick.

M. Steve Mahoney (Mississauga-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, j'ai trouvé particulièrement intéressante la remarque faite par le député du Parti conservateur, qui a dit que son parti avait présenté cette motion non pas pour souligner des aspects particuliers, mais pour présenter la situation en général. Cela ne me surprend pas. Je ne pense pas que les conservateurs se pencheraient sur les questions de détail quand on pense qu'à leur récent congrès d'orientation, ils ont approuvé une proposition prévoyant des dépenses de 23 milliards de dollars par année pour la réduction de la dette et des dépenses de plus de 100 milliards de dollars sur cinq ans pour des allègements fiscaux.

Or, tout le monde sait que le surplus qui a été annoncé s'élèvera à quelque 95 milliards de dollars. Tant le secteur privé que le secteur public l'ont confirmé. Je ne voudrais pas entrer dans les détails relatifs à une politique de transport si la politique de mon parti prévoyait des réductions d'impôt et de la dette de 123 milliards de dollars sur un surplus de 95 milliards de dollars. Cela ne laisserait guère de place aux détails ou aux dépenses de transport. Ce n'est qu'un point secondaire qui m'est venu à l'idée relativement à l'observation du député.

Quand on parle de la politique nationale des transports, il est des plus utiles qu'il soit possible de se déplacer au Canada et d'examiner ce qu'il en est de notre réseau routier. J'ai eu récemment le grand plaisir de passer quatre jours avec ma femme en Nouvelle-Écosse, où nous avons visité le Cap-Breton et fait le tour de la Piste Cabot. Je tiens d'ailleurs à souligner que cette province est représentée par nombre de députés progressistes conservateurs.

Après notre atterrissage à Halifax, nous avons loué une voiture et nous sommes allés à Digby. Les députés savent sans doute que les pétoncles de Digby sont les meilleurs qui se puissent trouver dans le monde. Nous avons profité de la merveilleuse hospitalité de la population, des produits de la mer, de l'ambiance. Fait à remarquer, nous avons roulé sur quelques autoroutes incroyables.

Le réseau routier de la Nouvelle-Écosse—et j'ai voyagé dans toutes les provinces—ne le cède à celui d'aucune autre province. Il

Les crédits

est assez remarquable. Nous avons avalé quelque 2 000 kilomètres de bitume. Avant de ramener la voiture de location à l'aéroport, nous avons parcouru pas moins de 2 000 kilomètres en Nouvelle-Écosse et au Cap-Breton. Sans faire de récit de voyage, je voudrais simplement dire que j'ai été impressionné par la qualité des routes, l'absence de congestion, la surveillance, la sécurité et tout ce que j'ai vu. Bien entendu, pour parcourir cette distance, il nous a fallu rouler de huit à neuf heures par jour.

● (1520)

Lorsque nous avons quitté Digby, nous sommes passés par Mahone Bay et ma femme en a profité pour faire des emplettes. Ce fut pour nous une occasion de passer des vacances dans cette région du Canada. Nous nous sommes rendus jusqu'à Lunenburg, puis à Truro où nous avons passé la nuit. Là encore, j'ai été extrêmement impressionné par la qualité des routes. Même les routes situées hors des sentiers battus paraissaient très bien entretenues.

De là, nous avons franchi la levée de Canso jusqu'au Cap-Breton, le pays de Al MacInnis, ce remarquable joueur de hockey de la LNH. Nous avons longé la côte nord de l'île du Cap-Breton en empruntant la Piste Cabot. Les paysages y sont spectaculaires, mais les routes aussi. La Piste Cabot, qui est évidemment un parcours historique, est connue dans le monde entier. Le système de transport est remarquable. Nous sommes allés jusqu'à Sydney et, le dernier jour, nous avons quitté Sydney en longeant le littoral sud, avant d'effectuer un retour vers l'intérieur des terres pour rejoindre la transcanadienne à Antigonish, puis de là nous sommes retournés à Halifax. Le lendemain, nous avons pris l'avion pour revenir chez nous.

Les routes étaient d'une qualité remarquable, de même que les systèmes de gestion de la circulation routière. Il est intéressant de signaler que le parti qui représente la plupart des circonscriptions dans cette province, malheureusement pour nous à l'heure actuelle, soutient que le gouvernement doit se doter d'une stratégie des transports. Je crois que la Nouvelle-Écosse a très bien fait les choses.

À d'autres occasions, j'ai eu la chance de voyager de Halifax, en passant par le Nouveau-Brunswick, jusqu'au pont qui relie cette province à l'Île-du-Prince-Édouard. Ce raccordement permanent, qui a finalement permis de relier l'Île-du-Prince-Édouard au monde des transports modernes, est une véritable merveille. Je ne suis pas tout à fait convaincu que les insulaires en soient nécessairement heureux car je pense qu'ils se plaisent beaucoup dans leur magnifique île et que, parfois, ils aiment bien leur solitude. Ils comprennent toutefois l'importance du raccordement permanent, non seulement pour le tourisme mais également pour le transport des marchandises à destination et en provenance de leur île, pour fins d'exportation. Outre ses pommes de terre, l'île exporte de nombreux produits.

Le littoral est du pays est doté d'un réseau de transport routier incomparable. Je n'ai pas entendu les députés du Parti progressiste conservateur le mentionner. Si je vivais dans cette province, je clamerais partout les réussites de cette région spectaculaire du Canada. Je dirais aux Canadiens de venir profiter de la Nouvelle-Écosse, de Halifax, de la Piste Cabot, de Sydney, du très beau salon

de thé de Rita MacNeil à Big Pond et de toutes les attractions spectaculaires qu'il y a là, et d'admettre qu'il existe dans cette province une infrastructure qui n'a rien à envier à celle des autres régions du Canada.

Cela m'amène à l'idée d'une politique nationale. Prenons le cas de l'Ontario. Les gens me permettraient de prendre cet exemple puisque je suis de la ville de Mississauga, dont un des principaux atouts est la possibilité de transporter les marchandises par voie d'eau, sur les Grands Lacs, par la route, par chemin de fer et également par avion, l'aéroport international Pearson étant situé à proximité.

La question des routes à péage soulève quelques préoccupations. La province a vendu l'autoroute 407 à un consortium d'entreprises privées qui augmentera les tarifs afin de compenser les revenus perdus sous forme de redevances versées au gouvernement.

Les routes à péage sont des couteaux à deux tranchants. Est-ce en Nouvelle-Écosse que le gouvernement a éliminé les péages sur une route? Mon vis-à-vis devrait le savoir.

Une voix: C'est au Nouveau-Brunswick.

M. Steve Mahoney: C'est au Nouveau-Brunswick. Je le pensais bien. Le premier ministre Lord a éliminé les péages. Je veux bien, et croyez-moi je n'aime pas particulièrement les routes à péage, mais que s'est-il passé ensuite? La dette a grimpé.

● (1525)

Le parti fédéral a décidé d'appuyer cette mesure. J'imagine que ce n'est pas un grand choc, compte tenu qu'ils ont laissé un déficit de 42 milliards de dollars lorsqu'ils formaient le gouvernement. Ils hurlent et ils n'aiment pas qu'on leur rappelle ce qu'ils ont fait, mais c'est la vérité et il faut dire ces choses. Il faut les dire parce que la solution évidente pour eux consiste à nous ramener à l'époque du financement déficitaire.

Cela me surprend vraiment. J'aurais cru que le Parti progressiste conservateur aurait appris sa leçon et qu'il se serait rendu compte que le fait d'avoir des déficits année après année est comme avoir un découvert bancaire. Je l'ai dit à maintes reprises. Lorsque le gouvernement a un découvert, que fait-il? Il ajoute ce montant à la dette nationale. Lorsqu'une famille a un découvert, elle ajoute ce montant à l'hypothèque sur la maison familiale. Nous savons tous qu'une telle façon de faire ne peut durer qu'un temps. Il arrive un moment où l'on est complètement coincé.

Nous n'avons pas les solutions. Il est facile de se lever à la Chambre, de pontifier, comme les conservateurs l'ont fait dans leur motion, et de dire qu'il faut résoudre les graves problèmes avec lesquels la population canadienne est aux prises en matière de transport. Mais ils ne proposent aucune mesure précise. Ils n'ont aucune réponse. Ils n'ont aucune solution à mettre de l'avant. Ils disent simplement que quelqu'un doit régler le problème.

Penchons-nous sur le problème. J'ai déjà parlé de ce qui ne semblait pas être un problème. Voyons la situation du transport maritime dans le port de Halifax. Va-t-on se laisser dire que le port de Halifax ne possède pas l'infrastructure voulue pour s'occuper

Les crédits

des navires qui y viennent régulièrement de partout dans le monde? Va-t-on se laisser dire que l'aéroport de Halifax n'est pas en mesure de supporter la circulation qui a cours dans la province? Va-t-on se laisser dire que la province ne possède que des routes encombrées et semées de nids de poule alors qu'il n'en est rien?

À mon avis, la crise dont ils parlent n'existe que dans leur tête. Tout se ramène à une seule chose: la fusion, qui ressemble davantage à une prise de contrôle, des lignes aériennes Canadien international et d'Air Canada. Voyons cela de plus près. Certes, il y a eu et il y aura toujours des considérations de routes, mais en gros le gouvernement est conscient de l'importance d'assurer un service de qualité dans les airs. La taille du pays est un facteur à considérer. Il faut se rendre à l'évidence: on ne peut pas se passer d'un système de transport aérien national.

Ce qu'il nous faut, c'est davantage de concurrence. J'entends l'opposition officielle—je n'arrive pas à me souvenir du nouveau nom, je vais devoir le recopier 100 fois, cela importe peu d'ailleurs, l'Alliance réformiste progressiste conservateur. . .

M. Stan Keyes: CCRAP.

M. Steve Mahoney: Je n'oserais pas employer ce mot. Il y a des enfants qui nous écoutent peut-être, je ne puis pas.

M. Ken Epp: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. La présidence a déjà établi de nombreuses reprises que le nom de ce parti devait être utilisé selon son inscription officielle. Le nom de notre parti est l'Alliance canadienne et je demanderais au député de ne pas faire montre de sa totale incapacité à apprendre deux mots en utilisant le nom Alliance canadienne.

Le président suppléant (M. McClelland): La remarque adressée au député de Mississauga-Ouest est pertinente. J'espère qu'il saura en tenir compte.

M. Steve Mahoney: Monsieur le Président, j'ai deux mots à dire au député et ces deux mots ne sont pas «Alliance canadienne», mais c'est une autre histoire.

Je peux me tromper, mais je crois que le nom officiel du parti est l'Alliance réformiste conservatrice canadienne. C'est là le nom officiel du parti, ou quelque chose du genre. Ce sont quatre mots et non deux. Si le député croit que j'ai un problème avec ces deux mots, cela pourrait expliquer pourquoi.

J'aimerais maintenant en revenir à la question de la stratégie nationale en matière de transport, parce que le Parti réformiste, ou le Parti de l'Alliance, je vous prie de m'excuser. . .

M. Ken Epp: L'Alliance canadienne.

M. Steve Mahoney: Le parti de l'Alliance canadienne. Ils ont un parti. Je les appellerai donc par le nom qu'ils ont choisi. Mais les Canadiens comprendront l'enjeu du vote, vous pouvez me croire. Ils voteront pour les mêmes vieilles choses dès qu'ils en auront la chance, une fois que le même chef aura été réélu. Nous le savons bien.

• (1530)

Nous connaissons aussi la position des membres de ce parti. D'ailleurs, ils sont très divisés à ce sujet. L'opposition officielle est d'avis que toutes les questions relatives au transport devraient être prises en charge par le secteur privé, qu'il n'y a aucune raison que le gouvernement s'en mêle pour offrir quelque infrastructure que ce soit. Leurs propres députés ont critiqué le programme d'infrastructure.

Ils aiment bien le mot futilité. Ils l'ont probablement appris cette année au cours de leur retraite. Je les imagine bien se rassembler et crier «futilité, futilité». En tout cas, ils ont appris le terme, et ont déclaré que le programme d'infrastructure n'était pas en quelque sorte une façon appropriée d'utiliser l'argent du gouvernement fédéral.

Autant que je puisse me rappeler, pas un seul programme n'a suscité autant d'intérêt que le programme d'infrastructure lancé en 1993. Pourquoi? Parce qu'il concernait la communauté tout entière. Le gouvernement n'a pas tout simplement inauguré le programme, coupé un ruban et déclaré «Le premier ministre et moi vous remettons ce chèque». Pas du tout. Toutes les municipalités du Canada ont participé. Toutes les provinces ont eu la possibilité de participer.

Des voix: Balivernes.

M. Steve Mahoney: Comment les députés d'en face peuvent-ils dire que ce sont des balivernes. C'est la pure vérité. Il y a eu participation du secteur privé, des municipalités, des provinces, des territoires et du gouvernement fédéral. C'était un vrai partenariat et, à part quelques exceptions, l'argent a été utilisé pour des travaux d'infrastructure essentiels comme l'aménagement d'égouts, de conduites d'eau et la construction de routes.

M. Greg Thompson: Sans oublier les terrains de golf.

M. Steve Mahoney: Il faut des routes pour se rendre au terrain de golf. Il y en a de très beaux dans sa région. Les routes pour s'y rendre sont très belles. Je ne parlais pas de ça. Je parlais de l'opposition officielle et de sa position.

Voici ce qu'a dit le député de St. Albert, un homme que je respecte beaucoup en sa qualité de président du Comité des comptes publics dont je suis moi-même vice-président. Le comité se réunit en ce moment, je vais donc essayer de me dépêcher. Le député de St. Albert a déclaré que le nouveau programme d'infrastructure annoncé avait tout pour devenir un autre fiasco administratif.

S'agissait-il d'un fiasco administratif en 1993? Non. Est-ce que cela a été une réussite? Parfaitement. Le programme a été une réussite dans toutes les régions du pays. Il semble que les députés de l'opposition officielle en particulier ne puissent accepter une réponse positive. Je suppose que si nous examinions toutes leurs circonscriptions, en plus des circonscriptions conservatrices dont j'ai parlé, nous constaterions la mise en oeuvre de programmes d'infrastructure auxquels tous les intéressés, y compris les provinces, ont participé pour offrir des systèmes de transport de grande qualité aux habitants.

Les crédits

Posons une autre question. Nous savons que les partis d'opposition soumettent des budgets fantômes, des budgets possibles. Combien d'argent l'opposition officielle entend-elle consacrer aux infrastructures en matière de transport? Ne parlons même pas des conservateurs. Nous savons ce qu'ils ont fait. Ils ont déclaré qu'ils consacraient environ 30 milliards de dollars de plus que ce qu'on a en main à la réduction de la dette et aux réductions d'impôt, afin d'aider leurs riches amis. Ils ne feraient rien dans le domaine des transports, si ce n'est prier pour que quelqu'un puisse régler le grave problème qui se pose.

Combien a prévu l'opposition officielle? Rien du tout. Comment ces députés peuvent-ils intervenir en ayant la moindre crédibilité et voter pour une motion comme celle-ci? Comment appellent-ils leur budget de rechange? Ils appellent cela la solution 17. Dans leur budget, il n'y a pas un sou pour l'infrastructure de transport. Leur porte-parole en matière de finances a proposé un budget de rechange. Il a consacré tout l'excédent de 95 milliards de dollars sur les cinq prochaines années à un plan de réduction des impôts, d'amortissement de la dette. L'opposition officielle fait un mieux que le cinquième parti. En effet, l'opposition officielle a dépensé tout l'excédent alors que le cinquième parti a dépensé l'excédent, plus 30 milliards de dollars, sans rien faire dans le secteur des transports.

• (1535)

Je prête attention aux politiques et au débat actuel concernant le leadership au sein de l'opposition officielle. J'écoute des candidats comme Tom Long de l'Ontario. Il parcourt le pays et diffuse un message dans l'Ouest et un autre dans l'Est. Il insiste pour dire aux gens qu'il va réduire leurs impôts et provoquer un boom économique dans le pays, bien que nous connaissions à l'heure actuelle un boom économique sans précédent et n'ayant pas d'égal.

Il est renversant de voir ce qui se passe à l'échelle du pays. Nous n'avons qu'à voyager pour en prendre connaissance. Par ailleurs, aucun des candidats qui aspirent au poste de premier ministre de notre grand pays n'a pris quelque engagement que ce soit en ce qui concerne l'infrastructure des transports. Parallèlement, nous avons aussi un cinquième parti dont le chef refuse de se présenter à une élection en vue d'obtenir un siège à la Chambre. Je souhaiterais qu'il le fasse. J'aimerais le voir ici.

Je tiens à souhaiter officiellement la bienvenue au nouveau député de St. John's. Je suppose qu'on ne lui avait pas dit que sa banquette serait située aussi loin en arrière dans le coin. Je suis convaincu que, compte tenu de ses qualifications, il progressera vers l'avant. C'est un ancien ministre de l'Éducation de la magnifique province de Terre-Neuve. Je lui souhaite sincèrement la bienvenue à la Chambre et dans l'arène.

Il est à espérer qu'il amènera avec lui une bonne dose de gros bon sens terre-neuvien et qu'il reconnaîtra que lorsque l'on fait une déclaration au sujet d'une politique nationale en matière de transport, il faut essayer de lui donner un peu de lustre et de l'étoffer. On ne doit pas se contenter de faire de grandes déclarations selon lesquelles tous les autres devraient corriger tous les problèmes, particulièrement lorsque l'on vient d'une partie du pays où l'on serait en peine de chercher à convaincre qui que ce soit qui s'est rendu dans cette région que le transport n'est absolument pas en difficulté.

M. Ken Epp (Elk Island, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il est intéressant de noter que le député qui vient de terminer son discours a beau être à la Chambre depuis de nombreuses années, il ne connaît même pas les règles les plus élémentaires de la Chambre. Par exemple, il s'est adressé directement au nouveau député. Il est incapable d'apprendre. Il ne connaît même pas le nom de notre parti. Il ne sait rien de rien.

J'ai deux ou trois questions ou observations. Ma première observation concerne l'amortissement de la dette. À l'Alliance canadienne, nous préconisons la réduction de la dette parce qu'elle influe énormément sur notre budget. De gros montants doivent être consacrés au paiement des intérêts et, pour amortir la dette en 25 ans, il faudrait verser au total 50 milliards de dollars venant des excédents de chaque année pendant 25 ans afin d'acquitter le principal et les intérêts sur la dette actuelle. En faisant ce calcul, je tiens pour acquis que les taux d'intérêt n'augmentent pas beaucoup. Je ne pense pas que je vais. . .

M. Stan Keyes: Où allez-vous prendre l'argent?

M. Ken Epp: On demande d'où viendra l'argent. C'est une bonne question. En attendant, les libéraux essaient d'imaginer comment dépenser leur petit excédent. Ils devraient en appliquer davantage à la réduction de la dette. Cela va exactement dans le sens de mon observation.

J'ai aussi une question à l'intention du député qui vient de prononcer un discours, et non du secrétaire parlementaire qui se croit tenu de chahuter pendant que je prononce ces paroles fort éloquentes.

M. Stan Keyes: Vous ne comprenez rien à rien. Je ne suis pas secrétaire parlementaire.

M. Ken Epp: Vous n'êtes pas secrétaire parlementaire?

M. Stan Keyes: Je ne le suis plus depuis plus d'un an.

M. Ken Epp: Le député n'est pas secrétaire parlementaire. Il pourrait l'être mais ne l'est pas.

• (1540)

Dans son discours, le député a dit que le programme des infrastructures était apolitique. La question que je veux lui poser est très simple. Si cela n'a rien à voir avec la politique, pourquoi le ministre libéral de la Justice a-t-il jugé nécessaire de se rendre dans ma circonscription uniquement sous prétexte qu'il fallait livrer le chèque à toute vitesse?

M. Steve Mahoney: Monsieur le Président, le ministre voulait peut-être s'assurer que le chèque arriverait bel et bien à destination. Je ne sais pas pourquoi cela a été fait. Quoi qu'il en soit, je suis ravi que le député reconnaisse que le chèque est effectivement arrivé à bon port et que le projet a pu démarrer.

Je voudrais néanmoins apporter une précision. J'ai dit que le tout dernier député à se joindre à nous était de St. John's. Il ne s'agit pas de son nom. Je ne me suis pas adressé à lui directement. J'ai parlé du

Les crédits

député de la circonscription de St. John's. Il y a cinq mots dans le nom de votre nouveau parti et non pas seulement deux. Vous auriez intérêt à tous les retenir.

Le président suppléant (M. McClelland): Cela suffit. Tenons-nous en au débat sur les transports.

M. Steve Mahoney: Monsieur le Président, je pourrais ajouter que c'est le député qui a commencé, mais je ne m'y attarderai pas. On s'en fiche. Vous avez raison, monsieur le Président. Tenons-nous en au débat sur les transports. Voilà ce qui importe.

Ce qui importe, c'est que nous éponions la dette et le gouvernement s'y emploie déjà. Si nous mettons tous nos oeufs dans le même panier, nous risquons de tous les casser. Et c'est précisément ce qu'est en train de faire l'opposition officielle.

À propos d'oeufs, si l'on examine la politique de ce cinquième parti, c'est exactement ce qu'il est en train de faire. Non seulement ses députés mettent-ils tous les oeufs dans le même panier, ils y ajoutent des oeufs qu'ils n'ont pas encore et que la poule n'a même pas encore pondus. Comment comptent-ils remplir leur panier avec des oeufs inexistantes?

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, j'aimerais remercier le député de ce beau récit de voyage en Nouvelle-Écosse. Il a tout à fait raison. C'est absolument magnifique.

M. Steve Mahoney: Superbe système de transport.

M. Bill Casey: Oui, monsieur le Président, il y a de belles routes en Nouvelle-Écosse, mais il y en a également de mauvaises. Je trouve intéressant qu'il n'ait pas vu ces routes. Il a manqué la 101 où, au cours des dernières années, 50 jeunes gens ont été tués parce qu'il n'existe aucun accord fédéral-provincial pour remettre cette route en état. Pendant des dizaines d'années, le gouvernement fédéral a accordé des fonds pour ces routes principales mais, maintenant, il n'y en a plus. Pas un cent n'a été prévu dans le budget de cette année ou de l'année prochaine en Nouvelle-Écosse où, pendant des années, il y a eu de l'argent pour s'attaquer à ces questions dangereuses.

J'aimerais passer en revue quelques-uns des arguments du député. Il a dit que le raccordement permanent est un projet d'infrastructure du transport formidable. Il a entièrement raison. Il s'agit, depuis le début, d'un projet des conservateurs.

Il n'a pas parlé des autoroutes à péage en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Son récit de voyage ne parle pas des autoroutes à péage. Il n'a pas utilisé ces autoroutes à péage. Il n'aime probablement pas payer aux péages, pas plus que nous tous, qui devons le faire chaque jour, à l'aller et au retour. Il a évité les autoroutes à péage.

Je vais lui dire qui n'a pas évité ces autoroutes à péage. Ce sont les électeurs lors des dernières élections en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Nous ne pouvons pas trouver un seul libéral près de ces autoroutes à péage en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Le député pense peut-être que la politique libérale est

fantastique, mais je peux lui dire que les électeurs savent que ce n'est pas une bonne politique.

Il a ensuite parlé du merveilleux port de Halifax. Il a tout à fait raison. Il existe une infrastructure à cet endroit, mais l'an dernier, lorsque nous avons besoin d'aide, lorsque Halifax avait besoin d'aide pour faire concurrence à d'autres ports aux États-Unis pour accueillir les navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax, où était le gouvernement fédéral? Il se cachait quelque part. Il était complètement invisible. Même si d'autres gouvernements dans d'autres pays ont apporté leur aide, le Canada n'a pas aidé le port de Halifax, qui a perdu au profit de ses concurrents.

Le député a dit que nous nous plaignions des nids-de-poule. Nous ne nous plaignons pas des nids-de-poule dans notre infrastructure. Je reviens à la route 101 en Nouvelle-Écosse, celle que le député n'a pas vue. Cette route relie Halifax à une ville universitaire. Depuis 1993, une cinquantaine de personnes sont mortes sur cette route, dont un grand nombre étaient des jeunes. Nous ne parlons pas de nids-de-poule. Nous parlons de problèmes graves.

Je vais lire un extrait tiré de l'édition de ce matin du *Globe and Mail* et j'aimerais ensuite entendre les observations du député à ce sujet. Il s'agit d'un commentaire sur la politique de la France en matière de réaménagement des routes. On dit:

Selon *Le Figaro*, même si la France a le troisième taux de mortalité routière en Europe, les bureaucrates refusent de réaménager des tronçons de route mortels si les coûts s'élèvent à plus de 750 000 \$.

Par contre, les Allemands sont prêts à dépenser jusqu'à 937 000 \$ pour sauver une vie, tandis que les Suisses sont disposés à aller jusqu'à deux millions de dollars.

Cinquante personnes ont perdu la vie sur cette route en Nouvelle-Écosse au cours des sept dernières années. Cette année, la Nouvelle-Écosse ne recevra pas un sou pour l'entretien des routes. J'aimerais que le député nous donne son point de vue sur cette situation.

• (1545)

M. Steve Mahoney: Monsieur le Président, quand on parle de problèmes concernant des jeunes qui se tuent sur ce que l'on pourrait considérer comme des routes de qualité inférieure, ce ne sont pas des questions dont on devrait plaisanter ici. Ce sont des questions auxquelles tous les niveaux de gouvernement doivent travailler ensemble, car ils ont tous une responsabilité en la matière.

Soit dit en passant, je n'étais pas bien loin du numéro de cette route, mais le député a raison de dire que nous avons pris la route 104 pour entrer à Halifax.

S'il se produit autant de morts tragiques sur cette route, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a, envers sa population, la lourde responsabilité de veiller à y faire effectuer des travaux d'amélioration. Comme je l'ai dit, et le député en a convenu, le gouvernement provincial a réussi à le faire partout dans la province en la dotant d'un système de transport qui n'a rien à envier aux autres. Si le député peut identifier le tronçon de route qui a été témoin du carnage et des pertes de vie de la nature et de l'ampleur dont il vient de nous parler, il devrait le signaler au ministre des Transports de la province et l'exhorter à y remédier aussi rapidement que possible.

Les crédits

Nous avons des problèmes chez nous également. En Ontario, des jeunes se tuent aussi sur nos routes. Des tragédies se produisent et nous devons faire quelque chose pour les prévenir. Nous devons continuer de lutter contre la conduite en état d'ébriété. Nous devons continuer de sensibiliser les jeunes grâce à de meilleurs programmes de délivrance de permis de conduire et de meilleurs cours de conduite automobile afin de tâcher de mettre fin à ce carnage sur les routes. Il est absolument déplorable d'en faire une question politique en accusant le gouvernement fédéral de ne pas avoir adopté de politique routière nationale ou de politique nationale de transport, en brandissant ce genre de chiffres.

Je suis bien prêt à appuyer le député dans ses efforts pour faire améliorer et réparer cette route afin que nous puissions mettre fin à ces terribles tragédies.

M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PC): Monsieur le Président, il est regrettable que je n'aie pas eu la chance d'interroger le député d'Ontario qui vient de parler. Comme d'habitude, il présente toutes sortes d'informations, mais lorsqu'un député lui demande de justifier ou d'étayer ses propos, ou de fournir de véritables données, il faillit à la tâche; mais n'est-ce pas typique de la façon de faire des libéraux? Nous attendons depuis sept ans un programme national sur le réseau routier. Le député a esquivé la question parce que les libéraux ne veulent pas assumer cette responsabilité. C'est aussi simple que cela.

Cette année par exemple, le gouvernement fédéral encaissera environ 4 milliards de dollars en taxes sur l'essence et le carburant diesel. Transports Canada réalisera un excédent de quelque 3,9 milliards de dollars, mais il n'y aura toujours pas de politique sur le réseau routier.

Je tiens à comparer notre position à celle des États-Unis pour illustrer à quel point nous tirons de l'arrière sur le plan des infrastructures. Je parle ici des autoroutes et des moyens de transport, que ce soit les routes ou le transport aérien, dont nous avons besoin pour transporter les marchandises et les gens, afin que notre économie connaisse la croissance qu'on souhaite.

Monsieur le Président, je partagerai mon temps avec le député de Ouest Nova. Je suis convaincu qu'il vous plaira d'entendre un autre Néo-Écossais décrire en détail les lacunes du gouvernement fédéral dans cette province.

Revenons à la comparaison entre nous et les États-Unis; il y a deux ans environ, le président des États-Unis a annoncé la TEA-21, la Transport Equity Act pour le XXI^e siècle. J'ai ici un résumé de cette loi que je me ferai un plaisir de déposer pour ceux qui voudraient y jeter un coup d'oeil.

Le 9 juin 1998, le président Clinton a promulgué cette loi sur l'équité dans les transports pour le XXI^e siècle. Elle garantit un certain niveau de financement fédéral pour le transport de surface. Je vous donne un exemple des sommes que le gouvernement fédéral américain consacre aux seules autoroutes.

• (1550)

Selon cette loi, le montant garanti pour les services de transport de surface se situe à environ 198 milliards de dollars. Le montant

garanti est essentiellement un minimum. Il représente le minimum de crédits qui peuvent être dépensés. Ce minimum se situe à 198 milliards de dollars. Présumons, et la plupart des gens seront d'accord avec moi, que l'économie américaine est essentiellement dix fois plus grande que celle du Canada. Si le Canada suivait l'exemple des États-Unis, il consacrerait au moins 20 milliards de dollars aux services de transport de surface, aux routes de notre pays. Nous ne le faisons tout simplement pas. Nous nous laissons distancer.

Le député de Cumberland—Colchester a mentionné le nombre de décès qui sont survenus sur l'infâme route 101 de la Nouvelle-Écosse. Plus de 50 personnes y ont trouvé la mort au cours des sept dernières années seulement.

Le gouvernement fédéral devrait agir non seulement pour améliorer la sécurité publique, mais aussi pour assurer la croissance de l'économie.

J'avais une question pour un des députés du Parti réformiste. . .

M. Ken Epp: L'Alliance canadienne.

M. Greg Thompson: Veuillez me pardonner. L'Alliance canadienne.

La question avait trait à l'accord de libre-échange. Rappelons-nous l'important débat qui a précédé les élections de 1988. En fait, ces élections ont été appelées les élections du libre-échange parce que la question occupait la première place dans les plates-formes électorales des partis politiques. On sait que les libéraux et, de fait, tous les députés qui siègent en face ont poussé les hauts cris contre l'Accord de libre-échange.

Lorsque les libéraux ont formé le gouvernement en 1993, l'économie était en croissance et cette croissance n'a pas cessé depuis. Nous n'avons pas connu de ralentissement économique depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel. Tôt ou tard, l'économie finira par ralentir, même si aucun d'entre nous ne le souhaite. En vérité, l'économie canadienne doit sa croissance en bonne partie à notre capacité d'exporter et à l'Accord de libre-échange que les libéraux ont si violemment dénoncé, même s'ils en vantent aujourd'hui les mérites et voudraient s'en attribuer la paternité. Nous savons très bien qu'ils n'en sont pas les auteurs. Les libéraux avaient même promis de déchirer cet accord, de l'annuler.

Quoi qu'il en soit, la croissance actuelle de l'économie oblige le gouvernement à faire quelque chose au sujet des transports. Certaines régions du pays sont affectées par l'insuffisance des voies de communication. C'est notamment le cas de la région de l'Atlantique. Malheureusement, lorsque l'Alliance canadienne, l'ancien Parti réformiste, parle de cette région du Canada, c'est pour lui reprocher de ne pas savoir s'organiser, de ne pas jouir de la prospérité que connaît l'ouest du Canada, en particulier l'Alberta et la Colombie-Britannique, ou de ne pas connaître le type de croissance économique qu'on observe en Ontario. Ce parti oublie ce que nous tentons de faire valoir à la Chambre depuis des années, en particulier depuis trois ou quatre ans, au sujet des transports. Pour qu'il y ait croissance économique, il doit exister des moyens de communication qui permettent aux provinces de la région de l'Atlantique

Les crédits

d'effectuer des échanges commerciaux, comme d'autres provinces le font avec succès. L'Ontario est reliée aux États-Unis par des voies de communication très efficaces.

Si nous avons appuyé l'Accord de libre-échange, comme l'a également fait le premier ministre libéral du Nouveau-Brunswick, à l'époque, c'est que nous y voyions une possibilité d'étendre nos échanges commerciaux vers le sud, plutôt que d'est en ouest à la grandeur du pays, comme nous y sommes contraints d'un bout à l'autre du pays. Depuis, nous attendons toujours qu'on améliore les infrastructures, en particulier les routes, de façon à permettre aux biens et aux personnes de se déplacer aussi efficacement qu'il le faudrait. Cela nous a certainement nui.

• (1555)

Je crois vraiment que le gouvernement a la responsabilité de construire une infrastructure. Si on nous donne l'occasion de soutenir la concurrence, nous réussirons dans nos entreprises. Cependant, nous ne profitons pas autant de la croissance que d'autres parties du pays à cause de l'absence d'un réseau de transport efficace entre le Canada atlantique et le reste du pays.

Pour nous insulter davantage, en réponse à une question du député de Cumberland—Colchester à la Chambre aujourd'hui, le ministre a fait allusion à l'aéroport de Toronto et aux deux ou trois heures qu'il faut pour s'y rendre. Il a laissé entendre qu'au Nouveau-Brunswick nous n'aurons plus qu'un aéroport dans quelque temps. Lequel sera-ce? Celui de Moncton, de Saint John ou de Fredericton? Le gouvernement ne comprend pas le Canada atlantique et n'est pas prêt à prendre les mesures qui s'imposent pour lui venir en aide. Il ne comprend pas la situation globale.

Mon parti estime que le gouvernement doit présenter une politique. Les libéraux ne peuvent pas se contenter d'improviser au fur et à mesure dans ce dossier. Ils l'ont fait dans la santé et dans les transports. Mais les Canadiens ne toléreront plus ce genre de gestion improvisée.

M. Peter Mancini (Sydney—Victoria, NPD): Monsieur le Président, je félicite mon collègue conservateur du point de vue qu'il a fait valoir comme Canadien de l'Atlantique.

Je reconnais avec lui que, pendant beaucoup trop longtemps, la région de l'Atlantique a été désavantagée à cause des liens commerciaux historiques dans l'axe est-ouest. À l'époque de la Confédération, cette région a renoncé de bonne foi à ses liens commerciaux naturels, qui étaient dans l'axe nord-sud. Comme le député l'a dit, nous estimons aujourd'hui qu'il est difficile de livrer concurrence si nous n'avons pas l'infrastructure nécessaire.

Je voudrais revenir sur la question des aéroports, car j'ai trouvé les propos du député passionnants. Nous avons au Cap-Breton un petit aéroport qui est absolument essentiel si nous voulons nous donner et développer des bases économiques. Pourtant, nous avons été menacés à diverses reprises de perdre la station d'information de vol et le personnel nécessaire à l'exploitation de la piste. On nous a dit que ces services pourraient être centralisés et assurés à partir de Halifax.

Le député a parlé de la perte de deux aéroports au Nouveau-Brunswick, mais je crois que toute la région de l'Atlantique risque de connaître le même sort. Le gouvernement pense peut-être qu'il faudrait avoir un aéroport central non pas au Nouveau-Brunswick, mais à Halifax. Le député expliquerait-il les conséquences de la perte de ces aéroports vitaux pour des régions comme l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et le Cap-Breton?

M. Greg Thompson: Monsieur le Président, je remercie le député pour ses observations. Je crois que nous sommes plutôt d'accord sur ce qui semble se passer.

Je me demande si Doug Young sera l'auteur du plan de privatisation ou de suppression lorsqu'on décidera de l'avenir des aéroports de l'est du Canada, comme il a été l'auteur de la loi sur la privatisation des ports. C'est là un nom qui commotionnerait tous les députés libéraux et qui les ferait aller se cacher.

Il y a de quoi être effrayé par ce qui risque d'arriver. Qui sait? Il faudra attendre de voir. Cela se prépare peut-être pour le Nouveau-Brunswick. Je sais que les administrations aéroportuaires de Fredericton, de Saint John et de Moncton sont pas mal inquiètes, mais rien ne laisse présager que le gouvernement fédéral souhaite donner de l'expansion à ces aéroports. Il pourrait les abandonner en un instant. Aucun d'entre nous ne le sait.

• (1600)

C'est plutôt troublant et, comme je le disais à la fin de mon allocution, c'est de la navigation par instinct sans aucune planification à long terme. Tous les premiers ministres provinciaux réclament un plan à grands cris. S'il y a un plan, il n'est pas dit qu'il satisfiera tout le monde, notamment les premiers ministres provinciaux ou même le ministre fédéral des Transports, mais il y a toujours des concessions mutuelles. Les Canadiens méritent un plan.

C'est la seule façon de planifier l'avenir. Nous voulons prendre les bonnes décisions à chaque étape, mais ce ne sera pas possible si nous naviguons par instinct, former une espèce de comité spécial de planification, s'il en est. Nous voulons un plan. Tant que nous ne l'aurons pas, nous serons très préoccupés par ce qui risque d'arriver à Sydney ou à Saint John, au Nouveau-Brunswick.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, je veux connaître l'avis du député sur un point afin de renforcer mon opinion selon laquelle la politique du gouvernement est incohérente et insensée.

Dans ses projections de dépenses en matière de transport pour la prochaine année, au titre des contributions aux provinces visant l'amélioration du réseau routier, le gouvernement dit qu'il octroie 4,7 millions de dollars aux termes de l'entente d'aménagement de routes dans l'Outaouais, tandis que la Nouvelle-Écosse obtient 1,8 million de dollars.

La région de l'Outaouais, Dieu sait où cela se trouve. . .

Une voix: C'est ici, à Ottawa.

M. Bill Casey: . . .obtient deux fois et demie la somme accordée à l'ensemble de la Nouvelle-Écosse pour financer la réfection du réseau routier, même si. . .

Les crédits

Le président suppléant (M. McClelland): Nous allons accorder 30 secondes au député de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest.

M. Greg Thompson: Monsieur le Président, je suis certain que j'obtiendrai le consentement unanime de la Chambre pour continuer de parler encore et encore, car les députés du parti ministériel voudront sûrement entendre ce qu'il me reste à dire.

Le député a raison. Je pense que l'Outaouais correspond à la région d'Ottawa. De toute évidence, cette région est représentée par un député libéral. C'est probablement ce qui explique la différence.

Une voix: Est-ce là l'explication?

M. Greg Thompson: Je suis certain que c'est là l'explication, mais je peux me tromper.

Aux termes de l'entente, le Nouveau-Brunswick obtient environ 56 millions de dollars qui nous permettraient, avec un peu de chance, d'aménager environ 10 kilomètres de réseau routier, exclusion faite de ponts ou d'infrastructures.

À la fin de 2005, nous aurions procédé à la réfection d'environ la moitié du réseau routier de la province si nous nous en tenions au programme que le Parti libéral fédéral propose.

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, je suis très heureux de pouvoir participer au débat. C'est un sujet que, de l'avis des Canadiens, peu importe où ils habitent, le Parlement aurait dû aborder depuis déjà longtemps.

Je profite de l'occasion pour féliciter le député de Cumberland—Colchester pour son travail en tant que porte-parole sur les questions de transport et aussi pour avoir porté le sujet à l'attention de la Chambre des communes aujourd'hui.

Monsieur le Président, je sais que vous comprenez le sujet comme moi. En fait de planification à long terme, qu'il s'agisse de transport, d'environnement, de changements climatiques, de politique fiscale, de politique commerciale, ou de tout autre domaine, le gouvernement actuel est incapable de vision. Qu'il s'agisse de la mise en oeuvre d'une stratégie sur le protocole de Kyoto concernant les changements climatiques ou de l'adoption à l'avance d'un plan permettant d'éviter une grève des sondeurs comme celle que nous avons eue il y a quelques années le gouvernement est incapable de planifier à long terme tandis que, lorsque nous étions au pouvoir, nous avons eu une vision à long terme dans notre politique commerciale et nous avons fait passer la valeur de nos échanges avec les États-Unis d'environ 90 milliards de dollars par année à 260 milliards aujourd'hui.

Toutes les provinces réclament depuis assez longtemps déjà que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership dans la politique canadienne des transports. Dans un pays aussi complexe et vaste que le nôtre, la géographie est un des éléments qui pose les plus grands défis. La taille de notre pays présente un nombre énorme de défis que nous devons reconnaître. C'est ce même genre de défis et de vision qui a conduit à la construction du chemin de fer

que nous avons d'un océan à l'autre. Nous devons maintenant prendre cette vision que nous avons pour le XIX^e siècle et la transposer dans le contexte du XXI^e siècle.

• (1605)

À l'heure de la mondialisation, le défi qui se pose sur le plan des transports, c'est que nous devons être capables de transporter rapidement nos marchandises et nos gens d'un point à un autre pour pouvoir demeurer concurrentiels, fonctionner en tant que pays moderne et garder notre place dans l'économie mondiale.

Nous savons que nos villes ont changé au cours des deux ou trois dernières décennies à cause de la croissance démographique, que ce soit Vancouver, Halifax ou Toronto, et que, du point de vue de la planification urbaine et du transport urbain, le gouvernement fédéral a un rôle à jouer pour aider à entretenir cette infrastructure des transports publics afin que nos routes et les autres éléments de notre infrastructure ne se détériorent pas au point où nous devons dépenser beaucoup d'argent pour les réparer. Ce qui est plus important encore, nous devons avoir une politique de transport qui soit moderne afin que les gens puissent se déplacer dans nos villes et d'une ville à l'autre. Cela serait moins lourd pour notre infrastructure et causerait moins de pollution atmosphérique en ce qui a trait au smog et aux changements climatiques.

Le gouvernement s'est rendu à Kyoto en 1997 en vue d'établir et d'accepter un objectif et un calendrier sans consultation avec les provinces, les municipalités ou les Canadiens en ce qui concerne l'acceptation d'un objectif visant à réduire les gaz à effets de serre à un niveau inférieur de 6 p. 100 à celui de 1990 d'ici la période 2008 à 2012, sans plan concernant la façon de procéder.

Une des choses que devrait faire le gouvernement, et que j'appelle une mesure courageuse, qui compte au nombre des choses que nous devrions faire pour de nombreuses raisons, qu'il s'agisse de santé humaine, de smog ou tout simplement d'économiser de l'argent sur le plan de l'infrastructure urbaine, consiste à élaborer une politique judicieuse en matière de transport urbain. Le gouvernement fédéral a un rôle à jouer avec les provinces et les municipalités dans ce cadre.

Je tiens aussi à commenter les propos indélicats qu'a tenus le ministre des Transports plus tôt aujourd'hui à l'endroit du député de Cumberland—Colchester et de la députée de Saint John. Quand il a été question d'aéroports dans la province du Nouveau-Brunswick, il a dit qu'il laisserait les forces du marché déterminer l'ordre d'importance des aéroports entre Saint John, Moncton et Fredericton.

Nous pouvons dans une certaine mesure laisser jouer les forces du marché à cet égard, ou nous pouvons faire ce que souhaitent le Parti progressiste conservateur et notre porte-parole en matière de transports, soit que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership en faveur du maintien de ces trois aéroports ou élabore une vision de ce que devrait être une politique du transport aérien dans la province du Nouveau-Brunswick. Toutefois, cela ne doit pas se produire dans une perspective descendante où l'on laisse tout simplement les choses au hasard.

Les crédits

Le gouvernement devrait travailler en collaboration avec la province du Nouveau-Brunswick et le premier ministre Bernard Lord ainsi qu'avec les municipalités qui sont desservies par ces trois villes en vue de déterminer quelle serait la meilleure chose à faire, au lieu de tout simplement ignorer les commentaires du député de Cumberland—Colchester. Le gouvernement devrait au moins déclarer que les trois aéroports seront maintenus dans leur état actuel, à moins que celui-ci ne fournisse une vision avec laquelle la province, les municipalités et tous les citoyens du sud du Nouveau-Brunswick pourraient être d'accord.

Nous devons améliorer notre réseau de transport, car il se détériore. Nous devons relever des défis qui ne se posaient pas il y a quelques années à peine. Le député de Cumberland—Colchester m'a soumis des statistiques montrant qu'en 1993, le nombre d'accidents impliquant des produits dangereux était d'environ 250. À l'heure actuelle, en moyenne, tous les ans, il y en a près de 450. Je soutiens que, compte tenu de notre croissance économique, de l'augmentation de la population et des stress de plus en plus grands auxquels notre infrastructure de transport est soumise, des choses de ce genre ne peuvent que se produire, à moins que nous n'investissions dans nos réseaux ferroviaires, dans notre système de transport par camion et dans nos routes, y compris la transcanadienne. Ce type d'accidents continuera forcément d'arriver à moins que nous ne modernisons notre infrastructure afin de soutenir la croissance record que nous connaissons.

• (1610)

Les provinces ont déclaré que la politique gouvernementale dans le domaine des transports était incohérente, non coordonnée et peut-être, par-dessus tout, réactionnaire.

Revenons sur la fusion des lignes aériennes. Tout le monde savait que Canadien Internationale éprouvait des difficultés financières et que cela était sur le point d'avoir de graves répercussions, mais le gouvernement fédéral a préféré laisser les forces du marché jouer et décider du sort de la compagnie. Dans certaines collectivités, pendant des mois. Ses stratégies en matière de transport ont posé pendant des mois, dans certaines collectivités, d'innombrables problèmes de transport aérien du point de vue de la capacité de transporter les gens comme on voulait le faire.

J'ajouterais que, lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir en 1993, les recettes que le ministère des Transports tirait des taxes sur le carburant et des droits d'utilisation, qu'il s'agisse de la location des aéroports ou de je ne sais quoi, étaient presque égales à ses dépenses. À l'heure actuelle, le ministère des Transports tire 3,9 milliards de dollars de plus chaque année de ressources comme les taxes sur les carburants et les droits de location. Je peux vous garantir que les provinces sont loin d'obtenir ce type de rendement de leurs réseaux routiers.

Au minimum, le gouvernement fédéral devrait se pencher sur quatre points en particulier: d'abord et avant tout, travailler en collaboration avec les provinces pour élaborer une stratégie nationale en matière de transport routier; deuxièmement, avoir une vision claire pour ce qui est du transport urbain; troisièmement, collaborer avec les municipalités afin de pouvoir élaborer l'infrastructure nécessaire en matière de transport public et, quatrièmement,

reconnaître que la stratégie gouvernementale actuelle en matière de transport va aider à la mise en oeuvre de la stratégie touchant les gaz à effet de serre et le changement climatique.

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt les observations émanant de cette partie du Canada. Il est fort intéressant de comparer les points de vue qui ont cours ici et là au Canada.

Ma province compte deux aéroports. C'est tout ce que nous avons jamais eu et j'imagine que c'est tout ce que nous pouvons jamais espérer d'ailleurs. J'ai entendu le ministre et d'autres députés parler de trois aéroports, ce matin. Je crois qu'il s'agissait de Moncton, de Fredericton et de Saint John. Je me réjouis de ce que les députés disposent des trois aéroports et j'espère qu'ils sauront les garder. Quant à moi, j'ai beaucoup de mal à saisir la notion de distance, car chez nous on dit pour plaisanter que, si un chien s'enfuit, on peut le voir faire du sur-place pendant deux jours.

Je voudrais faire une comparaison. Ma circonscription est à vocation rurale. Si j'appuie sur le champignon, je peux me rendre à l'aéroport en l'espace d'une heure et demie ou deux, et encore là, j'ai de la chance. Mon collègue de Yorkton—Melville est à deux heures, deux heures et demie de voiture de l'aéroport. Mon collègue de Cypress Hills—Grasslands est à cinq heures de l'aéroport. Et pourtant, dans notre province, personne ne s'est jamais plaint de ne pouvoir compter que sur deux aéroports.

Le député de Fundy—Royal peut-il me dire quel est le grand facteur quand il se rend à l'aéroport, le temps ou le kilométrage? Par exemple, quand j'habitais chez mon frère à Burlington, il lui fallait parfois deux heures pour m'amener à l'aéroport Pearson.

Je pense qu'il nous faut mettre les choses en perspective. Je ne veux pas critiquer la position du député, je veux simplement me faire une idée du problème que posent les aéroports. Est-ce la distance ou les obstacles qui se dressent sur la route menant à l'aéroport?

• (1615)

M. John Herron: Monsieur le Président, ce qu'il importe de souligner ici, c'est que les trois villes de Moncton, Saint John et Fredericton sont à peu près de la même taille. Si elles étaient indépendantes les unes des autres, elles devraient certainement toutes pouvoir compter sur un aéroport quelconque. C'est essentiel aux fins du développement économique.

J'accepte l'argument selon lequel ces trois aéroports se trouvent dans un rayon d'une heure ou une heure et demie de route les uns des autres. Plutôt que d'adopter une attitude indépendante et de dire que, quoi qu'il arrive à ces trois aéroports ou au développement économique de ces trois villes, c'est que cela devait arriver, le gouvernement fédéral a, envers les citoyens de ces trois villes, la responsabilité d'aller de l'avant et d'offrir un certain leadership en proposant d'autres solutions en ce qui a trait au transport aérien, qu'il s'agisse de la centralisation des services ou de la réfection d'un des aéroports actuels. C'est une question très difficile à gérer,

qui est nécessairement très influencée par la défense des intérêts locaux, où que nous vivions.

Le gouvernement fédéral devrait à tout le moins maintenir ces trois aéroports, à moins d'en venir à une entente avec les responsables provinciaux et les citoyens de ces villes en vue de la mise sur pied d'un meilleur système de transport.

Mme Michelle Dockrill (Bras d'Or—Cape Breton, NPD): Monsieur le Président, je suis fascinée d'entendre ce que mon honorable collègue a à dire en rapport avec la motion du Parti progressiste conservateur.

Le premier ministre Hamm de la Nouvelle-Écosse a annoncé récemment que sa province avait l'intention de privatiser une bonne partie du ministère des Transports. Si j'ai bien compris après avoir parlé à certaines personnes, il semble que la circonscription de Cumberland—Colchester sera témoin de la privatisation d'environ les deux tiers du ministère des Transports. J'ai entendu le député parler de l'obligation du gouvernement fédéral de mettre au point une politique nationale en matière de transport.

Est-il d'accord avec le premier ministre de la Nouvelle-Écosse en ce qui touche la privatisation du ministère des Transports?

M. John Herron: Monsieur le Président, je suis très fier des initiatives que John Hamm prend au nom de la Nouvelle-Écosse. En raison du libéralisme qui consiste à prélever des impôts et à dépenser et des socialistes qui ont créé la crise financière qui existe dans cette province, le premier ministre Hamm a dû faire des choix.

Le gouvernement fait tout simplement une expérience pour voir comment il peut offrir certains services à des coûts moindres. J'appuie mes cousins de la province dans leurs initiatives pour assurer les services de façons nouvelles et novatrices. Si l'expérience prouve que ce n'était pas la meilleure solution, on pourra dire qu'il ne s'agissait effectivement que d'une expérience.

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a été obligé de faire des choix difficiles. Nous devrions lui donner la possibilité de remettre de l'ordre dans ses finances.

M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je ne sais trop par où commencer. Il y a tant de choses à dire au sujet de la motion qu'a présentée aujourd'hui le Parti conservateur, par la voix du député de Cumberland—Colchester.

Nous avons entendu les conservateurs dire que c'était la façon de faire des libéraux. Puis, certains libéraux ont dit que c'était la façon de faire des conservateurs. Un de mes électeurs vient de m'appeler et m'a dit que nous pouvons tous aller nous faire voir ailleurs.

Le débat doit porter sur la question de savoir s'il incombe ou non au gouvernement fédéral de procéder comme il le fait et de gagner l'appui de la population qui l'a élu. C'est ce qui se passe jusqu'ici depuis 1993. Autant que je sache, c'est peut-être ce qui se passera encore pendant au moins quatre autres années. Pourquoi? Les Canadiens constatent que le gouvernement poursuit son programme et qu'il a un plan pour les nombreux ministères dont l'opposition parle avec enthousiasme à la Chambre des communes aujourd'hui.

Les crédits

Lisons encore une fois la motion du député conservateur de Cumberland—Colchester:

Que la Chambre reconnaisse qu'il est très pressant de résoudre les graves problèmes avec lesquels la population canadienne est aux prises en matière de transport et appelle le gouvernement canadien à établir une politique nationale de transport qui soit globale, démontre son leadership en la matière et élimine les difficultés communes à l'ensemble des Canadiens d'un océan à l'autre dans le domaine.

• (1620)

Établir une politique nationale de transport qui démontre son leadership. Le député de Fundy—Royal a commencé son intervention en parlant de la nécessité d'avoir une infrastructure dans un pays de cette taille afin de veiller à la sécurité des transports et de nous permettre ainsi de bâtir l'économie de ce pays et de réussir dans un climat de concurrence mondiale, ou quelque chose du genre.

Partons du principe que l'infrastructure nationale de transport couvre plus de quelque 9 millions de kilomètres carrés, qu'elle inclut près d'un million de kilomètres de routes, 50 000 kilomètres de voies ferrées, 646 aéroports agrées et plus de 300 ports et havres commerciaux. Un tel réseau exige des millions d'éléments et des milliers de gens travaillant ensemble pour bien faire tourner le système. Ce n'est pas le député d'Hamilton-Ouest qui le dit, c'est le Forum économique mondial dans son rapport sur la compétitivité mondiale.

Le Canada se classe au premier rang des pays du G-7 sur le plan de l'infrastructure du transport. Pourquoi? Est-ce parce que, comme le député de Cumberland—Colchester l'insinue, le gouvernement n'a pas établi de politique nationale de transport qui démontre son leadership? Balivernes. Nous débattons aujourd'hui d'une motion qui, très franchement, n'a aucun sens pour nombre d'entre nous à la Chambre. Nous ne sommes pas très nombreux, probablement parce que cette motion part d'un esprit hautement sectaire et est tout à fait ridicule.

Qu'avons-nous fait pour l'infrastructure au cours des années où nous avons été au pouvoir? Avant de répondre à cette question, je voudrais parler des années précédant notre arrivée au pouvoir en 1993 depuis le moment où j'ai eu l'honneur d'être élu à la Chambre en 1988. Dès la première semaine après mon élection, j'ai fait partie du Comité permanent des transports. Je me rappelle affectueusement le vieux Pat Nowlan qui siégeait au comité en 1988. À l'époque, nous pouvions fumer à la Chambre des communes. Il s'installait là avec un énorme cigare, et à côté de moi se trouvait Les Benjamin. Voilà un gars qui s'y connaissait en matière de trains. Et puis il y avait Iain Angus. Nous pouvions toujours deviner si la séance du Comité des transports durerait longtemps d'après le nombre de canettes de Coke que Iain Angus avait alignées devant lui.

Nous avons beaucoup discuté à cette époque. Nous avons voyagé partout pour examiner les systèmes de trains à grande vitesse. Après avoir siégé 12 ans ici, je conserve de très bons souvenirs de ces cinq années qui ont constitué pour moi une précieuse expérience, celle de siéger dans l'opposition sous un gouvernement conservateur. Et je me demande ce que nous avons accompli durant ces années-là.

Les crédits

Au cours des cinq années où j'ai siégé au Comité des transports, le gouvernement n'a absolument rien accompli. Nous avons beaucoup voyagé. Nous avons parcouru le monde et visité plusieurs pays. Nous avons visité des ports. Nous avons visité des havres et n'avons absolument rien fait à ce sujet sous les conservateurs. Nous avons étudié toutes sortes de trains à grande vitesse dans cinq ou six pays. Le TGV est maintenant un énorme succès à Paris. Nous n'avons absolument rien fait à ce sujet à l'époque. Les conservateurs ne voulaient pas y toucher. Pourquoi étudier ce train si nous ne voulions pas y toucher?

Et je me rappelle affectueusement, ou peut-être pas si affectueusement, M. Corbett. Le député de Cumberland—Colchester doit se rappeler M. Corbett, qui était président du Comité permanent des transports. Voilà un leader incomparable. Imaginez, et je n'aime pas parler des gens de façon désobligeante, mais le Comité permanent des transports n'a pas tenu de séance durant neuf mois. Pourquoi? Parce que le président de ce comité avait voulu refaire en sens inverse le trajet de Christophe Colomb, en naviguant de sa circonscription sur la côte est jusqu'à l'Europe. Pendant neuf mois, le Comité permanent des transports n'a pas eu de réunion et le Parti conservateur a le culot, l'audace, je dirais, de prétendre devant la Chambre que le gouvernement n'a pas de politique des transports.

Si je m'en souviens bien, c'est ce gouvernement qui, deux semaines après son élection en 1993, a mis en place un programme d'infrastructures. Pourquoi l'avons-nous fait? Pour la bonne raison que ce gouvernement a reconnu que les villes, les municipalités, les provinces, voire le pays avaient besoin d'un sérieux coup de main en matière d'infrastructure. Nous ne voulions pas nous retrouver dans la situation de Pittsburgh ou de Buffalo, dont les infrastructures municipales, les réseaux d'adduction d'eau, les égouts et les routes s'effritent à vue d'oeil. Nous ne voulions pas que cela nous arrive. Nous ne voulions pas aller jusque-là.

• (1625)

Nous avons présenté un programme exhaustif et nous avons pris des engagements. Nous nous sommes engagés à négocier d'ici à l'automne avec les provinces, les municipalités et le secteur privé la mise en place d'un programme pluriannuel d'amélioration des autoroutes provinciales et des infrastructures municipales dans les collectivités urbaines et rurales du Canada.

Nous avons également un plan pour consacrer des centaines de millions de dollars au cours des cinq prochaines années à l'infrastructure municipale dans les villes et les collectivités rurales de tout le Canada, par exemple pour des logements abordables et des espaces verts, et 150 millions de dollars sont prévus pour les routes. Cela semble-t-il être typique d'un gouvernement qui n'a pas de politique nationale complète en matière de transport? Je ne le pense pas.

Nous venons d'investir des centaines de millions de dollars dans VIA Rail. Cela n'a pas été le cas lorsque les conservateurs étaient au pouvoir. En fait, je me rappelle avoir pris le train avec le député de London et avoir traversé avec lui le Canada, coiffés d'une casquette jaune de VIA Rail pour tenter de convaincre le gouvernement conservateur de Brian Mulroney d'allouer plus de fonds à VIA Rail

pour aider la compagnie à survivre. Cela ne s'est pas produit, mais ça s'est fait lorsque les libéraux sont arrivés au pouvoir. Le gouvernement actuel a fait preuve de vision à long terme. Il a investi dans VIA Rail.

Le député de Cumberland—Colchester qui a présenté cette motion insensée aujourd'hui a siégé au comité avec nous. Cinquante-trois réunions du Comité permanent des transports ont porté sur la restructuration du transport aérien. Le gouvernement n'était pas prêt à investir des dizaines de millions de dollars dans la compagnie aérienne Canadien. Nous avons essayé. Nous avions obtenu des promesses. Nous avons essayé et cela n'a pas fonctionné. Pourquoi? Canadien avait une grande capacité, mais pas assez de voyageurs. Il s'agissait d'une réponse commerciale simple. Les passagers qui voyageaient avec les Lignes aériennes Canadien n'étaient pas assez nombreux et la société ne pouvait pas être concurrentielle.

Le député de Cumberland—Colchester a siégé avec nous, jour après jour. Le comité a publié un rapport solide qui a été appuyé à l'unanimité par les membres du comité permanent et qui disait au gouvernement qu'il devait s'attaquer aux questions de tarification juste, de concurrence, de propriété et de contrôle canadiens, de service aux petites collectivités et de traitement équitable des employés. Nous étions tous d'accord là-dessus. Même le *National Post* a fait l'éloge de cet excellent rapport. Pensez donc! Tout le monde trouvait que ce rapport était excellent.

Nous avons ensuite proposé un projet de loi sans tarder, parce que nous étions conscients de la situation de l'industrie des transports aériens au Canada. Le comité a siégé de nouveau pendant plusieurs semaines avant de terminer son étude du projet de loi. Était-il satisfait de ce projet de loi d'initiative ministérielle? Non, car il y a apporté neuf amendements. Tout le monde a reconnu que c'était la chose à faire et les amendements ont été adoptés. Ils ont d'ailleurs contribué à renforcer le projet de loi.

Le député qui a présenté cette motion aujourd'hui a siégé au comité et a déclaré qu'il entendait présenter une motion parce qu'il estimait que les clients devaient être protégés par un ombudsman. Les membres du comité ont reconnu que c'était une bonne idée, mais le gouvernement avait cependant prévu une autre solution. Il s'opposait à créer une nouvelle infrastructure pour un ombudsman doté d'un personnel, avec tous les coûts que cela engendrerait. Le gouvernement a dit qu'il avait déjà prévu quelque chose.

Il a présenté un amendement proposant la création d'un poste de «chien de garde», auprès de qui le public voyageur et les entreprises canadiens pourraient porter plainte. Cette personne devait relever de l'Office des transports du Canada, puisque cet organisme possédait déjà l'infrastructure nécessaire.

• (1630)

Le ministre a été suffisamment clairvoyant pour reconnaître la nécessité de protéger le public voyageur. Nous avons déjà pris l'initiative. Le ministre avait déjà prévu un moyen pour permettre au public de présenter ses plaintes.

Le député de Cumberland—Colchester a même reconnu que cette mesure allait plus loin que ce qu'il avait lui-même proposé et il

s'est rangé à la proposition du gouvernement. C'est une bonne planification. Mais voilà qu'il a présenté aujourd'hui cet amendement, selon lequel le gouvernement canadien n'a pas établi une politique nationale de transport global et n'a pas démontré son leadership à ce chapitre.

J'avais ici un excellent discours sur les systèmes de transport intelligents que je pourrais vous livrer. C'est un excellent discours. Il parle de la planification par le gouvernement d'un système de transport intelligent, de notre planification prospective, et de nos discussions avec les provinces et le secteur privé, de la façon dont le gouvernement cherche à élaborer un plan complet sur la façon moderne d'assurer les transports.

Le système de transport a changé. Nous ne dépendons plus d'un ruban d'acier pour nous rendre d'un bout à l'autre du pays. Les voyageurs veulent se rendre rapidement à destination. Ils sautent à bord d'un avion. C'est un fait. Si c'est ce qu'ils veulent, c'est ce qu'ils auront.

J'ai passé cinq ans dans l'opposition, siégeant tous les jours au comité, faisant des recherches sur tout ce que nous avons fait pour obtenir des progrès dans le domaine des transports. Nous n'arrivions à rien, mais lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, en 1993, les choses ont bougé.

Les députés d'en face ont dit un mot de Doug Young. Je vais dire quelques mots à son sujet. Au moins, Doug Young savait où il allait, et il y a eu des résultats. Lorsque nous avons formé le gouvernement, la première chose que le Comité permanent des transports a faite, c'est privatiser le CN.

Le NPD s'est récréé, disant qu'il était atroce de réserver un sort comme celui-là à la compagnie ferroviaire nationale. Ce fut la privatisation la plus réussie au Canada. La société a fait un travail splendide. Regardez les cotes à la bourse. La société se comporte très bien. Le gouvernement savait ce qu'il voulait faire du transport ferroviaire, et il a décidé d'agir. Nous avons privatisé le CN est garantissant une participation canadienne de 51 p. 100.

Qu'avons-nous fait ensuite? Nous avons commercialisé les aéroports dans l'ensemble du pays. Les contribuables payaient pour des centaines d'aéroports. C'était incroyable. Certains de ces aéroports se résumaient à une piste d'atterrissage en gravier à peine deux fois plus longue que la Chambre des communes. Nous dépensions sans compter pour garder les aéroports. De quoi les aéroports avaient-ils l'air? Nous ne le savions pas, mais il fallait payer pour les garder ouverts. Voyez maintenant notre système aéroportuaire du Canada! Il fonctionne extrêmement bien. Nav Canada a privatisé nos services de navigation aérienne.

Mme Michelle Dockrill: Et nous nous sentons tous tellement plus en sécurité!

M. Stan Keyes: Oui, nous devrions nous sentir beaucoup plus en sécurité. Si la députée a à se plaindre du bilan de sécurité de Nav Canada, je la mets au défi d'aller le dire publiquement à l'extérieur de cette enceinte. Elle sait bien qu'elle ne le fera pas. Je ne crois pas

Les crédits

qu'elle le fera, car elle sait que Nav Canada réussit sans doute beaucoup mieux que ne le faisait le gouvernement.

Qu'avons-nous fait ensuite? Nous nous sommes occupés du secteur du transport aérien. Nous avons produit ce qui s'appelle le rapport Keyes, dont je suis bigrement fier, car ce rapport est l'aboutissement de semaines de travail par le Comité permanent des transports, dont tous les membres ont parcouru le pays, allant de port en havre et de havre en port. Nous avons recueilli toute l'information que nous avons pu des témoignages que nous avons entendus sur la façon d'améliorer le réseau portuaire du Canada.

● (1635)

Nous avons pondu un rapport semblable au rapport de notre comité sur l'industrie du transport aérien, et nous l'avons soumis au gouvernement. Le gouvernement l'a pris en main, a dit que c'était un rapport bigrement bon et a rédigé un projet de loi en se fondant sur lui. Qu'est-ce que cela a donné? La Loi maritime du Canada. Encore là, de la perspicacité et de la planification.

La Loi maritime du Canada donne de bons résultats parce que chaque port inscrit sur cette liste, sauf un, est maintenant une administration portuaire canadienne. Ces administrations fonctionnent toutes très bien parce qu'elles sont dirigées par des membres de la collectivité. La collectivité fait ce qu'elle estime être approprié avec son port.

Les députés néo-démocrates rient, ce qui est typique du NPD. Cela me rend fou. Ils n'ont aucune idée du nombre de ports qui existaient au pays avant que nous déposions la Loi maritime du Canada. Il y en avait des centaines. Peut-on imaginer qu'une zone située à 30 pieds au maximum d'un terrain quelconque sur la côte est ou ouest était un port et qu'un capitaine de port était rémunéré pour s'en occuper, aux frais des contribuables?

Nous avons regardé la situation globale et nous nous sommes demandé ce que les contribuables avaient vraiment les moyens de soutenir financièrement. Nous avons effectué des changements. Encore une fois, cela démontre-t-il, comme l'a prétendu le député de Cumberland—Colchester, que le gouvernement n'a pas établi une politique nationale globale en matière de transport et qu'il n'a pas fait preuve de leadership? Je ne crois pas.

Je peux vous dire qu'il ne s'est rien passé durant cinq années de régime conservateur. Depuis 1993, nous nous sommes occupés des ports, de la navigation aérienne, des aéroports, des routes, des services de traversier et de bien d'autres choses. Cela témoigne d'un leadership. J'espère que le député va maintenant profiter de l'occasion pour se lever et dire que le président du Comité des transports a tout à fait raison, et j'espère aussi qu'il va retirer sa motion parce que celle-ci est complètement ridicule.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, je ne suis pas certain d'avoir entendu la dernière phrase. Je crois que le député a déclaré que je devrais me lever et affirmer qu'il est idiot. Est-ce ce qu'il a dit? Il m'a semblé entendre cela.

On ne pouvait en attendre moins de la part du président du comité où nous avons accompli un excellent travail, et qu'il a mené de main

Les crédits

de maître, je le reconnais. Cependant, il a certainement pris de grandes libertés par rapport à ce qui s'est produit et à ce que nous avons fait.

Je remarque que le député et le ministre ont mis l'accent sur la fusion des compagnies aériennes. C'est une partie importante des infrastructures de transport, soit, mais ce n'est qu'une partie. Ils ont tous deux parlé surtout de cela et du projet de loi C-26 en expliquant comment ils avaient réussi à négocier une merveilleuse fusion, qu'ils n'ont pas négociée du tout. M. Robert Milton a négocié la fusion et ils font du rattrapage, comme nous tous. Ils ne peuvent s'attribuer le mérite d'avoir établi une politique sur le transport aérien au pays car c'est Air Canada qui l'a fait.

Le député a aussi laissé entendre qu'il avait voyagé beaucoup lorsqu'il était dans l'opposition. Il a déclaré s'être rendu un peu partout pour discuter des questions concernant VIA Rail. Il me semble qu'il s'est lancé à la recherche d'options dans le dossier de VIA Rail uniquement lorsqu'il est arrivé du côté gouvernemental. Il s'est rendu en Europe et le comité s'est rendu à différents endroits. Je ne l'ai pas fait moi-même, mais je crois comprendre que les membres du comité ont beaucoup voyagé.

Qu'ont-ils fait? Rien du tout. Ils ne sont pas revenus avec des idées innovatrices. Ils n'ont rapporté aucune approche novatrice dans leurs bagages. Ils ont tout simplement annoncé qu'ils devaient retourner à VIA Rail une part de l'argent qu'ils lui volaient depuis des années. Ce n'était pas pour augmenter la capacité du système ou améliorer celui-ci, mais simplement pour remplacer les wagons tombés en pièces, les dispositifs d'aiguillage qui faisaient défaut et d'autres choses du genre.

L'objectif n'était pas d'accroître la capacité, le service, les itinéraires ou quoi que ce soit d'autre. Il consistait simplement à assurer l'entretien, à effectuer des réparations et à remplacer le matériel qui laissait à désirer et qui était pour ainsi dire tombé en désuétude des années plus tôt. Il est faux de prétendre que le gouvernement a fait quelque chose au sujet de VIA Rail. Il a simplement réinvesti de l'argent dans cette entreprise après avoir comprimé ses budgets année après année.

• (1640)

Le député a aussi parlé d'une somme de 150 millions de dollars qui est prévue pour la réfection du réseau routier, mais qui est répartie sur quelques années et entre dix provinces. Cela ne servira à rien. C'est d'un ridicule consommé quand on songe aux travaux de réfection à faire.

Les ministres des Transports de presque toutes les provinces m'ont écrit. Je vais lire des extraits de quelques lettres. Le président du comité parle sans cesse du leadership que le gouvernement exerce. Le ministre de l'Alberta a écrit que le ministre fédéral avait dit qu'il appuyait la stratégie à l'égard du réseau routier et qu'il avait par la suite exposé ses idées sur les composantes essentielles d'un éventuel programme, mais qu'il n'y avait eu aucune discussion sur la façon dont le programme serait financé. Est-ce là faire preuve de leadership?

Le ministre de Terre-Neuve a dit que la province exercerait des pressions en faveur d'un programme routier national tenant compte de ces graves préoccupations. Je pourrais citer aussi la lettre du ministre des Territoires du Nord-Ouest, et bien d'autres encore.

Il n'y a aucun leadership. Actuellement, les programmes routiers forment un mélange complètement disparate. Il y a très peu d'initiatives à cet égard. Je pense que Terre-Neuve recevra 100 millions de dollars répartis sur les deux prochaines années. La Nouvelle-Écosse n'obtiendra rien.

Je pose de nouveau la question au président du comité. Qu'en est-il du leadership? Qu'en est-il des programmes? Qu'en est-il de la politique globale en matière de transport qui est censée former un tout cohérent? Il n'y a rien de tout cela.

M. Stan Keyes: Monsieur le Président, comme je le fais toujours, je prends la question du député très au sérieux. Il a dit que le premier ministre et moi avons quelque peu concentré nos efforts sur l'industrie aérienne. Et nous avons eu raison de le faire. Franchement, le gouvernement devrait se féliciter du travail qu'il a accompli dans l'industrie aérienne.

Le député d'en face qui vient de poser la question, celui de Cumberland—Colchester, devrait se féliciter du dur travail qu'il a fait au Comité permanent des transports, et grâce auquel le gouvernement a pu préserver 16 500 emplois au Canada.

Une semaine avant Noël, l'an dernier, 16 500 emplois auraient pu disparaître. C'est le gouvernement, avec l'aide du député d'en face, en tant que membre du comité, qui a décidé que les critères seraient: des prix équitables, pour la protection des consommateurs; la concurrence, pour la protection des consommateurs; la propriété et le contrôle canadiens, un des grands épouvantails du NPD; le service aux petites localités, ce qui est très important pour les conservateurs, notamment celles de la côte est qu'ils représentent; et un traitement équitable pour tous les employés. Nous avons répondu à tous les appels grâce, en partie, au député qui présente la motion. Nous avons fait preuve de leadership.

Dans sa deuxième question, il a mentionné que nous nous sommes beaucoup déplacés, mais qu'il n'a constaté que peu de résultats. J'étais dans l'opposition. S'il le veut, je lui fournirai tous les rapports que le Comité permanent des transports a présentés. Il constatera alors que l'opposition, à l'époque, a présenté un point de vue dissident par rapport à celui du gouvernement dans ces rapports.

Quant à son troisième point, soit que l'engagement envers les routes est une farce, seul un conservateur disciple de Mulroney qualifierait d'insignifiants des montants de 100 millions de dollars en 2000-2001, de 350 millions de dollars en 2001-2002 et de 550 millions de dollars par année pour les quatre années suivantes jusqu'en 2006. Seul un conservateur disciple de Mulroney qualifierait cela de farce.

M. Ken Epp (Elk Island, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai une question très précise à poser au député. Il aime bien prétendre que, sur la scène internationale, le Canada se classe

Les crédits

dans le peloton de tête pour son infrastructure. Je ne doute pas qu'il soit possible d'aller dans des pays où l'infrastructure n'est pas aussi bonne que la nôtre, mais nous avons des problèmes de taille au Canada.

Je pense ici à la Saskatchewan, où ne se trouve pas ma circonscription, mais où vivent mes enfants. Maintenant que le système ferroviaire y a été démantelé, les routes y sont défoncées par les énormes camions qui transportent les céréales.

• (1645)

La route transcanadienne est la principale artère est-ouest du Canada. En Saskatchewan et, si je comprends bien, ailleurs aussi, notamment dans certaines parties de l'Ontario, cette route n'est qu'une route étroite à deux voies très dangereuse, ce qui est inacceptable.

Nous nous sommes rendus à Swift Current peu après un horrible accident survenu sur la transcanadienne, à l'ouest de la ville. L'accident impliquait une camionnette d'une demi-tonne où prenaient place des travailleurs à l'emploi d'une entreprise d'installation de parement extérieur, un véhicule lourd transportant deux autobus neufs, qui ont été complètement détruits lors de l'incendie qui s'est déclaré, ainsi que deux semi-remorques. Si je me souviens bien, il y a eu trois morts dans cet accident.

Mon frère m'a amené pour me montrer les carcasses des véhicules. Nous avons eu une pensée pour les familles des gens qui avaient inutilement perdu la vie sur une route tout à fait indigne d'être nommée transcanadienne et d'être la principale artère que peuvent emprunter les véhicules de transport au Canada.

Le député doit certainement avoir de légers problèmes de conscience et il doit admettre que notre réseau n'est certainement pas encore à un niveau que l'on pourrait dire acceptable.

M. Stan Keyes: Monsieur le Président, le député saura que c'est plus qu'un petit problème. Si nos coffres étaient remplis d'argent, nous pourrions améliorer toutes les routes du pays, voir à ce qu'elles aient toutes un terre-plein central empêchant les automobiles de passer dans la direction inverse et veiller à ce que tous les conducteurs conduisent comme il faut, portent la ceinture de sécurité, ne conduisent pas avec des facultés affaiblies, observent le code de la route, ne suivent pas de trop près l'automobile qui les précède et ne fassent pas de vitesse. Tout serait parfait.

Pour refaire toutes les grandes routes dont le gouvernement fédéral est responsable au Canada, il nous faudrait 17 milliards de dollars. C'est beaucoup d'argent.

Nous essayons de faire les choses graduellement. Nous avons pris des engagements valant des centaines de millions de dollars. Nous allons essayer de réparer chacune de ces routes. Mais il faut maintenir un équilibre. Le réseau routier n'est pas l'unique préoccupation du gouvernement. Il y a plusieurs dossiers que les Canadiens considèrent très importants. Nous devons trouver un équilibre et agir selon nos moyens pour éviter, et je suis certain que le député en conviendra, de revenir à une situation de déficit.

M. Peter Mancini (Sydney—Victoria, NPD): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le très éloquent député de Palliser.

Je veux revenir sur certaines des remarques que le président du Comité des transports a faites sur un certain nombre de questions. Il s'est vanté aujourd'hui au sujet de la privatisation du CN. Il s'est vanté au sujet de NavCanada. Il s'est vanté au sujet de la privatisation des aéroports et au sujet de la privatisation des ports.

Il s'en est pris au NPD. Il a dit que c'était le cauchemar des néo-démocrates, que ceux-ci croient que le gouvernement devrait intervenir pour empêcher que les collectivités ne soient dévastées par de graves problèmes économiques. Il a raison. C'est ce que nous croyons. J'ai cru à un certain moment qu'il était peut-être de cet avis aussi.

Je vais citer un extrait d'un ouvrage que j'ai lu l'autre jour: «Il faut se demander qui met du pain sur la table lorsque les marchés privés ne le font pas. Le rôle de l'État à long terme ne sera pas déterminé par la nécessité de régler des problèmes financiers à court terme. On peut voir des signes qui montrent que l'idée de refuser que l'État ait un rôle positif pour une question de principe tient de moins en moins. La nécessité d'empêcher le désordre social fait qu'il est essentiel que ceux qui sont au pouvoir ne prennent pas plus de temps que la population à se rendre compte que l'État a encore un rôle à jouer pour voir à ce qu'il y ait du pain sur la table. C'est le peuple qui aura le dernier mot pour déterminer le rôle futur du gouvernement, et je me fie à son jugement.»

Ce sont là les paroles de l'honorable Allan MacEachen, ancien libéral très respecté. Je me demande ce qu'il dirait des propos du président du Comité des transports au sujet du rôle merveilleux que la privatisation jouait dans l'industrie des transports au Canada.

• (1650)

De plus, je pense que le président et certains députés ont besoin d'une leçon d'histoire. En condamnant les conservateurs, il a insisté sur les bienfaits que le plan des libéraux ont procuré au pays. Ça peut-être été le cas dans certaines régions. Toronto se tire probablement bien d'affaire. Je prends le *Globe and Mail* et je lis un article sur la croissance économique enregistrée dans certaines régions de l'Ontario. Mais on est en présence ici d'un facteur historique.

Il y a cent ans, la croissance économique, c'était surtout l'affaire du Canada atlantique. Les routes de transport menant au Canada atlantique étaient les plus fréquentées du pays. Un accord a été conclu, la Confédération. On y prévoyait que certaines routes de transport seraient contournées pour permettre au pays de s'orienter vers l'Ouest. Pendant cent ans, notre politique en matière de transports a poursuivi cet objectif. Nous avons renforcé la voie maritime du Saint-Laurent afin de permettre à des navires qui se seraient arrêtées au Canada atlantique de poursuivre leur route sur le continent jusqu'au port de Montréal et jusqu'aux ports de l'Ontario.

À présent, le Canada atlantique se trouve dans une situation fort difficile. Alors que le gouvernement actuel est d'avis que la privati-

Les crédits

sation et les forces naturelles du marché tiennent lieu de concurrence, nous sommes à nous demander ce qui est arrivé au concept de confédération où il était question de se sacrifier un peu dans le but de bâtir un pays.

Maintenant que la balance penche quelque peu en faveur du Canada central, cela n'a soudainement plus d'importance. Voilà que nous sommes censés offrir une certaine concurrence. Les Canadiens de la région de l'Atlantique, et je sais que j'obtiendrai ici l'appui de mes collègues du parti conservateur qui représentent le Canada atlantique, peuvent faire concurrence avec les meilleurs d'entre eux lorsque les règles sont les mêmes pour tous, mais ce n'est pas le cas maintenant et la situation dure depuis un certain temps déjà.

Lorsque le député ministériel affirme qu'il existe une politique en matière de transport qui a permis une certaine croissance économique au pays, je répète que c'est peut-être vrai, mais en partie seulement. Dans la région que je représente, nous nous battons désespérément pour maintenir un système ferroviaire qui nous permettra d'attirer des commerces qui pourront livrer leurs marchandises lorsque le gouvernement fédéral aura fait disparaître la Société de développement du Cap-Breton.

Ils ne cessent de nous répéter que nous devons nous retrousser les manches dans le Canada atlantique, que nous devons être concurrentiels et que nous devons fabriquer des choses. Nous sommes d'accord avec tout cela. Toutefois, à quoi sert de fabriquer des produits si on ne peut les acheminer vers les marchés? Notre population de base n'est pas suffisante. Nous devons compter sur les marchés de l'est, l'Europe, sur ceux du sud, où se trouvent d'énormes marchés en Nouvelle-Angleterre et ceux de l'ouest, de l'Ontario. Si le gouvernement n'est pas prêt à faire des investissements importants dans l'infrastructure du Canada atlantique, nous ne pourrions tout simplement pas être concurrentiels et atteindre le même niveau de prospérité que les autres régions du Canada.

Nous devons pouvoir compter sur une stratégie qui visera tout particulièrement les secteurs du pays qui ne profitent pas de la croissance économique actuelle. Le Canada atlantique en fait partie. Il y a plusieurs façons d'y arriver.

Je préconise depuis un certain temps déjà la reprise du service ferroviaire pour voyageurs dans ma municipalité. Nous avions des trains de voyageurs jusqu'à ce que le gouvernement conservateur fasse disparaître ce service au cours des années 1980. C'était un service achalandé et très profitable pour VIA Rail. Il n'y avait pas de raison de le supprimer. La ville de Saint John s'est trouvée dans la même situation. Elle avait un service ferroviaire tout à fait rentable. Le premier ministre Mulroney avait dit que si les gens l'utilisaient, il ne le supprimerait pas. Nous l'avons utilisé. Nous l'avons pris au mot et le service a été supprimé.

Par conséquent, la communauté que je représente doit composer avec une population vieillissante. Les grands centres médicaux se trouvent à Halifax. Les gens ont le choix de se rendre à Halifax par la route ou bien en empruntant une mini-fourgonnette, ce qui est très coûteux, ou bien en conduisant leur propre voiture, ce qui est incroyablement terrifiant pour les personnes âgées étant donné

l'augmentation de la circulation, notamment la présence de camions sur les routes. Ce n'est pas comme il y a 25 ou 30 ans.

• (1655)

L'une des choses que le gouvernement pourrait faire serait de rétablir le service ferroviaire pour le transport des passagers dans les communautés où un tel service était rentable. Cela permettrait de maintenir les voies ferrées de façon à ce que, à mesure de la croissance économique, il y ait en place une voie ferrée qui serve à la fois au transport des passagers et des marchandises.

Je voudrais dire quelques mots au sujet des aéroports. Le président du Comité des transports a parlé de l'excellent travail que fait Nav Canada et a dit qu'on avait très bien fait de privatiser les services de navigation aérienne. Je vais vous rapporter certaines expériences.

Il y a eu une période il y a deux ans où Nav Canada avait décidé de déclasser l'aéroport du Cap-Breton. Là encore, alors que nous tâchions de bâtir une économie, d'obliger le gouvernement à respecter sa parole et de faire preuve d'innovation et d'esprit d'entreprise, non seulement nous avions un problème avec les lignes de chemin de fer, mais nous apprenions aussi que notre aéroport allait perdre son centre d'information de vol.

En ma qualité de député et d'activiste communautaire, j'ai organisé une action communautaire. J'ai incité les représentants de la collectivité à aller discuter avec les gens de Nav Canada: ils se montreraient sûrement raisonnables et comprendraient que nous avons besoin de maintenir ce service. Ils m'ont répondu qu'il s'agissait d'une consultation auprès de la communauté et qu'il leur appartenait de prendre la décision finale. Ils ont dit «Nous sommes une entreprise privée. Ce qui importe pour nous, c'est la rentabilité. Il nous importe peu que vous cherchiez à vous en sortir et que vous ayez besoin de cet aéroport pour bâtir une infrastructure économique. Nous nous préoccupons de notre rentabilité, de la question de savoir si nous pouvons faire un profit dès maintenant.»

Heureusement, nous ne nous laissons pas décourager au Cap-Breton. La collectivité s'est montrée solidaire, nous nous sommes battus énergiquement et nous avons conservé la station d'information de vol. Si cela avait été le gouvernement qui s'en était occupé, il aurait au moins compris que le démantèlement de cet aéroport avait une incidence sur la politique sociale. Toutefois, dans son intention de privatiser et dans sa foi de nouveau converti au marché privé, le gouvernement avait décidé de le démanteler.

Telle était la conséquence pour les petites localités du pays. Je sais que les problèmes auxquels nous faisons face ne sont pas différents de ceux auxquels sont confrontées les petites localités de l'ouest du pays et du nord de l'Ontario qui tâchent de bâtir leur base économique.

Le président du Comité des transports a parlé, avec, je suppose, un humour empreint d'ironie désabusée, des petits ports de la côte est et de la côte ouest. Ces petits ports représentent une possibilité de croissance économique pour beaucoup de ces localités. C'est peut-être parce que je représente une île où on retrouve une mer intérieure que nous sommes si sensibles à la question des ports. Les petites collectivités en question comptent sur les ports pour exporter

et importer du gypse et du bois d'oeuvre. Elles comptent sur eux pour planifier leur avenir économique autour du tourisme et de toutes sortes d'activités.

Lorsque nous avons appris que le gouvernement se débarrassait des ports, la collectivité était inquiète, car la base économique n'est pas suffisante pour que la collectivité puisse avoir les moyens d'avoir une administration portuaire et assurer son fonctionnement. Beaucoup de collectivités de la région Atlantique n'ont pas ces moyens à ce stade-ci et pourtant, le port est essentiel si elles veulent un jour arriver au point où elles peuvent assurer le fonctionnement de leurs propres ports.

Une fois de plus, on a changé les règles du jeu. Au moment où nous étions sur le point de réussir, on nous met des bâtons dans les roues.

J'accepte la motion proposée par le Parti conservateur aujourd'hui. Elle permet d'avoir un débat important sur les problèmes de transport auxquels les Canadiens doivent faire face.

Je veux parler d'un autre aspect du transport. On n'en a pas encore parlé, sauf erreur, à moins que le plus nouveau député parmi nous ne l'ait fait. Je suis persuadé qu'il sera intéressé par la question à l'instar de mes autres collègues de Terre-Neuve. Je veux parler de Marine Atlantique. Il s'agit d'un moyen de transport essentiel pour les gens de Terre-Neuve. C'est un partenariat entre le gouvernement du Canada et Terre-Neuve.

• (1700)

Je conclus en disant qu'il s'agit de moyens de transport essentiels pour la région de l'Atlantique. Nous allons lutter pour les maintenir et nous allons exiger que le gouvernement respecte le contrat conclu il y a si longtemps.

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, je remercie le député de ses propos. Je partage plusieurs des opinions qu'il a exprimées au sujet du malaise qui affecte la politique fédérale des transports, si toutefois on peut parler de politique, en particulier dans la région de l'Atlantique.

Je ne sais pas si le député a entendu le député de Mississauga-Ouest parler, plus tôt aujourd'hui, des routes en Nouvelle-Écosse. Le député de Mississauga-Ouest a longuement vanté l'excellence du réseau routier de cette province, affirmant qu'il était irréprochable, que les routes principales étaient en excellent état et les routes secondaires d'une qualité remarquable.

J'aimerais savoir si mon collègue pense, comme moi, que le député de Mississauga-Ouest était clairement mal informé. On sait qu'il lui arrive parfois de se prêter au jeu des hyperboles et de l'exagération; peut-être est-il tombé dans ce piège aujourd'hui. Le député partage-t-il mon avis, à savoir que les routes rurales en Nouvelle-Écosse sont dans un piètre état et qu'il faudrait remédier à la situation dans l'intérêt du tourisme?

Là où j'habite, à Cheverie, dans le comté de Hants, les routes sont dans un état tellement pitoyable que je dois retourner chez le

dentiste tous les six mois pour faire remplacer mes amalgames dentaires.

Deuxièmement, la route 101 pose un problème depuis de nombreuses années, non seulement du point de vue touristique mais également du point de vue de la sécurité. Depuis 1993, on a enregistré plus de 40 décès sur cette route, qui est la plus utilisée de la Nouvelle-Écosse.

Le gouvernement fédéral examine maintenant l'idée d'un programme à frais partagés avec les provinces. Le député partage-t-il mes craintes au sujet des programmes à frais partagés? En raison de la situation déplorable dont le gouvernement actuel de la Nouvelle-Écosse a hérité du gouvernement de Russell MacLellan la province n'a pas vraiment les moyens d'une participation paritaire. Le gouvernement fédéral ne devrait-il pas adopter une attitude plus proactive pour régler les problèmes de sécurité, en dépensant une partie des recettes de la taxe sur les carburants, dont seulement 5 p. 100 sont réinvestis dans les routes?

Compte tenu que la province de la Nouvelle-Écosse n'a clairement pas les moyens financiers, à l'heure actuelle, de participer à des programmes à frais partagés, pourquoi le gouvernement fédéral ne reconnaît-il pas l'existence d'un problème de sécurité sur les routes, notamment la route 101, et pourquoi n'affecte-t-il pas une part plus grande des recettes de la taxe sur les carburants à la réfection routière, notamment la route 101, au lieu d'opposer des arguments fallacieux au sujet de programmes à frais partagés, auxquels la province de la Nouvelle-Écosse n'a de toute évidence pas les moyens de participer?

M. Peter Mancini: Monsieur le Président, je remercie le député de sa question. Dans la région atlantique, l'industrie à fort potentiel de croissance, l'industrie dans laquelle il conviendrait d'injecter des capitaux, le secteur de réparation d'automobiles, le secteur de la mécanique automobile, est sans doute la seule qui soit prometteuse au Cap-Breton et en Nouvelle-Écosse aujourd'hui.

Comme le député, cette question me préoccupe moi aussi. Mais je ne suis pas le seul à m'en soucier. J'ai reçu de nombreuses lettres d'électeurs de ma circonscription qui soulèvent la question. Ces électeurs affirment que nous devrions développer le tourisme comme secteur d'activité de remplacement au Cap-Breton. Le gouvernement ayant décidé de se retirer de la Devco, le point du doigt le tourisme comme un des secteurs présentant un potentiel de croissance économique. Pourtant, comme le fait observer le député, c'est un exploit que d'aller d'un endroit à l'autre sans abîmer sa voiture dans cette région. Nous pourrions tous participer à des courses internationales d'automobiles car nous avons appris à faire toutes sortes de manoeuvres d'évitement sur nos routes pour éviter les nids-de-poule. Je partage donc les préoccupations du député à cet égard.

Je m'inquiète également de ce que les provinces plus petites, les provinces en difficulté, n'ont tout simplement pas les moyens d'engager les vastes et nécessaires travaux de réfection de l'infrastructure. Si le gouvernement fédéral veut conclure un accord, il doit reconnaître que les provinces n'ont pas toutes les mêmes moyens. C'est là un des principes fondateurs du pays et de la Confédération. On me fera signe bientôt, mais j'abonde dans le sens du député.

Les crédits

• (1705)

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, je remercie le député de Sydney—Victoria de me permettre de partager son temps de parole.

Le député de Hamilton-Ouest, qui préside le Comité des transports, a parlé, il y a quelques minutes, de ce qui s'est passé dans ce pays au cours des 133 dernières années où ont alterné les gouvernements libéraux et conservateurs. Quand les libéraux sont au pouvoir, tout est beau et les problèmes sont attribuables à l'autre camp. C'est un jeu qui ne prend plus. Je suis certain que vous êtes d'accord, monsieur le Président, tout comme le sont tous les députés du caucus du Nouveau Parti démocratique.

J'aimerais parler de la politique de transport du point de vue de la Saskatchewan, qui est une province enclavée. J'aimerais parler un peu du transport aérien, ferroviaire et terrestre. Il n'est pas vraiment nécessaire de parler de transport maritime, à moins de vouloir aller faire du canot au nord de la Saskatchewan, où il y a de magnifiques itinéraires de canotage.

Pour le Nouveau Parti démocratique et pour nos électeurs, le transport est absolument essentiel au développement économique futur du Canada. Nous avons besoin d'un réseau routier, ferroviaire, portuaire et aérien efficace, sûr et de haute qualité pour transporter non seulement les marchandises, mais également les gens.

Notre infrastructure de transport s'est détériorée sous ce gouvernement comme sous le gouvernement Mulroney, dans les années 80 et au début des années 90. Contrairement à ce que dit le député de Hamilton-Ouest, nous affirmons que ce gouvernement ne fait pas preuve d'ouverture d'esprit et ne démontre pas la volonté de mettre en place une infrastructure de transport digne du XXI^e siècle.

J'aimerais parler un peu de l'industrie aérienne. Selon nous, elle connaît un état de crise perpétuel depuis la fin des années 80 à cause de l'absence de réglementation de la concurrence. Plus récemment, nous avons été témoins de la fin des Lignes aériennes Canadien et de l'avènement d'une grande société aérienne. De ce côté-ci de la Chambre, nous avons toujours préconisé une réglementation moderne qui protège l'intérêt public.

Je me permets de formuler quelques observations sur le transport aérien, car, depuis la fusion, tous ceux qui prennent l'avion pour venir en Saskatchewan et pour en partir sont touchés. Je ne pense pas avoir récemment pris le vol Ottawa-Regina—et je sais que d'autres députés prennent aussi ce vol—sans que l'avion n'ait été complètement et totalement rempli. Bien sûr, il n'y a pas de vol direct Ottawa-Regina sans escales. L'avion passe par Winnipeg ou Toronto et même, à l'occasion, par ces deux villes. Souvent, on essaie d'attirer les gens avec des montants de 300 \$, pour ceux qui n'ont pas besoin d'être rendus hier, comme le député de Hamilton-Ouest l'a laissé entendre. Les avions sont pleins, il y a peu de places et elles coûtent très cher.

Ce n'est pas tout le monde qui doit se rendre à destination hier. Certains prendraient même le train avec plaisir. Dans le sud de la Saskatchewan, ce serait fort difficile. On doit soit aller en auto jusqu'à Saskatoon, qui se trouve à près de trois heures de distance de

Regina ou peut-être deux heures et demie de Moose Jaw, pour prendre le train qui passe habituellement à deux heures du matin, ou alors on peut se rendre à Melville, à une couple d'heures de distance, et prendre le train de quatre ou cinq heures du matin, selon qu'on se dirige vers l'est ou vers l'ouest. La gare de trains de Regina est maintenant un casino. À Moose Jaw, la gare de trains vient de rouvrir ses portes comme magasin de boissons du dernier cri.

Malgré l'injection de centaines de millions de dollars dans VIA Rail, que le gouvernement a annoncé récemment, je doute fort que le service des trains de voyageurs VIA soit rétabli un jour dans le sud de la Saskatchewan, sauf peut-être pour le train de tourisme qui commande des prix élevés et qui fait l'aller-retour Winnipeg-Vancouver pendant les mois d'été.

• (1710)

Nous n'avons pas tous besoin de nous rendre à destination le plus rapidement possible. Certains d'entre nous voudraient voyager sans se presser, mais c'est très difficile, étant donné les dispositions qu'il faut prendre pour attraper le train ces temps-ci.

La circonscription du député de Saskatoon—Rosetown—Biggar est située le long de la ligne de VIA qui va d'est en ouest. Comme le train passe par Biggar au milieu de la nuit, les gens doivent l'attendre dehors, été comme hiver, car la gare n'est pas ouverte aux voyageurs. Les gens doivent rester à côté de la voie ferroviaire, ce qui ne les encourage manifestement pas à voyager en train.

Permettez-moi de parler maintenant du système de transport routier. Je crois que notre pays est le seul au monde à ne pas disposer d'un réseau national de transport routier. Il y a environ trois ou quatre ans, le gouvernement de la Saskatchewan s'est engagé à consacrer environ 1 milliard de dollars, au cours des 15 prochaines années, à la réfection des routes. On élargit actuellement les routes. Des travaux sont effectués dans la région de Gull Lake, dans l'est de la province, dont le député de l'Alliance canadienne a parlé. Il ne fait aucun doute que ces travaux seraient terminés plus rapidement si le gouvernement fédéral injectait un peu d'argent dans ce programme.

J'ai lu récemment que les travaux d'élargissement des routes qui sont censés être terminés dans environ quatre ou cinq ans pourraient prendre moitié moins de temps si le gouvernement fédéral intervenait et injectait un peu d'argent dans notre programme d'infrastructure routière, améliorerait les tronçons de la mort pour les transformer en routes à quatre voies. Ces routes seraient plus sûres et plus agréables pour les voyageurs.

Il ne fait aucun doute que les gros camions sont un grave sujet de préoccupation. Ils font partie intégrante de notre système de transport du grain. Je ne vais pas aborder cette question, car nous en débattons au cours des prochaines semaines. Étant donné que les agriculteurs doivent transporter leur grain de plus en plus loin vers des terminaux intérieurs et d'autres élévateurs afin d'avoir accès aux lignes principales, cette situation exerce des pressions supplémentaires sur des routes qui n'ont jamais été conçues pour accueillir le genre de poids qu'exercent les camions à essieux multiples. Cela fait partie intégrante du problème.

Les crédits

Les 175 millions de dollars annoncés par le gouvernement il y a quelques semaines dans le cadre du projet de loi sur le transport du grain qui sera présenté constitueront une bonne nouvelle. Toutefois, il convient de souligner que ce sont 175 millions de dollars pour l'ouest du Canada, de sorte que cela ne représentera pas grand-chose. Si le montant avait été 1,75 milliard de dollars, il serait significatif. Nul ne va refuser 175 millions de dollars, mais personne ne se réjouit outre mesure de ce montant.

Le NPD appuie la motion présentée par le député conservateur de Cumberland—Colchester, mon collègue qui a beaucoup voyagé. Nous appuyons cet appel à la collaboration entre tous les paliers de gouvernement et le secteur privé. Ces groupes doivent travailler ensemble afin de veiller à ce que notre infrastructure nationale en matière de transport serve les intérêts du grand public et réponde aux besoins de tous.

En collaboration avec les provinces, le gouvernement fédéral doit investir dans les routes afin de faciliter la circulation des gens et des marchandises. Si le gouvernement laisse les routes continuer à se détériorer, le coût économique continuera de grimper.

Le gouvernement fédéral doit s'engager à veiller à ce que notre système national de transport desserve toutes les parties du pays. C'est un sujet de préoccupation de mon parti. Le député de Sydney—Victoria a souligné que c'est un sujet de préoccupation au Cap-Breton. Je tente de signaler cette préoccupation à partir de mon univers. Le gouvernement compte 101 sièges dans la province d'Ontario. Il comprend ou reconnaît très peu les problèmes que ressentent de nombreux électeurs dans le soi-disant arrière-pays, la difficulté d'amener nos produits jusqu'aux ports et de faire en sorte que nos gens, nos produits et nos services soient transportés de notre partie du monde jusqu'à l'océan ou jusqu'à la grande ville de Toronto ou où que ce soit d'autre.

C'est une motion opportune. J'espère que le gouvernement la prend très au sérieux, bien que je doute que ce soit le cas.

• (1715)

Le président suppléant (M. McClelland): Comme il est 17 h 15, je dois interrompre les délibérations et mettre immédiatement aux voix toutes les questions nécessaires pour terminer l'étude des crédits.

Le premier vote porte sur l'amendement. Plaît-il à la Chambre d'adopter l'amendement?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

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

Des voix: Oui.

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

Des voix: Non.

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

Et plus de cinq députés s'étant levés:

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

• (1750)

(L'amendement, mis aux voix, est rejeté.)

(Vote n° 1324)

POUR

Députés

Abbott	Ablonczy
Anders	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bailey	Benoit
Blaikie	Borotsik
Breitkreuz (Yellowhead)	Brison
Cadman	Casey
Casson	Chatters
Cummins	Davies
Desjarlais	Dockrill
Doyle	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Duncan	Earle
Elley	Epp
Forseth	Gilmour
Godin (Acadie—Bathurst)	Goldring
Grey (Edmonton North)	Gruending
Hardy	Hearn
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Jaffer	Johnston
Keddy (South Shore)	Konrad
Laliberte	Lill
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mancini
Mark	Martin (Winnipeg Centre)
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Penson
Proctor	Reynolds
Riis	Ritz
Schmidt	Scott (Skeena)
Solberg	Solomon
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Vellacott
Wasylcia-Leis	Wayne
White (North Vancouver) —65	

CONTRE

Députés

Alarie	Anderson
Assad	Augustine
Bachand (Saint-Jean)	Baker
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bellehumeur	Bellemare
Bennett	Bergeron
Bertrand	Bigras
Blondin-Andrew	Bonin
Boudria	Bradshaw
Brien	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Caccia
Calder	Cannis
Caplan	Cardin

Les crédits

Carroll	Catterall
Chamberlain	Charbonneau
Chrétien (Frontenac—Mégantic)	Chrétien (Saint-Maurice)
Clothier	Collenette
Comuzzi	Cotler
Crête	Cullen
de Savoye	Debien
Desrochers	DeVillers
Dhaliwal	Dion
Discepola	Dromisky
Drouin	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Duhamel	Dumas
Easter	Eggleton
Finlay	Fontana
Fry	Gagliano
Gagnon	Galloway
Gauthier	Girard-Bujold
Godfrey	Godin (Châteauguay)
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grose
Guarnieri	Guay
Guimond	Harb
Harvard	Hubbard
Iftody	Jackson
Jennings	Jordan
Karetak-Lindell	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Kraft Sloan
Lalonde	Lastewka
Lavigne	Lebel
Lee	Leung
Limoges	Lincoln
Longfield	Loubier
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marchand
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Matthews	McCormick
McGuire	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Ménard	Mercier
Mifflin	Milliken
Mills (Broadview—Greenwood)	Minna
Mitchell	Myers
Nault	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Pagtakhan	Paradis
Patry	Peric
Perron	Peterson
Phinney	Picard (Drummond)
Pickard (Chatham—Kent Essex)	Pillitteri
Plamondon	Pratt
Proulx	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Rocheleau	Rock
Saada	Sauvageau
Scott (Fredericton)	Sekora
Serré	Sgro
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Hilaire
St-Julien	Steckle
Stewart (Brant)	Stewart (Northumberland)
Szabo	Telegdi
Thibeault	Torsney
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Ur	Valeri
Vanclief	Venne
Wappel	Whelan
Wilfert—169	

DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Copps	Lefebvre
Normand	Nunziata

Le Président: Je déclare l'amendement rejeté.

Le vote suivant porte sur la motion principale.

M. Bob Kilger: Monsieur le Président, je crois que vous obtiendrez le consentement unanime de la Chambre pour appliquer les résultats du dernier vote à la motion dont la Chambre est maintenant saisie.

Le Président: Est-ce d'accord pour procéder de cette façon?

Des voix: D'accord.

(La motion, mise aux voix, est rejetée.)

(Vote n° 1325)

POUR

Députés

Abbott	Ablonczy
Anders	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bailey	Benoit
Blaikie	Borotsik
Breitkreuz (Yellowhead)	Brisson
Cadman	Casey
Casson	Chatters
Cummins	Davies
Desjarlais	Dockrill
Doyle	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Duncan	Earle
Elley	Epp
Forsyth	Gilmour
Godin (Acadie—Bathurst)	Goldring
Grey (Edmonton North)	Gruending
Hardy	Hearn
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Jaffer	Johnston
Keddy (South Shore)	Konrad
Laliberte	Lill
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mancini
Mark	Martin (Winnipeg Centre)
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Penson
Proctor	Reynolds
Riis	Riiz
Schmidt	Scott (Skeena)
Solberg	Solomon
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Vellacott
Wasylcia-Leis	Wayne
White (North Vancouver) —65	

CONTRE

Députés

Alarie	Anderson
Assad	Augustine
Bachand (Saint-Jean)	Baker
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bellehumeur	Bellemare
Bennett	Bergeron
Bertrand	Bigras
Blondin-Andrew	Bonin
Boudria	Bradshaw
Brien	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Caccia

Initiatives ministérielles

Calder	Cannis
Caplan	Cardin
Carroll	Catterall
Chamberlain	Charbonneau
Chrétien (Frontenac—Mégantic)	Chrétien (Saint-Maurice)
Clouthier	Collenette
Comuzzi	Cotler
Crête	Cullen
de Savoye	Debien
Desrochers	DeVillers
Dhaliwal	Dion
Discepola	Dromisky
Drouin	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Duhamel	Dumas
Easter	Eggleton
Finlay	Fontana
Fry	Gagliano
Gagnon	Galloway
Gauthier	Girard-Bujold
Godfrey	Godin (Châteauguay)
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grose
Guarnieri	Guay
Guimond	Harb
Harvard	Hubbard
Iftody	Jackson
Jennings	Jordan
Karetak-Lindell	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Kraft Sloan
Lalonde	Lastewka
Lavigne	Lebel
Lee	Leung
Limoges	Lincoln
Longfield	Loubier
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marchand
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Matthews	McCormick
McGuire	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Ménard	Mercier
Miffin	Milliken
Mills (Broadview—Greenwood)	Minna
Mitchell	Myers
Nault	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Pagtakhan	Paradis
Patry	Peric
Perron	Peterson
Phinney	Picard (Drummond)
Pickard (Chatham—Kent Essex)	Pillitteri
Plamondon	Pratt
Proulx	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Rocheleau	Rock
Saada	Sauvageau
Scott (Fredericton)	Sekora
Serré	Sgro
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Hilaire
St-Julien	Steckle
Stewart (Brant)	Stewart (Northumberland)
Szabo	Telegdi
Thibeault	Torsney
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Ur	Valeri
Vanclief	Venne
Wappel	Whelan
Wilfert—169	

Le Président: Je déclare la motion rejetée.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LE CODE CANADIEN DU TRAVAIL

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 19 mai, du projet de loi C-12, Loi modifiant la partie II du Code canadien du travail, portant sur la santé et la sécurité au travail, apportant des modifications matérielles à la partie I du Code canadien du travail et modifiant d'autres lois en conséquence, dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

Le Président: Conformément à l'ordre du vendredi 19 mai 2000, la Chambre passe aux votes qui ont été différés au cours du débat sur le projet de loi C-12 à l'étape du rapport.

Le vote porte sur la motion n° 1.

[Français]

M. Bob Kilger: Monsieur le Président, vous constaterez qu'il y a unanimité pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient enregistrés comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est actuellement saisie, les députés libéraux ayant voté oui.

[Traduction]

Le Président: La Chambre est-elle d'accord pour procéder de cette manière?

Des voix: D'accord.

M. Jay Hill: Monsieur le Président, les députés de l'Alliance canadienne qui sont présents ce soir voteront en faveur de la motion.

[Français]

M. Stéphane Bergeron: Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois sont contre cette motion.

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, les députés du NPD présents votent oui sur cette motion.

[Traduction]

M. Norman Doyle: Monsieur le Président, les députés du Parti progressiste conservateur voteront en faveur de la motion.

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

DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Copps	Lefebvre
Normand	Nunziata

Initiatives ministérielles

(Vote n° 1326)

POUR

Députés

Abbott	Ablonczy
Anders	Anderson
Assad	Augustine
Bachand (Richmond—Arthabaska)	Bailey
Baker	Barnes
Beaumier	Bélair
Bélangier	Bellemare
Bennett	Benoit
Bertrand	Blaikie
Blondin-Andrew	Bonin
Borotsik	Boudria
Bradshaw	Breitkreuz (Yellowhead)
Brison	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Caccia
Cadman	Calder
Cannis	Caplan
Carroll	Casey
Casson	Catterall
Chamberlain	Charbonneau
Chatters	Chrétien (Saint-Maurice)
Clouthier	Collenette
Comuzzi	Cotler
Cullen	Cummins
Davies	Desjarlais
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dockrill	Doyle
Dromisky	Drouin
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Duhamel
Duncan	Earle
Easter	Eggleton
Elley	Epp
Finlay	Fontana
Forseth	Fry
Gagliano	Galloway
Gilmour	Godfrey
Godin (Acadie—Bathurst)	Goldring
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grey (Edmonton North)
Grose	Gruending
Guarnieri	Harb
Hardy	Harvard
Hearn	Hill (Prince George—Peace River)
Hilstrom	Hubbard
Iftody	Jackson
Jaffer	Jennings
Johnston	Jordan
Karetak-Lindell	Keddy (South Shore)
Keys	Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)
Kilgour (Edmonton Southeast)	Knutson
Konrad	Kraft Sloan
Laliberte	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Lill
Limoges	Lincoln
Longfield	MacAulay
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mahoney
Malhi	Maloney
Mancini	Manley
Mark	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Martin (Winnipeg Centre)
Matthews	McCormick
McGuire	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Milliken
Mills (Broadview—Greenwood)	Mills (Red Deer)
Minna	Mitchell
Muise	Myers
Nault	Nystrom
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Obhrai
Pagtakhan	Pankiw
Paradis	Patry
Penson	Peric
Peterson	Phinney

Pickard (Chatham—Kent Essex)	Pillitteri
Pratt	Proctor
Proulx	Provenzano
Redman	Reed
Reynolds	Richardson
Riis	Ritz
Robillard	Rock
Saada	Schmidt
Scott (Fredericton)	Scott (Skeena)
Sekora	Serré
Sgro	Shepherd
Solberg	Solomon
Speller	St. Denis
St-Julien	Steckle
Stewart (Brant)	Stewart (Northumberland)
Stoffer	Strahl
Szabo	Telegdi
Thibeault	Thompson (New Brunswick Southwest)
Torsney	Ur
Valeri	Vanclief
Vellacott	Wappel
Wasylcia-Leis	Wayne
Whelan	White (North Vancouver)
Wilfert—199	

CONTRE

Députés

Alarie	Bachand (Saint-Jean)
Bellehumeur	Bergeron
Bigras	Brien
Cardin	Chrétien (Frontenac—Mégantic)
Crête	de Savoye
Debien	Desrochers
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Dumas
Gagnon	Gauthier
Girard-Bujold	Godin (Châteauguay)
Guay	Guimond
Lalonde	Lebel
Loubier	Marchand
Ménard	Mercier
Perron	Picard (Drummond)
Plamondon	Rocheleau
Sauvageau	St-Hilaire
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Venne —35	

DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Copps	Lefebvre
Normand	Nunziata

Le Président: Je déclare la motion n° 1 adoptée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 2.

[Français]

M. Bob Kilger: Monsieur le Président, je veux m'assurer que l'on vote bien sur la motion de M^{me} Lalonde, c'est-à-dire la motion n° 2.

Le Président: C'est bien la motion n° 2, mais le nom que j'ai ici, c'est celui de M. Crête. Donc, il s'agit de la motion n° 2 présentée par M. Crête au nom de M^{me} Lalonde.

La mise aux voix porte sur la motion n° 2.

M. Michel Gauthier: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je demande une information pour être certain qu'on vote bien

sur la bonne chose. M^{me} Lalonde ici présente m'informe qu'elle était à la Chambre et qu'elle est bien celle qui a proposé cette motion, M. Crête confirmant ses dires. Il faudrait peut-être faire la correction. C'est bien la motion de M^{me} Lalonde.

Le Président: Donc, la motion est présentée par M^{me} Lalonde, appuyée par M. Laurin.

• (1800)

[Traduction]

(La motion n° 2, mise aux voix, est rejetée.)

(Vote n° 1327)

POUR

Députés

Alarie	Bachand (Saint-Jean)
Bellehumeur	Bergeron
Bigras	Brien
Cardin	Chrétien (Frontenac—Mégantic)
Crête	de Savoye
Debien	Desrochers
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Dumas
Gagnon	Gauthier
Girard-Bujold	Godin (Châteauguay)
Guay	Guimond
Lalonde	Lebel
Loubier	Marchand
Ménard	Mercier
Perron	Picard (Drummond)
Plamondon	Rocheleau
Sauvageau	St-Hilaire
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Venne —35	

CONTRE

Députés

Abbott	Ablonczy
Anders	Anderson
Assad	Augustine
Bachand (Richmond—Arthabaska)	Bailey
Baker	Barnes
Beaumier	Bélaire
Bélangier	Bellemare
Bennett	Benoit
Bertrand	Blaikie
Blondin-Andrew	Bonin
Borotsik	Boudria
Bradshaw	Breitkreuz (Yellowhead)
Brison	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Caccia
Cadman	Calder
Cannis	Caplan
Carroll	Casey
Casson	Catterall
Chamberlain	Charbonneau
Chatters	Chrétien (Saint-Maurice)
Clouthier	Collenette
Comuzzi	Cullen
Cummins	Davies
Desjarlais	DeVillers
Dhaliwal	Dion
Discepola	Dockrill

Doyle	Dromisky
Drouin	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Duhamel	Duncan
Earle	Easter
Eggleton	Elley
Epp	Finlay
Fontana	Forseth
Fry	Gagliano
Galloway	Gilmour
Godfrey	Godin (Acadie—Bathurst)
Goldring	Goodale
Graham	Gray (Windsor West)
Grey (Edmonton North)	Grose
Gruending	Guarnieri
Harb	Hardy
Harvard	Hearn
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Hubbard	Iftody
Jackson	Jaffer
Jennings	Johnston
Jordan	Karetak-Lindell
Keddy (South Shore)	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Konrad
Kraft Sloan	Laliberte
Lastewka	Lavigne
Lee	Leung
Lill	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)
Mahoney	Malhi
Maloney	Mancini
Manley	Mark
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Martin (Winnipeg Centre)	Matthews
McCormick	McGuire
McLellan (Edmonton West)	McTeague
McWhinney	Mifflin
Milliken	Mills (Broadview—Greenwood)
Mills (Red Deer)	Minna
Mitchell	Muise
Myers	Nault
Nystrom	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Obhrai	Pagtakhan
Pankiw	Paradis
Patry	Penson
Peric	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Pillitteri	Pratt
Proctor	Proulx
Provenzano	Redman
Reed	Reynolds
Richardson	Riis
Ritz	Robillard
Rock	Saada
Schmidt	Scott (Fredericton)
Scott (Skeena)	Sekora
Serré	Sgro
Shepherd	Solberg
Solomon	Speller
St. Denis	Steckle
Stewart (Brant)	Stewart (Northumberland)
Stoffer	Strahl
Szabo	Telegdi
Thibeault	Thompson (New Brunswick Southwest)
Torsney	Ur
Valeri	Vanclief
Vellacott	Wappel
Wasylcia-Leis	Wayne
Whelan	White (North Vancouver)
Wilfert—197	

DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Copps	Lefebvre
Normand	Nunziata

Initiatives ministérielles

Le Président: Je déclare la motion n° 2 rejetée.

L'hon. Claudette Bradshaw (ministre du Travail, Lib.) propose: Que le projet de loi soit adopté.

M. Bob Kilger: Monsieur le Président, vous constaterez, je crois, qu'il y a consentement unanime pour appliquer à la motion dont la Chambre est maintenant saisie le résultat du dernier vote, mais à l'inverse.

Le Président: Est-on d'accord pour procéder de cette manière?

Des voix: D'accord.

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1328)

POUR

Députés

Abbott	Ablonczy
Anders	Anderson
Assad	Augustine
Bachand (Richmond—Arthabaska)	Bailey
Baker	Barnes
Beaumier	Bélaïr
Bélangier	Bellemare
Bennett	Benoit
Bertrand	Blaikie
Blondin-Andrew	Bonin
Borotsik	Boudria
Bradshaw	Breitkreuz (Yellowhead)
Brisson	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Caccia
Cadman	Calder
Cannis	Caplan
Carroll	Casey
Casson	Catterall
Chamberlain	Charbonneau
Chatters	Chrétien (Saint-Maurice)
Clouthier	Collenette
Comuzzi	Cullen
Cummins	Davies
Desjarlais	DeVillers
Dhaliwal	Dion
Discepola	Dockrill
Doyle	Dromisky
Drouin	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Duhamel	Duncan
Earle	Easter
Eggleton	Elley
Epp	Finlay
Fontana	Forseth
Fry	Gagliano
Galloway	Gilmour
Godfrey	Godin (Acadie—Bathurst)
Goldring	Goodale
Graham	Gray (Windsor West)
Grey (Edmonton North)	Grose
Gruending	Guarnieri
Harb	Hardy
Harvard	Hearn
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Hubbard	Iftody
Jackson	Jaffer
Jennings	Johnston
Jordan	Karetak-Lindell
Keddy (South Shore)	Keyes

Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Konrad
Kraft Sloan	Laliberte
Lastewka	Lavigne
Lee	Leung
Lill	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)
Mahoney	Malhi
Maloney	Mancini
Manley	Mark
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Martin (Winnipeg Centre)	Matthews
McCormick	McGuire
McLellan (Edmonton West)	McTeague
McWhinney	Mifflin
Milliken	Mills (Broadview—Greenwood)
Mills (Red Deer)	Minna
Mitchell	Muise
Myers	Nault
Nystrom	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Obhrai	Pagtakhan
Pankiw	Paradis
Patry	Penson
Peric	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Pillitteri	Pratt
Proctor	Proulx
Provenzano	Redman
Reed	Reynolds
Richardson	Riis
Ritz	Robillard
Rock	Saada
Schmidt	Scott (Fredericton)
Scott (Skeena)	Sekora
Serré	Sgro
Shepherd	Solberg
Solomon	Speller
St. Denis	Steckle
Stewart (Brant)	Stewart (Northumberland)
Stoffer	Strahl
Szabo	Telegdi
Thibeault	Thompson (New Brunswick Southwest)
Torsney	Ur
Valeri	Vanclief
Vellacott	Wappel
Wasylcyia-Leis	Wayne
Whelan	White (North Vancouver)
Wilfert—197	

CONTRE

Députés

Alarie	Bachand (Saint-Jean)
Bellehumeur	Bergeron
Bigras	Brien
Cardin	Chrétien (Frontenac—Mégantic)
Crête	de Savoye
Debien	Desrochers
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Dumas
Gagnon	Gauthier
Girard-Bujold	Godin (Châteauguay)
Guay	Guimond
Lalonde	Lebel
Loubier	Marchand
Ménard	Mercier
Perron	Picard (Drummond)
Plamondon	Rocheleau
Sauvageau	St-Hilaire
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Venne —35	

DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Copps	Lefebvre
Normand	Nunziata

Initiatives parlementaires

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

● (1805)

[Traduction]

LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 30 mars, de la motion: Que le projet de loi C-205, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (déduction des dépenses engagées par un mécanicien pour la fourniture d'outils nécessaires à son emploi), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le Président: Conformément à l'ordre adopté le lundi 29 mai, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion de deuxième lecture du projet de loi C-205, dans le cadre de la période réservée aux initiatives parlementaires.

● (1815)

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n^o 1329)

POUR

Députés

Abbott	Ablonczy
Alarie	Anders
Anderson	Assad
Augustine	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bachand (Saint-Jean)	Bailey
Baker	Barnes
Bélair	Bélangier
Bellehumeur	Bellemare
Bennett	Benoit
Bergeron	Bertrand
Bevilacqua	Bigras
Blaikie	Blondin-Andrew
Bonin	Borotsik
Boudria	Bradshaw
Breitkreuz (Yellowhead)	Brien
Brisson	Bulte
Byrne	Cadman
Caldler	Cannis
Caplan	Cardin
Carroll	Casey
Casson	Catterall
Chamberlain	Charbonneau
Chatters	Chrétien (Frontenac—Mégantic)
Clouthier	Collenette
Comuzzi	Crête

Cummins	Davies
de Savoye	Debien
Desjarlais	Desrochers
Dhaliwal	Dion
Discepola	Dockrill
Doyle	Dromisky
Drouin	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Duhamel
Dumas	Duncan
Earle	Easter
Eggleton	Elley
Epp	Fontana
Forseth	Fry
Gagliano	Gagnon
Galloway	Gauthier
Gilmour	Girard-Bujold
Godfrey	Godin (Acadie—Bathurst)
Godin (Châteauguay)	Golding
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grey (Edmonton North)
Gruending	Guarnieri
Guay	Guimond
Harb	Hardy
Hearn	Hill (Prince George—Peace River)
Hilstrom	Hubbard
Iftody	Jackson
Jaffer	Jennings
Johnston	Jordan
Karetak-Lindell	Keddy (South Shore)
Keyes	Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)
Kilgour (Edmonton Southeast)	Knutson
Konrad	Kraft Sloan
Laliberte	Lalonde
Lavigne	Lebel
Lee	Leung
Lill	Limoges
Lincoln	Longfield
Loubier	Lunn
MacAulay	MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)
Mahoney	Malhi
Maloney	Mancini
Manley	Marchand
Mark	Marleau
Martin (LaSalle—Énard)	Martin (Winnipeg Centre)
McGuire	McLellan (Edmonton West)
McTeague	Ménard
Mercier	Mifflin
Mills (Broadview—Greenwood)	Mills (Red Deer)
Minna	Mitchell
Muise	Myers
Nault	Nystrom
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Pankiw	Paradis
Penson	Peric
Perron	Peterson
Phinney	Picard (Drummond)
Plamondon	Pratt
Proctor	Proulx
Provenzano	Redman
Reynolds	Richardson
Riis	Ritz
Robillard	Rocheleau
Rock	Saada
Sauvageau	Schmidt
Scott (Fredericton)	Scott (Skeena)
Sekora	Serré
Sgro	Solberg
Solomon	Speller
St-Hilaire	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Stoffer
Strahl	Szabo
Telegdi	Thibeault
Thompson (New Brunswick Southwest)	Torsney
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Ur	Valeri
Vanclief	Vellacott
Venne	Wappel
Wasylcia-Leis	Wayne
Whelan	White (North Vancouver)
Wilfert—213	

Initiatives ministérielles

CONTRE

Députés

Beaumier
Bryden
Cullen
Finlay
Pickard (Chatham—Kent Essex)
Reed—11

Brown
Caccia
DeVillers
Grose
Pillitteri

DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Copps
Normand

Lefebvre
Nunziata

Le Président: Je déclare la motion adoptée. En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des finances.

(Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.)

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1820)

[Traduction]

LOI SUR LA CITOYENNETÉ AU CANADA

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 29 mai, de la motion: Que le projet de loi C-16, Loi concernant la citoyenneté canadienne, soit maintenant lu et adopté, et de la motion: Que la question soit maintenant mise aux voix.

Le vice-président: La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-16. Le vote porte sur la motion: Que la question soit maintenant mise aux voix.

M. Bob Kilger: Monsieur le Président, avec la permission de la Chambre, je propose que vous sollicitiez le consentement unanime de la Chambre pour que le résultat du vote sur la motion précédente soit appliqué au vote sur la motion dont la Chambre est maintenant saisie, les députés libéraux se prononçant en faveur de celle-ci.

Le vice-président: Y a-t-il consentement unanime pour que nous procédions comme le propose le whip en chef du gouvernement?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

• (1825)

[Français]

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

(Vote n° 1330)

POUR

Députés

Anderson
Baker
Bellemare
Bertrand
Blaikie
Bonin
Bradshaw
Bryden
Byrne
Cannis
Carroll
Chamberlain
Clouthier
Cullen
Desjarlais
Dhaliwal
Discepola
Dromisky
Duhamel
Easter
Finlay
Gagliano
Godin (Acadie—Bathurst)
Graham
Grose
Guarnieri
Hardy
Hubbard
Jackson
Jordan
Keyes
Kilgour (Edmonton Southeast)
Kraft Sloan
Lavigne
Leung
Limoges
Longfield
Mahoney
Maloney
Manley
Martin (LaSalle—Émard)
Matthews
McGuire
McTeague
Mifflin
Minna
Myers
Nystrom
O'Brien (London—Fanshawe)
Pagtakhan
Patry
Phinney
Pratt
Proulx
Redman
Richardson
Robillard
Saada
Sekora
Sgro
Solomon
St. Denis
Stewart (Brant)
Stoffer
Thibeault
Valeri
Wasylcia-Leis
Wilfert—135

Augustine
Bélanger
Bennett
Bevilacqua
Blondin-Andrew
Boudria
Brown
Bulte
Caccia
Caplan
Catterall
Charbonneau
Collenette
Davies
DeVillers
Dion
Dockrill
Drouin
Earle
Eggleton
Fry
Godfrey
Goodale
Gray (Windsor West)
Gruending
Harb
Harvard
Iftody
Jennings
Karetak-Lindell
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)
Knutson
Laliberte
Lee
Lill
Lincoln
MacAulay
Malhi
Mancini
Marleau
Martin (Winnipeg Centre)
McCormick
McLellan (Edmonton West)
McWhinney
Mills (Broadview—Greenwood)
Mitchell
Nault
O'Brien (Labrador)
O'Reilly
Paradis
Peterson
Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proctor
Provenzano
Reed
Riis
Rock
Scott (Fredericton)
Serré
Shepherd
Speller
St-Julien
Stewart (Northumberland)
Szabo
Torsney
Vanclief
Whelan

CONTRE

Députés

Abbott
Alarie
Bachand (Richmond—Arthabaska)

Ablonczy
Anders
Bachand (Saint-Jean)

Initiatives ministérielles

Bailey	Beaumier
Bellehumeur	Benoit
Bergeron	Bigras
Borotsik	Breitkreuz (Yellowhead)
Brien	Brison
Cadman	Calder
Cardin	Casey
Casson	Chatters
Chrétien (Frontenac—Mégantic)	Crête
Cummins	de Savoye
Debien	Desrochers
Doyle	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Dumas
Duncan	Elley
Epp	Forseth
Gagnon	Gauthier
Gilmour	Girard-Bujold
Godin (Châteauguay)	Goldring
Grey (Edmonton North)	Guay
Guimond	Hearn
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Jaffer	Johnston
Keddy (South Shore)	Konrad
Lalonde	Lebel
Loubier	Lunn
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Marchand
Mark	Ménard
Mercier	Mills (Red Deer)
Muise	Pankiw
Penon	Peric
Perron	Picard (Drummond)
Plamondon	Reynolds
Ritz	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Scott (Skeena)	Solberg
St-Hilaire	Steckle
Strahl	Telegdi
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Ur
Vellacott	Venne
Wayne	White (North Vancouver)—88

DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Copps	Lefebvre
Normand	Nunziata

Le vice-président: Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

Le prochain vote porte sur la motion de troisième lecture. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

• (1830)

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le vice-président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le vice-président: Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le vice-président: À mon avis, les oui l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés:

• (1835)

[Français]

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

(Vote n° 1331)

POUR

Députés

Anderson	Augustine
Bachand (Richmond—Arthabaska)	Baker
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bellemare	Bennett
Bertrand	Bevilacqua
Blaikie	Blondin-Andrew
Bonin	Borotsik
Boudria	Bradshaw
Brison	Brown
Bulte	Byrne
Caccia	Cannis
Caplan	Carroll
Casey	Catterall
Chamberlain	Charbonneau
Clouthier	Collenette
Comuzzi	Cullen
Davies	Desjarlais
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dockrill	Doyle
Dromisky	Drouin
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Duhamel
Earle	Easter
Eggleton	Finlay
Fontana	Fry
Gagliano	Galloway
Godfrey	Godin (Acadie—Bathurst)
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grose
Gruending	Guarnieri
Harb	Hardy
Harvard	Hearn
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Keddy (South Shore)	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Kraft Sloan
Laliberte	Lavigne
Lee	Leung
Lill	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)
Mahoney	Malhi
Maloney	Mancini
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Martin (Winnipeg Centre)
Matthews	McCormick
McGuire	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Mitchell
Muise	Myers
Nault	Nystrom
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Patry
Peterson	Phinney
Pickard (Chatham—Kent Essex)	Pratt
Proctor	Proulx
Provenzano	Redman
Reed	Richardson
Riis	Robillard

Initiatives parlementaires

Rock	Saada
Scott (Fredericton)	Sekora
Serré	Sgro
Shepherd	Solomon
Speller	St. Denis
St-Julien	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Stoffer
Szabo	Thibeault
Thompson (New Brunswick Southwest)	Torsney
Valéri	Vanclief
Wappel	Wasylcia-Leis
Wayne	Whelan
Wilfert—153	

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LOI SUR LA JOURNÉE SAMUEL DE CHAMPLAIN**CONTRE**

Députés

Abbott	Ablonczy
Alarie	Anders
Bachand (Saint-Jean)	Bailey
Bellehumeur	Benoit
Bergeron	Bigras
Breitkreuz (Yellowhead)	Brien
Bryden	Cadman
Calder	Cardin
Casson	Chatters
Chrétien (Frontenac—Mégantic)	Crête
Cummins	de Savoye
Debien	Desrochers
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Dumas
Duncan	Elley
Epp	Forseth
Gagnon	Gauthier
Gilmour	Girard-Bujold
Godin (Châteauguay)	Goldring
Grey (Edmonton North)	Guay
Guimond	Hill (Prince George—Peace River)
Hilstrom	Jaffer
Johnston	Konrad
Lalonde	Lebel
Loubier	Lunn
Marchand	Mark
Ménard	Mercier
Mills (Red Deer)	Pankiw
Penson	Peric
Perron	Picard (Drummond)
Plamondon	Reynolds
Ritz	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Solberg	St-Hilaire
Steckle	Strahl
Telegdi	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vellacott
Venne	White (North Vancouver)—74

DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Copps	Lefebvre
Normand	Nunziata

Le vice-président: Je déclare la motion adoptée.

(Le projet de loi est lu pour la troisième fois et adopté.)

• (1840)

[Traduction]

Le président suppléant (M. McClelland): Comme il est 18 h 40, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PC) propose: Que le projet de loi C-428, Loi instituant la Journée Samuel de Champlain, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

—Monsieur le Président, le débat sur ce projet de loi sera intéressant. J'ai obtenu l'appui de beaucoup de députés, des deux côtés de la Chambre. En commençant, je voudrais expliquer quel est exactement l'objet du projet de loi.

Le projet de loi vise à instaurer ce que l'on appellerait la Journée Samuel de Champlain. À partir de 2004, donc, le 26 juin de chaque année serait appelé Journée Samuel de Champlain.

Je sais que cela soulève des questions dans l'esprit de tous les députés et de certaines personnes qui suivent nos débats, particulièrement au Québec. Pour des raisons évidentes, ce projet de loi suscite beaucoup d'intérêt au Québec. Champlain est reconnu comme étant le fondateur de la Nouvelle-France et a occupé une place très importante dans son histoire pendant de nombreuses années. La question qu'on me pose souvent, c'est pourquoi un député anglophone du Nouveau-Brunswick a pensé à l'idée de souligner la contribution de Champlain.

Champlain a été le premier à fonder un établissement sur une petite île de la rivière Sainte-Croix en 1604. Soit dit en passant, ce fut le premier établissement européen sur la côte de l'Atlantique nord. Si vous êtes historien, monsieur le Président, cela pourrait vous intéresser. La fondation de cet établissement a précédé celle de Jamestown en 1607 et celle de Plymouth, au Massachusetts, en 1620. Il y a beaucoup d'histoire sur cette petite île de la rivière Sainte-Croix, qui se trouve à mi-chemin entre la ville de St. Stephen et celle de St. Andrews, au Nouveau-Brunswick. Cela a même des répercussions internationales.

Les Américains se sont intéressés de très près à cette petite île du nom de Sainte-Croix parce qu'elle est, en fait, en territoire américain. L'île appartient maintenant au gouvernement américain. Même si elle est liée davantage à notre histoire, les Américains la considèrent comme une partie de leur territoire. Ils ont eux-mêmes fait un certain nombre de choses pour commémorer cet événement marquant quatre ans à peine avant le 400^e anniversaire de la fondation de ce petit établissement par Champlain. Les États-Unis s'apprêtent à célébrer en grandes pompes l'importance historique de l'établissement de l'île Sainte-Croix.

Voici d'ailleurs ce qu'on lit dans un éditorial du *Courier* de Sainte-Croix à cet égard. L'éditorial est intitulé «Il est temps que le Canada s'intéresse aux célébrations de 2004 de l'île Sainte-Croix».

● (1845)

L'article dit ceci:

Félicitations à la délégation du Maine au Congrès américain. Elle prend des mesures concrètes pour célébrer le patrimoine de notre région et de l'Île-Sainte-Croix. Les sénateurs du Maine, Susan Collins et Olympia Snowe, co-parrainent la Saint Croix Island Heritage Act, mesure législative qui aidera à la mise sur pied d'un centre du patrimoine à Calais.

Les francophones prononcent le nom de Calais à la française, mais les Américains ont anglicisé le nom et le prononce de cette façon. C'est une petite ville frontalière située en face de St. Stephen, au Nouveau-Brunswick.

Les Américains prennent des mesures pour reconnaître l'importance de cette île. Ce que je suggère à la Chambre, c'est que nous devrions faire la même chose. D'où l'idée d'instituer la Journée Samuel de Champlain. La date mentionnée dans mon projet de loi comme date la plus probable pour cela est le 26 juin.

J'ai parlé à certains de mes amis au Québec, en particulier à René Lévesque, un historien et archéologue de Québec, que beaucoup des députés du Bloc québécois connaissent. La dernière fois que nous nous sommes rencontrés, il m'a proposé de changer la date. Autrement dit, je suggère le 26 juin parce que c'est la date probable où Champlain s'est installé sur cette île en 1604. Cependant, M. Lévesque dit que, comme le 1^{er} juillet est la Fête du Canada et que le 4 juillet est le jour de l'indépendance aux États-Unis, où les Américains célèbrent la naissance de leur pays, une date entre les deux serait peut-être préférable. Il a suggéré le 3 juillet parce que ce jour à une importance historique au Québec. Je suis ouvert à cela.

Je suis ouvert à tout changement devant être apporté au projet de loi pour qu'il puisse être adopté. Il n'y a rien que nous ne sommes pas prêts à changer pour améliorer le projet de loi.

Il faut maintenant faire en sorte que ce projet de loi fasse l'objet d'un vote, ce qui, de toute évidence, n'est pas le cas actuellement. J'invite donc les députés du Bloc et des autres partis à faciliter l'adoption sans délai de ce projet de loi. Nous devons voir à ce qu'il fasse l'objet d'un vote et qu'il attire l'attention du gouvernement.

Quand j'ai rencontré la ministre du Patrimoine, elle m'a dit qu'elle était prête à aider. Elle reconnaît qu'en tant que Canadiens, nous n'honorons pas nos héros autant que nous devrions le faire. Elle a proposé que nous fassions quelque chose au niveau scolaire. Nous distribuerons donc des dépliant et des notes historiques sur Champlain, de manière qu'en 2004, nos enfants et nos enseignants sauront qui est cet homme et connaîtront le rôle essentiel qu'il a joué dans l'histoire et l'évolution de ce que nous appelons

Initiatives parlementaires

aujourd'hui le Canada et qui a commencé sur cette petite île de la rivière Sainte-Croix.

En plus d'exprimer ma reconnaissance envers mes collègues américains, les sénateurs Snowe et Collins, je tiens à souligner le travail accompli par le maire de St. Stephen dans ce dossier. Il est un peu historien amateur et il déploie vraiment des efforts pour que cette date soit soulignée et célébrée du côté canadien de la frontière. Il s'agit d'Allan Gillmor, maire de St. Stephen. La ville de St. Andrews participe également aux travaux, mais je tiens particulièrement à souligner les efforts du maire de St. Stephen, au Nouveau-Brunswick.

La ville de St. Stephen a aussi retenu les services d'une jeune femme qui collaborera au projet, de sorte qu'en 2004, nous aurons quelque chose dont nous serons fiers. Il s'agit d'une partie de notre histoire qu'il ne faut tout simplement pas oublier.

● (1850)

J'espère obtenir l'appui de mes collègues ce soir. J'espère aussi que, durant leurs interventions, ils proposeront certaines améliorations au projet de loi.

J'ai entendu une seule plainte au sujet du projet de loi. Il est souvent question de Champlain et du sieur de Monts. On attribue parfois au sieur de Monts le mérite d'avoir dirigé l'expédition. Je crois que c'est légitime, mais je tiens à souligner que le sieur de Monts est retourné en France et a laissé à Champlain la responsabilité de la colonie. C'est Champlain qui a été inhumé à Québec.

Lorsque j'étais à Québec il n'y a pas si longtemps, René Lévesque, qui a beaucoup travaillé dans ce dossier, m'a amené au lieu que l'on considère comme la tombe de Champlain. Il s'agit du sous-sol de l'un des plus anciens bâtiments du quartier historique de Québec. J'ai été très ému d'entrer dans cet édifice et de voir sur place le lieu où Champlain serait possiblement enseveli.

Je crois que l'argument en faveur du sieur de Monts mérite qu'on s'y arrête, qu'on en discute et qu'on en débattenne, mais le véritable personnage historique qu'il faut reconnaître est Champlain. Il importe de le faire tout simplement parce qu'on pourrait aussi instituer une journée pour le sieur de Monts si on le souhaitait. Nous n'avons pas à limiter la portée du projet de loi ou à limiter la possibilité de proposer d'autres noms à la Chambre pour créer une journée en leur honneur.

Je n'essaie pas de diminuer le rôle du sieur de Monts. Il occupe une place importante dans tout cela, c'est bien évident. D'autres députés pourront se lever pour présenter un projet de loi visant à rendre hommage à ce qu'il a fait pour le pays. Je n'ai rien contre.

La ministre du Patrimoine canadien m'a fait remarquer que nous devrions peut-être avoir une journée en l'honneur de notre premier premier ministre ou peut-être de sir Wilfrid Laurier. Tout cela est sérieux et mérite d'être discuté, mais j'en reviens au fait que nous n'en faisons pas assez pour reconnaître nos propres héros.

Initiatives parlementaires

La plupart d'entre nous savent qui était Davy Crockett, mais beaucoup n'ont jamais fait attention à Champlain. Je m'y intéresse parce qu'il y a chez moi ce petit bout d'histoire. Il n'est pas anodin, sans doute, que ce soit moi, plutôt qu'un autre député, qui propose une mesure à la Chambre, mais je vais compter sur la générosité des députés, qui se manifeste souvent à la Chambre, pour m'aider à faire adopter cette mesure. Il arrive rarement que des projets de loi d'initiative parlementaire aboutissent.

Il s'agit ici d'une amorce. Je sais que, pour l'instant, le projet de loi ne peut pas faire l'objet d'un vote. J'ai même dit que si le gouvernement, dans sa grande générosité, voulait se saisir de ce dossier et présenter le projet de loi lui-même, je n'avais aucune objection. Peu m'importe qui obtient le crédit, pourvu que nous agissions.

Les députés du Bloc québécois peuvent aussi présenter un tel projet de loi, s'ils le veulent. S'ils trouvent le moyen de présenter le projet de loi et de faire en sorte que nous puissions voter, ils auront mon appui. Je suis même prêt à laisser intervenir le Sénat, ce qui montre à quel point la question est dénuée de tout sectarisme. Si un sénateur me disait: «Greg, je peux présenter le projet de loi au Sénat, et nous le renverrons à la Chambre», je ne dirais pas non.

Ce que nous essayons de faire, c'est mobiliser la générosité de la Chambre pour rendre hommage à un personnage important pour le Canada. À mon avis, il n'y a personne de plus important que Champlain. La découverte de la Nouvelle-France et la colonie de Québec sont un riche élément de notre histoire, et nous ne voulons pas le perdre.

Monsieur le Président, j'aimerais que vous me disiez ce que vous en pensez parce que je sais que vous vous intéressez à l'histoire en amateur. Je n'aime pas le mot amateur parce que je sais bien que vous êtes un spécialiste dans votre genre. Si le Règlement de la Chambre pouvait nous permettre d'accélérer d'une façon ou d'une autre l'adoption de ce projet de loi, j'aimerais le savoir. Je suis prêt à tenir compte de toutes les propositions et j'ai très certainement besoin d'aide pour faire reconnaître Samuel de Champlain comme il se doit.

• (1855)

Nous avons pensé au 26 juin, mais cette date pourrait être modifiée par suite d'un débat à la Chambre. Nous pensions à l'année 2004. Pour une fois, nous planifions bien à l'avance. Nous avons une avance de quatre ans sur ce projet. Toutefois, à la vitesse à laquelle les choses se passent ici, nous pourrions avoir besoin de plus de temps. J'espère toutefois que ce ne sera pas le cas.

J'aimerais obtenir le consentement unanime pour que ce projet de loi fasse l'objet d'un vote.

Le vice-président: Y a-t-il consentement unanime pour que ce projet de loi fasse l'objet d'un vote?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. Peter Goldring (Edmonton-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends aujourd'hui la parole à propos du projet de loi C-428, Loi instituant la Journée Samuel de Champlain. Le projet de loi est parrainé par le député de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest.

Conformément à ce projet de loi, à compter de 2004, le 26 juin sera désigné comme la «Journée Samuel de Champlain». L'entrée en vigueur de ce projet de loi coïncidera avec le 400^e anniversaire de l'établissement, par Champlain, de la première colonie française sur l'île Sainte-Croix, en 1604.

Lorsqu'il a présenté son projet de loi à la Chambre, le député a signalé qu'il était important pour les Canadiens du Nouveau-Brunswick que ce projet de loi soit adopté compte tenu des fêtes prévues là-bas pour célébrer le 400^e anniversaire de l'établissement par Champlain de la première colonie française en Amérique du Nord.

Il ne faut pas oublier que son passage sur le territoire de ce qui s'appelle aujourd'hui le Nouveau-Brunswick n'est qu'une petite partie des nombreux voyages de Champlain. Si Champlain était honoré pour ses découvertes, il le serait par le sud de l'Ontario, le nord des États-Unis et le sud du Québec autant que par le Nouveau-Brunswick. Il ne faut pas oublier non plus que Champlain a fait ses découvertes au nom de la France. En récompense pour ces découvertes, il fut nommé gouverneur de la Nouvelle-France.

Champlain a fait ses voyages au nom de la France, mais le Canada n'existait pas à l'époque de ses réalisations. On aura alors tendance à soutenir que les découvertes de Champlain sont étroitement liées aux origines françaises de la Nouvelle-France. J'estime que là n'est pas la question. Si Champlain est très important aujourd'hui pour le Canada, il devrait l'être tout autant pour les États-Unis. Après tout, la majorité du territoire que Champlain a découvert et dont il a dressé la carte fait maintenant partie du nord-est des États-Unis.

On fait l'éloge de la célèbre carte de la Nouvelle-France établie en 1632 par Champlain, y voyant une démonstration de l'ampleur de ses découvertes, mais elle englobe des terres qui ont surtout été explorées par d'autres. Qui a exploré le Labrador, la baie d'Hudson, la Terre de Rupert et les côtes des Territoires du Nord-Ouest? Ce n'est pas Champlain. C'est Henry Hudson, le découvreur de la baie d'Hudson; le capitaine Vancouver, dont la ville de Vancouver tire son nom; et John Cabot, qui est considéré comme le premier découvreur du Canada. Leurs découvertes ne sont pas moins importantes pour l'établissement du Canada que celles de Champlain, et pourtant nous ne leur rendons pas d'honneurs particuliers ni ne leur accordons une reconnaissance fédérale particulière.

À mon avis, exalter l'oeuvre de Champlain de la manière dont on propose de le faire témoigne d'une conception élitiste et centriste de la découverte de notre pays. Beaucoup semblent plus que désireux d'honorer quiconque a exploré la zone du Saint-Laurent que ceux qui ont bravement dressé la carte de nos territoires nettement plus

Initiatives parlementaires

vastes du Nord et de l'Ouest. Les gens qui confondent le lac Nipissing et le Nord méconnaissent la réalité de la géographie et de l'histoire de 80 p. 100 de l'Ontario.

J'estime que l'oeuvre de Champlain a reçu une reconnaissance appropriée de la façon dont cet explorateur a été honoré par la marine marchande du Canada au cours de la Seconde Guerre mondiale. La flotte de la marine marchande comptait de nombreux navires appelés «*park steamships*». En temps de guerre, quand il était essentiel d'avoir une représentation exacte du pays, ce n'était pas une flotte Champlain qui ravitaillait les troupes. Un des navires de la flotte portait cependant le nom de Champlain. Dans la même veine, on devrait considérer les réalisations de Champlain comme s'inscrivant dans un ensemble de découvertes beaucoup plus vaste. On n'accorde pas une reconnaissance fédérale à une seule personne, mais plutôt à un effort collectif.

• (1900)

L'objet du projet de loi est trop restreint, et c'est pour cette raison que j'hésite à l'appuyer. Samuel de Champlain est mieux connu comme étant le père de la Nouvelle-France, parce qu'il a ensuite fondé des colonies au Québec. Ce fait est reconnu dans le préambule du projet de loi; on y mentionne en effet qu'il a contribué à l'établissement de deux autres colonies, l'une à Port-Royal, dans la baie de Fundy, et l'autre à Québec. La colonie de Québec a été fondée en 1608, quatre ans après les événements que le projet de loi à l'étude propose de commémorer.

La question qu'il convient de se poser en l'occurrence, c'est de savoir s'il est plus opportun que la Journée Samuel de Champlain soit proclamée par l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick ou par la Chambre des communes. Au niveau fédéral, nous devrions reconnaître Champlain pour sa découverte mieux connue à l'échelle nationale. Même le centre acadien admet dans une publication que Champlain est surtout reconnu comme étant le fondateur de Québec.

Champlain illustre à merveille les talents multiples d'un grand nombre de héros de notre pays. Il était à la fois explorateur et cartographe. Il a aussi écrit beaucoup de récits de voyage et a vécu de 1567 à 1635. Son premier voyage remonte à 1599, lorsqu'il a exploré les Antilles et le Mexique. En 1603, à l'âge de 36 ans, Champlain, commandité par un négociant en fourrure, a commandé un navire qui a exploré le fleuve Saint-Laurent jusqu'à l'emplacement actuel de Montréal. Le but de ce voyage était de coloniser le nouveau monde, quoique cet objectif n'ait apparemment pas été réalisé.

Il semble que la présence de Champlain sur l'île de Sainte-Croix, en Acadie, en 1604, ait eu pour but de créer un poste de traite. Bien que Champlain soit arrivé en Acadie la même année, le premier fort de la région, le Fort Latour, n'a été construit que 27 ans plus tard, en 1631. En fait, au moins un historien estime que Champlain a perdu son optimisme quant à l'avenir de l'Acadie après y avoir passé trois hivers. C'est l'un des arguments avancés pour expliquer le voyage effectué par Champlain en 1608 et la fondation, la même année, de la ville de Québec.

On estime que Québec, fondée en 1608 par Champlain, a été le premier établissement européen. Le titre officiel de lieutenant-gouverneur de Nouvelle-France que portait Champlain à son retour en Amérique en atteste. La fondation de Québec a été suivie par la fondation, en 1611, d'une colonie à Montréal.

En 1629, lorsque la ville de Québec a été prise par les Anglais, Champlain, alors âgé de 62 ans, a été renvoyé en Angleterre comme prisonnier. Il a pu revenir à Québec seulement après que la Nouvelle-France ait été rendue à la France. Champlain est retourné à son poste de traite en 1663 et a réintégré ses fonctions de gouverneur de la Nouvelle-France, où il est décédé deux ans plus tard.

Les Acadiens du Nouveau-Brunswick s'identifient naturellement à Champlain et ce dernier devrait être honoré à ce titre. Son identification au Canada en tant que nation et le rôle qu'il a joué, de façon générale, en Amérique du Nord sont autre chose cependant. L'Acadie a honoré Samuel de Champlain en donnant son nom, en 1985, à une école et à un centre communautaire.

D'autres établissements d'enseignement et des immeubles un peu partout au Canada portent également le nom de Champlain. Le lac Champlain, découvert par Champlain en 1609, porte le nom de son découvreur. Le centre d'études du Canada, à l'Université d'État de Plattsburgh, tient également chaque année un symposium qui porte le nom de Champlain. Fait ironique, le symposium Samuel de Champlain de cette année a pour thème «*La révolution tranquille au Québec: Une rétrospective des 40 dernières années*».

Compte tenu de ce qui vient d'être dit, Champlain peut certainement être considéré comme ayant joué un rôle dans certains événements importants qui ont précédé la fondation du Canada. Je crois que son rôle officiel à titre de gouverneur de la Nouvelle-France montre qu'il serait plus indiqué de commémorer sa vie eu égard au rôle qu'il a joué au Québec. Aussi, je ne puis appuyer ce projet de loi dans son libellé actuel, parce qu'il se limite à un seul homme alors que de nombreux autres ont exploré et bâti le Canada.

• (1905)

[*Français*]

M. Pierre de Savoye (Portneuf, BQ): Monsieur le Président, le projet de loi C-428 propose d'instituer une Journée Samuel de Champlain.

Comme tout le monde le sait, Samuel de Champlain est le fondateur de la ville de Québec, où j'ai eu le plaisir de grandir. Aux quatre coins de la ville, Samuel de Champlain est bien honoré, que ce soit par une statue, par un boulevard—le boulevard Champlain—et même par une rue tout à fait pittoresque qui s'appelle la rue du Petit-Champlain.

Le projet de loi C-428 du député de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, propose qu'une loi fédérale institue une Journée Samuel de Champlain. Le député considère que la contribution de Champlain mérite une journée pancanadienne soulignant sa mémoire. La date que le député recommande pour honorer Champlain est celle du 26

Initiatives parlementaires

juin, puisque ce dernier aurait fondé la première colonie française cette même journée, en 1604.

Le député fait ici référence à la colonie de l'île Sainte-Croix, au Nouveau-Brunswick, une île que le député de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest dit pouvoir apercevoir de chez lui tous les jours, bien sûr, lorsqu'il est chez lui plutôt qu'ici. Son projet de loi propose que le 26 juin de chaque année soit désigné Journée Samuel de Champlain à compter de l'an 2004, puisque cette date marquera le 400^e anniversaire de la fondation de la colonie sur cette île.

Pour les Québécoises et les Québécois, Samuel de Champlain est d'abord et avant tout le fondateur de la ville de Québec. C'est en 1608 que Samuel de Champlain a fondé la ville qui fut, matière de fait, la première en Nouvelle-France, une ville qui est aujourd'hui la capitale nationale du Québec.

Ce ne sont pas uniquement les Québécois qui associent avant tout Champlain avec la fondation de Québec. Ce sont aussi ces milliers de touristes canadiens et étrangers qui visitent Québec à chaque année et qui, lors d'une promenade sur la célèbre terrasse Dufferin, peuvent admirer l'imposante statue qui a été érigée en l'honneur du fondateur de la ville. Comme vous le voyez, Québec n'a pas attendu après le Parlement fédéral pour honorer ce grand homme.

Mais parlons de l'île Sainte-Croix. C'est d'abord sur cette île que les Français s'installèrent sous la gouverne du lieutenant-général de Monts, assisté de M. de Champlain. Ils étaient environ 80. L'hivernement à l'île Sainte-Croix, en 1604-1605, fut toutefois un désastre à cause de la rigueur du froid et du scorbut; 35 colons y laissèrent leur vie. La colonie fut donc relocalisée dès l'année suivante à Port-Royal, une région que M. de Monts espérait plus favorable à l'établissement d'une colonie permanente.

La vie à Port-Royal fut sans aucun doute plus confortable pour les colons. C'est d'ailleurs dans cette colonie de Port-Royal que Champlain fonda ce qui est connu sous le nom de l'Ordre de Bon temps, dans le but de briser la monotonie des longs hivers du nord de l'Amérique. Ainsi, l'Ordre de Bon temps était une sorte de confrérie dont les membres devaient à tour de rôle mettre du gibier ou du poisson sur la table en vue d'un festin bien arrosé.

Mais peut-on dire que Champlain a joué un rôle plus grand dans l'établissement de cette deuxième colonie? L'historien Trudel, dans une publication qui fait autorité, le *Dictionnaire biographique du Canada*, répond à cette question: «À Port-Royal, le rôle de Champlain est toujours celui du simple observateur.» Ailleurs, Trudel précise que Champlain ne commandait ni à l'île Sainte-Croix, ni à Port-Royal.

Ainsi donc, nous avons aujourd'hui devant nous un projet de loi qui, pour commémorer la contribution de Samuel de Champlain à l'histoire, choisit la date anniversaire d'un événement où le personnage en question ne jouait, à toutes fins pratiques, qu'un rôle secondaire.

Bien sûr, je comprends mon collègue qui a probablement choisi cette date par attachement sentimental à cette île Sainte-Croix qu'il

aperçoit tous les jours de chez lui, mais je suis d'avis que la date commémorative choisie aurait dû refléter la contribution historique pour laquelle Champlain est vraiment reconnu, c'est-à-dire la fondation de la ville de Québec.

C'est là effectivement qu'il donna sa pleine mesure. En 1608, lors de son quatrième voyage en Amérique du Nord, Champlain aborda à Québec et y fit construire une habitation.

● (1910)

Québec commençait ainsi son histoire. La ville allait devenir le berceau de la Nouvelle-France et c'est pourquoi les historiens désignèrent Champlain comme le Père de la Nouvelle-France.

Au cours de la décennie suivant la fondation de la ville, Champlain fit la navette à plusieurs reprises entre le continent américain et la France. C'est à partir de 1620 qu'il se consacra véritablement à la mise en valeur de la nouvelle colonie.

De 1620 à 1624, lors de son dixième voyage, il entreprit de faire construire des fortifications et de rénover la place qui abritait environ 60 personnes. Il fit solidifier le fort lors d'un onzième voyage en 1625. La ville fut capturée par les frères Kirke en 1629, mais elle fut restituée aux Français en 1632.

Le douzième voyage de Champlain, en 1633, fut son dernier puisqu'il mourut en 1635 après avoir été gouverneur de la colonie pendant deux ans. À cette époque, Québec n'était encore qu'un comptoir commercial. Malgré tout, Champlain avait eu le temps de voir les débuts prometteurs de la colonie avant de mourir.

Champlain, bien qu'il ait reçu le titre de Père de la Nouvelle-France, figure parmi toute une galerie de personnages historiques qui ont bâti la Nouvelle-France. En d'autres mots, Champlain n'est ni seul, ni unique en tant que personnage célèbre de cette époque.

Commençons d'abord par Lavolette. Envoyé par Champlain en 1634, il fait construire un fort et une habitation au confluent de la rivière Saint-Maurice et du fleuve Saint-Laurent. Des missionnaires viennent s'établir l'année suivante. Trois-Rivières était fondée. Après Lavolette, il y eut aussi de Maisonneuve qui fonda Ville-Marie en 1642. Ville-Marie allait devenir plus tard Montréal.

Des femmes courageuses figurent aussi au tableau des héros de la Nouvelle-France. Qu'on pense d'abord à Jeanne-Mance qui a fondé le premier hôpital de Ville-Marie. Quant à Marguerite Bourgeoys, elle a fondé la première école de la Nouvelle-France.

Dollard des Ormeaux est aussi sans conteste un des héros de la Nouvelle-France. Tandis que les autochtones s'apprétaient à détruire Ville-Marie, des Ormeaux décidait de combattre pour sauver la colonie. Lui et ses compagnons sont morts durant les combats, mais ils avaient sauvé la Nouvelle-France de la destruction.

Et que dire de Madeleine de Verchères qui, en 1692, pendant huit jours, se défendit presque seule dans un fortin de bois contre une attaque iroquoise jusqu'à ce que les renforts arrivent de Ville-Marie. Son courage fut héroïque.

Initiatives parlementaires

Enfin, parmi ces personnages historiques de la Nouvelle-France, il faut faire une place aussi à ceux qui ont exploré le vaste continent nord-américain. Je pense ici à Jolliet et Marquette, qui ont découvert le Mississippi, et à La Salle, qui les suivra, pour prendre possession du delta du Mississippi en 1682 et qui donnera le nom de Louisiane à ces territoires en l'honneur du roi de France.

Voilà quelques-uns des héros qui ont marqué l'histoire de la Nouvelle-France aux côtés de Samuel de Champlain. Il y en aurait bien d'autres à signaler, mais je m'arrêterai ici pour poursuivre mon argument.

Si nous devons accéder aux vœux du député du Parti conservateur qui souhaite instituer une Journée Samuel de Champlain, il me semblerait difficile de ne pas aussi reconnaître la contribution de tous ces autres hommes et femmes qui ont bâti la Nouvelle-France. Faudrait-il prévoir une journée pour de Maisonneuve, une journée pour Lavolette, une journée pour Madeleine de Verchères, et j'en passe?

Le député de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest est certainement animé de bonnes intentions, mais il nous place devant un problème. Le projet de loi C-428, qui vise à honorer un personnage important de l'histoire du Québec et du Canada, laisse dans l'ombre tous ces autres personnages historiques qui ont marqué l'histoire du Québec, du Canada et des États-Unis. Indirectement, le projet de loi occulte le travail et l'oeuvre de ces autres bâtisseurs.

Voilà pourquoi je ne peux souscrire aux bonnes intentions de ce projet de loi par respect pour tous ces autres hommes et toutes ces autres femmes qui ont marqué l'histoire du Québec il y a déjà plus de 300 ans.

M. Mauril Bélanger (secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, on dit souvent du Canada que c'est une jeune nation. Pourtant, notre patrimoine et notre développement comme société peuvent aussi se mesurer selon des critères qui vont bien au-delà de nos 133 années d'existence officielle comme pays.

[Traduction]

Nous comprenons mieux qui nous sommes lorsque nous replaçons notre histoire dans un contexte plus global.

• (1915)

Le Canada d'aujourd'hui a été façonné par les événements et des gens dont l'importance et la contribution ne doivent pas être oubliées ni diminuées par le passage du temps.

[Français]

Parlons donc un peu de cette figure de proue qu'était Samuel de Champlain. Pendant plus de 40 ans de sa vie, entre sa première visite au Canada en 1603 et son décès le jour de Noël 1635, dans la ville de Québec, Champlain s'est engagé à construire ce qui allait devenir une puissante et vivante colonie française en Amérique du Nord.

Le courage de Samuel de Champlain et sa persévérance dans la poursuite de son rêve ont laissé un héritage que nous devrions préserver et célébrer. C'est le but qui sous-tend le projet de loi dont la Chambre est saisie aujourd'hui.

Le projet de loi C-428, Loi visant à créer une journée consacrée à Samuel de Champlain, demande au gouvernement de rendre hommage à ce grand explorateur canadien, le 26 juin de chaque année, à compter de l'an 2004.

Cette date revêtait, selon les dires de certains, une grande importance dans l'histoire de notre nation, puisqu'elle est reconnue, au moins par certains historiens, comme représentant le 400^e anniversaire de l'établissement de la première colonie française sur l'île de Sainte-Croix en Acadie, à la frontière du Nouveau-Brunswick, dans la baie de Fundy. C'est une occasion quand même intéressante de souligner le 400^e anniversaire de la fondation de cette communauté.

Champlain, qui était géographe lors de l'expédition de M. de Monts, expédition qui débarquait en Acadie en 1604, était à la recherche d'un emplacement en vue de l'établissement d'une colonie française permanente. Avec M. de Monts, Champlain a choisi cette île à l'embouchure de la rivière Sainte-Croix, en raison de sa position centrale et de son havre accessible et protégé.

L'intérêt qu'il portait à cette région du sud de l'Acadie était également lié à sa préoccupation première: trouver une voie d'accès vers les richesses de la Chine. Avec ses pentes tournées vers l'ouest, la côte de l'Atlantique permettait à Champlain de penser qu'une telle route pouvait s'offrir à lui. Comme nous le savons maintenant, Champlain allait être déçu dans sa recherche des richesses de l'Orient, mais très satisfait de la découverte des richesses du Canada.

Pour Champlain et les membres de ce nouveau peuplement, comme l'ont dit certains collègues, le premier hiver en Nouvelle-France allait être terrible. Parmi les 79 hommes qui l'accompagnaient, 35 succombaient au scorbut. Il s'agissait d'un début loin d'être prometteur, mais de ces origines difficiles allait naître une vivante et solide présence française dans le Nouveau Monde.

Champlain a passé trois hivers de suite dans la baie de Fundy. Durant son séjour, il a exploré la région entre l'île de Sainte-Croix et le peuplement de Port-Royal, devenu Annapolis, en Nouvelle-Écosse. Il s'est aussi aventuré vers le sud jusqu'au Cap Cod.

Pour Champlain, ce second voyage en Nouvelle-France allait bientôt être suivi d'un troisième. L'événement marquant de ce périple s'est produit le 3 juillet 1608, date à laquelle le grand explorateur a fondé une modeste colonie à Québec, colonie qui a grandi lentement pour devenir le coeur même de la langue et de la culture françaises en Amérique du Nord.

Samuel de Champlain avait accompli de grandes choses dès l'été 1608, mais une bonne partie de ses voyages et de ses découvertes devaient se faire plus tard. Un an après la fondation de Québec, il voyagea avec des Hurons, des Algonquins et des Montagnais, et

Initiatives parlementaires

explore la région avoisinante, y compris le lac situé au sud de Montréal qui porte aujourd'hui son nom.

Marié en 1610 à Hélène Boullé lors d'un bref séjour en France, Champlain revient au Canada moins d'un an plus tard, poursuivant son exploration du Saint-Laurent et ouvrant un poste de traite à Mont-Royal. Tous ceux qui ont visité la Place Royale dans le Vieux Port historique de Montréal ont été frappés par l'esprit de l'un de ses premiers visiteurs européens, Samuel de Champlain.

En 1613, Champlain part de l'île située en face du port de Montréal, l'île Sainte-Hélène, à qui il a donné ce nom en l'honneur de son épouse, et entreprend d'explorer des sites que connaissent des générations de Canadiens qui ont visité la Colline du Parlement, la rivière Gatineau, la rivière Rideau et les chutes Chaudière.

[Traduction]

Par la suite, Champlain a poussé une pointe vers l'ouest jusqu'au lac Huron en 1615 et vers le sud le long de la rivière Trent jusqu'à la baie de Quinte, traversant le lac Ontario pour se rendre à des endroits qui se trouvent maintenant dans l'État de New York.

Je m'en voudrais de ne pas mentionner le parc Explorer's Point dans ma ville natale, Mattawa, qui est consacré à la mémoire de Samuel de Champlain, et le parc provincial Samuel de Champlain, qui se trouve à quelques kilomètres en amont de la rivière Mattawa, entre Mattawa et North Bay.

Pour le récompenser de ses réalisations, on a confié à Champlain la direction générale des affaires politiques de la Nouvelle-France. Les talents considérables et l'endurance de l'explorateur avaient déjà été mis à l'épreuve par ses durs voyages, des rencontres hostiles et la lutte contre l'âpre climat canadien.

• (1920)

La tâche de coloniser ce nouvel avant-poste de l'empire français a représenté un aussi grand défi pour Champlain. Il a compris la nécessité de promouvoir l'établissement de colons, l'agriculture et le commerce afin que les nouveaux territoires restent français. Tout en luttant contre les divers ennemis dans la colonie, il a fait plusieurs voyages en France pour convaincre certains de ses compatriotes de venir avec lui fonder une nouvelle société sur les rives du fleuve Saint-Laurent.

[Français]

En 1629, Québec tombait aux mains des forces anglaises. La colonie se rendait et Champlain était amené prisonnier en Angleterre. Quatre ans plus tard, suite à la signature d'un traité de paix, il revenait à Québec avec le titre de commandant et il y demeura jusqu'à sa mort en 1635.

En tout, Samuel de Champlain a fait plus de deux douzaines de traversées entre l'Europe et le Nouveau Monde, changeant à la fois la carte du monde connu et le cours de l'histoire.

[Traduction]

Champlain serait peut-être étonné que, près de quatre siècles après qu'il ait fondé le premier établissement français sur l'île Sainte-Croix, son nom et son héritage trouvent dans l'histoire de notre pays une place de choix. Aujourd'hui, le pays nommé Canada n'arbore ni le drapeau français ni le drapeau anglais, mais célèbre fièrement l'héritage des deux cultures fondatrices que sont la culture française et la culture anglaise.

Par ses réalisations remarquables, Samuel de Champlain a contribué à assurer la présence de la langue et de la culture françaises en Amérique du Nord. Champlain a réellement contribué à modeler notre identité. À l'aube d'un nouveau siècle et d'un nouveau millénaire, le Canada est un pays moderne ouvert sur l'extérieur qui reconnaît et célèbre l'apport de cultures de tous les coins de la planète. La reconnaissance non pas d'une seule, mais de deux langues officielles confirme cette vision d'ouverture et d'accueil.

Samuel de Champlain a apporté une contribution déterminante à l'évolution du Canada. En raison de notre histoire fondée sur deux des grandes langues du monde, nous formons une société qui communique facilement et entretient volontiers des rapports avec beaucoup d'autres pays.

[Français]

Le rôle de chef de file du Canada dans la Francophonie constitue un exemple important de cette portée et de cette influence. Dans cet important forum international, le Canada joue un rôle actif de promoteur de la langue et de la culture française et de bâtisseur de liens entre les peuples francophones du monde.

C'est une réalisation qui remplirait sans doute Samuel de Champlain d'une grande satisfaction.

À l'approche du 400^e anniversaire de la participation de Champlain à la première colonie française sur l'île Sainte-Croix, il y aurait une occasion de marquer d'une façon importante cette étape de notre vie comme nation.

Il s'agirait d'un fier anniversaire pour les Acadiens dont le patrimoine remonte à l'entreprise de ces courageux ancêtres, pour tous les citoyens du Nouveau-Brunswick qui a servi de frontière à cette modeste première colonie et pour tous les Canadiens et les Canadiennes.

Pour un pays que l'on considère encore comme relativement jeune, cette étape nous rappellera que notre histoire commence, de fait, à se mesurer en siècles. Nous pouvons, à juste titre, être fiers de notre histoire et des figures célèbres comme celle de Samuel de Champlain, sans en exclure d'autres, qui ont aidé à l'écrire.

L'esprit de Champlain reste présent chez nous aujourd'hui. À quelques pas de cette Chambre, au Musée des Civilisations de Hull, les visiteurs peuvent voir l'astrolabe qui a servi à Champlain pour trouver son chemin dans la vallée de l'Outaouais il y a quatre siècles.

Il est bien peu probable que ce grand explorateur ait pensé que cet instrument perdu trouverait un jour une place dans une institution

nationale importante. Il est encore moins probable qu'il ait rêvé que la nation qu'il a aidée à fonder serait un jour reconnue comme étant l'une des meilleures au monde.

Notre histoire abonde d'exemples de femmes et d'hommes dont l'héroïsme, le leadership, l'énergie et la vision ont contribué à la croissance et au développement du Canada. Samuel de Champlain en fait partie.

[Traduction]

Il ne fait aucun doute que les Canadiens doivent garder bien vivante la mémoire de ce grand explorateur. Nous devons faire en sorte de ne pas oublier et de célébrer les efforts extraordinaires qu'il a déployés pour que la langue et la culture françaises s'enracinent profondément en Amérique du Nord.

[Français]

Durant le débat sur cette motion, il est évident que le concept sur lequel elle repose mérite notre reconnaissance et notre appréciation. Ce concept est d'une importance fondamentale et nous espérons, soit par mesure législative ou de d'autres façons, pouvoir continuer à célébrer notre héritage. L'édification de notre avenir commun exige que nous ne cessions de tenter de garder vivante, et d'honorer, la mémoire de notre passé.

[Traduction]

Le vice-président: Nous reprenons le débat. Le député du Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest a la parole. Je tiens à signaler à la Chambre que si le député intervient maintenant, cela aura pour effet de mettre un terme au débat. Le député aura cinq minutes à sa disposition.

• (1925)

M. Greg Thompson (Nouveau-Brunswick—Sud-Ouest, PC): Monsieur le Président, je voudrais dire au départ que je suis quelque peu déçu par les observations faites par le représentant de l'Alliance canadienne, connu précédemment sous le nom de Parti réformiste. Je suppose que c'est ce qu'on peut attendre de ce parti sur le plan de la reconnaissance. J'ai été extrêmement déçu de l'entendre dire que le projet de loi reflétait «un esprit élitiste et centriste». Je ne peux croire qu'il puisse dire cela. Je pense qu'il perd de vue la générosité sur laquelle ce projet de loi repose. Je suis très déçu par ses observations.

Je le répète, je suis quelque peu déçu par le Bloc. Certains m'ont dit que les bloquistes n'appuieraient probablement pas ce projet de loi simplement parce qu'ils ne l'ont pas rédigé. Je suis très déçu. Ce projet de loi n'exclut personne qui a contribué à l'établissement du Québec et notamment pas les autres grands explorateurs et cartographes. Il ne fait tout simplement pas cela.

D'autres députés l'appuient et je suis quelque peu encouragé par ce que le gouvernement a dit. La générosité de notre institution me dit que nous devrions reprendre au tout début et trouver un moyen de faire en sorte que cela se produise, que ce soit dans le cadre d'un processus législatif, grâce à un projet de loi, ou d'une autre façon. Je pense que c'est un Canadien qui mérite d'être reconnu. Je ne crois pas que nous devrions nous perdre dans la sémantique. Était-il

Initiatives ministérielles

Canadien, le Canada était-il un pays, etc.? Tout cela est perdu dans le débat. Personne ne veut discuter de ces questions.

Il est question d'une personne qui a beaucoup contribué au Canada tel que nous le connaissons de nos jours, sans pour cela exclure qui que ce soit, qu'il s'agisse d'Henry Hudson ou de Jacques Cartier par exemple. Ce n'est pas l'objet de ce projet de loi. Il s'agit simplement de reconnaître la contribution importante d'une personne à la fondation de ce qui est maintenant le Canada. C'est aussi simple que cela.

Je me réjouis de l'appui que j'ai obtenu à la Chambre. Je suis persuadé qu'avec une certaine refonte et un petit peu d'ingéniosité, nous pouvons trouver une façon d'honorer une personne qui est considérée comme un des héros du Canada tel que nous le connaissons. Nous allons poursuivre ce débat à une date ultérieure.

Le vice-président: La période réservée à l'étude des initiatives parlementaires est maintenant écoulée. Comme la motion n'est pas désignée comme pouvant faire l'objet d'un vote, l'article est rayé du *Feuilleton*.

[Français]

Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la Chambre passera maintenant à l'étude des affaires émanant du gouvernement, n° 11.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LOI SUR LA CONVENTION CONCERNANT LES OISEAUX MIGRATEURS

L'hon. David Anderson (ministre de l'Environnement, Lib.) propose:

Que la Chambre prenne note de l'arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs pour y incorporer le protocole de Parksville, qui modifie la Convention de 1916 sur les oiseaux migrateurs, déposé le jeudi 18 mai 2000.

[Traduction]

Mme Paddy Torsney (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, modifier la Convention concernant les oiseaux migrateurs représente l'accomplissement d'un objectif, à savoir en assurer la conformité avec les droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones du Canada. La Convention concernant les oiseaux migrateurs est le pacte international sur la conservation de la faune le plus ancien d'Amérique du Nord. Avec le traité jumeau entre les États-Unis et le Mexique, elle constitue le cadre de gestion et de conservation des oiseaux migrateurs en Amérique du Nord.

La convention a été créée pour préserver les espèces d'oiseaux migrateurs considérés bénéfiques ou inoffensifs pour les êtres humains. Depuis 1916, le Canada et les États-Unis ont remporté des

Initiatives ministérielles

succès remarquables en matière de conservation. Cette loi nous a permis de mettre fin à une ère de grave surexploitation des oiseaux migrateurs par les chasseurs commerciaux et les ramasseurs d'oeufs. Aujourd'hui, avec l'addition du Mexique, nous formons un partenariat tripartite unique qui continue à répondre aux besoins changeants en matière de conservation de ces espèces.

La conservation de l'habitat est essentielle à la conservation des espèces. Pour les espèces migratoires comme les oiseaux, il est indispensable que les pays travaillent ensemble à la conservation des ères de nidification dans le Nord, des ères de rassemblement et de repos le long des voies migratoires et des ères d'hivernage dans le Sud. L'Initiative de conservation des oiseaux de l'Amérique du Nord assure que nous atteignons ce but.

• (1930)

Permettez-moi de signaler à la Chambre que j'ai le privilège de vivre à Last Mountain Lake, en Saskatchewan, où se trouve une voie migratoire extraordinaire. J'encourage tout le monde à s'y rendre afin d'admirer les splendeurs du décor naturel et de jeter un coup d'oeil au grand système de conservation que nous avons mis en place.

Nous misons sur une science digne de ce nom. Nous établissons les priorités en matière de conservation des oiseaux, nous élargissons les partenariats traditionnels et nous travaillons en collaboration avec les propriétaires fonciers et les utilisateurs, afin de protéger les oiseaux et leurs habitats. Cet effort repose sur les traités internationaux relatifs aux oiseaux migratoires.

La nécessité de modifier la convention, elle est reconnue depuis longtemps, mais les efforts en ce sens n'ont encore jamais été couronnés de succès. Le protocole visant à modifier la Convention sur les oiseaux migrateurs est le fruit de vastes consultations menées au Canada et aux États-Unis depuis une dizaine d'années. Le protocole a été négocié et signé en 1995 et il a été officiellement ratifié par le Canada et les États-Unis en 1999. Son entrée en vigueur est un événement important.

Essentiellement, les modifications apportées à la convention sont autant d'initiatives en faveur de la conservation des oiseaux migrateurs. Elles rendent plus explicites encore les principes de conservation qui régissent la gestion des espèces qui vivent sur notre continent.

Le protocole proprement dit comporte les premières modifications jamais apportées à la convention et envoie un message sans équivoque: nous avons à coeur la richesse que représentent nos oiseaux migrateurs et leurs fragiles habitats; nous respectons les diverses traditions culturelles et le mode de vie fondée sur la subsistance des peuples autochtones; et nous saisissons l'importance d'élargir et de renforcer nos partenariats en vue d'assurer une conservation et une gestion responsables des oiseaux migrateurs.

Entre autres modifications, le protocole fait disparaître les incohérences observées dans la Convention de 1916 sur les oiseaux migrateurs par rapport aux droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones du Canada prévus à l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982 du fait qu'il reconnaît aux peuples autochtones le droit de chasser ces oiseaux. Il accorde des privilèges de chasse à l'année aux habitants non autochtones admissibles des

communautés du nord du Canada dont le mode de vie est basé sur une économie de subsistance, lorsque les accords autochtones appropriés permettent cette activité. Il permet l'ouverture anticipée de la saison de chasse en automne dans le nord du Canada, donnant ainsi aux habitants du Nord qui sont admissibles un accès plus équitable à cette ressource. Il reconnaît l'exploitation traditionnelle du guillemot à Terre-Neuve et au Labrador, activité non reconnue dans la convention signée plus de trente ans avant l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération canadienne.

La modification de la Convention sur les oiseaux migrateurs s'impose depuis le début, et la Loi constitutionnelle de 1982 en a fait ressortir encore davantage la nécessité. Cette convention doit reconnaître la coutume, les traditions et les droits des autochtones du Canada.

Le protocole tient compte des habitudes de chasse traditionnelles et coutumières qui n'avaient pas été prévues dans le traité de 1916 et fait en sorte que certaines dispositions s'inscrivent dans le droit fil des obligations constitutionnelles du Canada à l'égard de ses autochtones.

La Convention sur les oiseaux migrateurs interdit, du 10 mars au 1^{er} septembre, la chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier et, à l'année, la chasse de toutes les autres catégories d'oiseaux migrateurs. Vers la mi-septembre, les oiseaux migrateurs ont quitté une grande partie du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut pour n'y revenir généralement qu'après le 10 mars. Par conséquent, il est déjà arrivé et il arrive encore que la chasse traditionnelle aux oiseaux migrateurs ait lieu pendant la période d'interdiction, et surtout au printemps.

Les chasseurs autochtones et les chasseurs de subsistance veulent pouvoir chasser en toute légalité ce qui est souvent la première viande disponible au printemps. Ces oiseaux constituent une partie importante de leur nourriture. Ces chasseurs veulent participer à la gestion des oiseaux qu'ils chassent.

La participation active des chasseurs autochtones et des conseils de cogestion contribuera à garantir la réussite de ces importantes modifications à la convention tant sur le plan juridique que dans la pratique, ce qui mènera à des améliorations considérables en matière de préservation de la sauvagine et d'autres oiseaux migrateurs. C'est ce que fera le protocole dont la Chambre est saisie. Il constitue une tribune permettant aux autochtones de participer à la gestion de ces espèces. Il accentuera les efforts visant à préserver les oiseaux migrateurs en permettant la collecte de données scientifiques et de connaissances traditionnelles et locales sur la chasse printanière.

• (1935)

L'un des amendements vise à accorder le pouvoir au Canada de gérer la chasse de la marmette par les habitants de Terre-Neuve et du Labrador. Cette question devait être abordée depuis que Terre-Neuve est entrée dans la Confédération en 1949.

En amendant la convention, nous avons accru la capacité du Canada et des États-Unis de gérer aux fins de leur utilisation durable les populations d'oiseaux migrateurs d'Amérique du Nord. Les modifications contribuent à soutenir l'initiative «Rassembler nos forces» mise sur pied par le gouvernement, qui vise à renouveler nos liens avec les peuples autochtones.

Initiatives ministérielles

Permettez-moi de féliciter en mon nom, et je suis certaine au nom de tous les députés, les membres de l'équipe responsable de la concrétisation de cette importante initiative. Il s'agit d'un pas crucial au niveau de la protection des espèces sauvages d'Amérique du Nord et de leur habitat, et de la reconnaissance des coutumes, traditions et droits des peuples autochtones du Canada.

M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai analysé la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs et les amendements qui y ont été apportés, et j'ai réussi à en dégager trois messages principaux dont je vous ferai part ce soir.

Le premier, essentiellement, c'est que le débat informatif de ce soir et l'absence d'un processus de ratification au Canada font ressortir très clairement les lacunes de nos pratiques parlementaires canadiennes et de notre système. Nous avons ici un accord bilatéral conclu avec les États-Unis et, essentiellement, celui-ci entre en vigueur lorsque les États-Unis le ratifient en lui faisant franchir les étapes du Sénat et de la signature présidentielle. Dans notre cas, nous n'avons pas de mécanisme de contrôle.

Le deuxième message important, c'est qu'il existe un autre traité bilatéral concernant les oiseaux migrateurs en Amérique du Nord. Je ne parle pas de celui qui a été conclu entre le Canada et les États-Unis; il s'agit plutôt de celui qui lie les États-Unis et le Mexique. Cette convention concernant les oiseaux migrateurs aura des conséquences sur le traité canado-américain. Je pense que nous devrions reconnaître ce fait et en parler un peu.

Troisièmement, dans un très important amendement à la convention concernant les oiseaux migrateurs, une annexe de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, qui concerne les questions autochtones, le Canada a choisi d'utiliser un libellé non limitatif qui mènera à des problèmes sans fin. Il faut plus de clarté et un libellé plus précis afin d'éviter de créer les problèmes qui seront attribuables au fait que le Canada a choisi de parler dans le vague. Il est très manifeste à la lecture de la mesure législative des États-Unis validant l'amendement qui s'applique aux questions autochtones en Alaska qu'ils ont tout fait pour définir étroitement leur terminologie, et que nous avons fait tout en notre pouvoir pour faire exactement le contraire. Ce sont là mes trois messages principaux.

La Convention concernant les oiseaux migrateurs a été ratifiée par les États-Unis et le Canada en 1916. La secrétaire parlementaire a assez bien décrit ce qui a mené à son adoption. De nombreuses espèces d'oiseaux disparaissaient en raison des choses qui se passaient à cette époque. C'est un document d'avant-garde. C'était un important traité international. Ce traité a surtout permis de contrôler la chasse aux oiseaux migrateurs, en interdisant principalement de chasser en temps prohibé.

• (1940)

L'autre traité dont j'ai parlé a été conclu 20 ans plus tard, en 1936, entre le Mexique et les États-Unis. Le traité canado-américain avait servi de modèle.

Depuis le début de l'application de la convention concernant les oiseaux migrateurs, il y a eu des problèmes entre les États-Unis et le

Canada parce que la loi ou la convention ne correspondaient pas avec la chasse traditionnelle aux oiseaux pratiquée par les autochtones, et que ces derniers faisaient l'objet de poursuites en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. Le conflit dure depuis longtemps.

Nous serions les premiers à reconnaître qu'il est difficile, sur les plans de la politique et de la procédure, de modifier la convention concernant les oiseaux migrateurs parce qu'il s'agit d'un traité international. Voilà donc pourquoi il n'y a pas eu de modification jusqu'à présent.

Depuis au moins la conclusion de la Convention de la baie James et du Nord québécois en 1975, le gouvernement fédéral promet aux peuples autochtones qu'on y apportera des modifications. En 1990, le Service canadien de la faune a entamé une série de réunions avec les gouvernements, des organisations non gouvernementales et les peuples autochtones. Ce processus a finalement abouti, en 1995, à la signature par les États-Unis et par le Canada d'un protocole visant à modifier la convention concernant les oiseaux migrateurs afin de permettre la chasse traditionnelle par les autochtones.

En 1997, le Sénat américain a donné son opinion et son consentement. Voilà à quoi sert le Sénat américain, un Sénat dont les membres sont élus. Le président des États-Unis a finalement signé, à la fin de 1999, le protocole pour en permettre la mise en application.

Du côté canadien, nous avons la ministre du Patrimoine canadien. Je ne sais pas vraiment à quel titre elle a signé ce document en 1995.

Mme Paddy Torsney: Elle était alors ministre de l'Environnement.

M. John Duncan: La ministre de l'Environnement. Dans notre système, il n'y a ni vérification ni équilibre. Dans notre système, cela constitue une ratification.

Pour moi, c'est un problème fondamental, tout comme pour l'opposition. Cependant, c'est ainsi. Notre signature n'a rien signifié jusqu'en 1999, car le protocole n'a pas été ratifié par l'autre partie. Maintenant que l'autre partie l'a ratifié, notre signature est considérée comme admise. C'est une excellente manière de procéder. Je plaisante, bien entendu.

Le protocole est entré en vigueur lorsque les instruments de ratification ont été échangés le 7 octobre 1999.

En 1997, un protocole sur des changements à la convention concernant les oiseaux migrateurs conclue entre le Mexique et les États-Unis a également adopté par le Sénat américain. Cela a eu lieu à peu près à la même époque.

Ce que nous débattons ce soir est en quelque sorte une modification de l'ancienne Convention de 1916 concernant les oiseaux migrateurs, qui est une annexe de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs de 1994. Voilà ce dont nous parlons.

Initiatives ministérielles

● (1945)

La nôtre s'intitule la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. La loi des États-Unis est semblable, mais différente. Je crois qu'elle s'intitule Migratory Bird Conservation Act. Il existe certainement de grandes différences dans la façon dont ces deux lois traitent des autochtones de chaque pays.

Le nouveau règlement comprend un tout nouvel article, l'article 4, qui traite essentiellement de la capture et de la cueillette par les autochtones. Il dit que les autochtones du Canada qui ont des droits ancestraux ou issus de traités peuvent capturer les oiseaux migrants et recueillir leurs oeufs tout au long de l'année.

Il dit aussi qu'ils peuvent vendre des sous-produits non comestibles, mais que les oiseaux et les oeufs pris ainsi ne doivent être troqués, échangés, offerts en vente ou vendus que dans ou entre les collectivités autochtones mentionnées dans les traités, les accords sur les revendications territoriales, les accords sur l'autonomie gouvernementale ou les accords de cogestion applicables conclus avec les autochtones du Canada.

Il s'agit là d'un des articles que nous avons proposés dans notre modification de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. Je tiens à souligner que, dans l'ancien libellé, on n'employait pas le terme «autochtones». L'ancien libellé, qui figure toujours dans le règlement, ne parle pas des autochtones. Il parle des Indiens et définit le mot comme ayant le même sens que celui qu'on trouve dans la Loi sur les Indiens. Il parle de l'Inuk et le définit comme étant une personne qui est ou était de la race d'autochtones communément appelés «Esquimaux» et ayant au moins un quart de sang Inuk.

Je connais très bien la Loi sur les Indiens. Je connais très bien toutes les définitions des termes «Indien», «Inuk», «Inuit», «Métis» et plusieurs autres. Jusqu'ici, j'ignorais que des documents canadiens faisaient référence à une fraction de sang, mais je trouve cette référence dans le règlement d'application de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs, dans la définition du terme «Inuk». J'ai été fort étonné de voir cela. Il semble qu'il s'agisse d'une convention ou d'une façon de faire américaine. C'est la première fois que je vois cela dans les lois ou les règlements canadiens. Cela m'a quelque peu étonné.

Au moins la définition dans le règlement d'application de la loi est claire. À présent, le problème est que ce nouvel amendement dit que «les oiseaux migrateurs... peuvent être récoltés toute l'année par les peuples autochtones du Canada jouissant de droits ancestraux ou issus d'un traité.»

C'est probablement importé de la Constitution étant donné que l'article 35 emploie des termes similaires. Toutefois, si l'on cherche la définition du terme «autochtone», il n'y en a pas. J'ai cherché. Ce terme n'est défini nulle part, ni dans la loi, ni dans le règlement. Pas plus du reste que l'expressions «droits ancestraux». Nous savons tous ce qu'est un traité. Ou bien c'est un traité ou bien ça n'en est pas un, toujours est-il que l'expression «droits ancestraux» n'est définie nulle part. Elle se prête à toutes les interprétations possibles et je vais dire à quels égards.

● (1950)

Il existe peut-être une définition au Canada, mais cet accord n'est pas limité au Canada. C'est un accord bilatéral. Prenons par exemple du traité avec les Nisga'a, dont nous avons longuement débattu dans cet endroit. Ce traité dit que les citoyens nisga'a ont le droit d'échanger ou de troquer entre eux, ou avec d'autres autochtones, tout oiseau migrateur récolté en vertu de l'accord.

J'ai voulu me reporter au glossaire de l'Accord nisga'a. L'accord ne comporte pas de glossaire. J'ai consulté les définitions. Il y a certaines définitions dans l'Accord nisga'a, mais elles ne couvrent pas cette partie de l'alphabet, ou à tout le moins, elles ne portent pas sur les droits ou sur les peuples autochtones. On ne trouve pas de définition de ces mots. Encore une fois, la seule chose sur laquelle on peut compter dans l'Accord nisga'a, c'est la définition du terme «Indien» contenues dans la Loi sur les Indiens. C'est ainsi que les Nisga'a se définissent eux-mêmes pour déterminer leur droit d'être considérés comme des citoyens nisga'as. Cela ne nous aide pas beaucoup.

De quoi alors est-ce que je m'inquiète? Je me demande par exemple qui sont les autres peuples autochtones. Les trouve-t-on seulement au Canada? Se trouvent-ils uniquement en Colombie-Britannique, dans ce cas particulier, ou y en a-t-il ailleurs? Est-ce limité aux Indiens et Inuit inscrits? Est-ce restreint aux Inuit inscrits ou non-inscrits? Est-ce restreint aux métis inscrits ou non-inscrits?

Cela ne suffit pas. Les Américains se servent de cette terminologie.

Le protocole établit l'admissibilité des habitants autochtones de l'Alaska. On définit les habitants indigènes comme étant les résidents permanents d'un village situé près d'une aire de prise à des fins de subsistance, quelle que soit leur race. Les aires de prises à des fins de subsistance ont été établies dans le but d'inclure la plupart des villages de la péninsule de l'Alaska, de l'archipel Kodiak, des îles Aléoutiennes et des régions situées au nord et à l'ouest de la chaîne de l'Alaska. Les régions qui ne devraient généralement pas être incluses comprennent celles d'Anchororage, de Manuskwa-Susitna et de Fairbanks North Star Boroughs, la région défrichée de la péninsule Kenai, la région défrichée du golfe de l'Alaska et le sud-est de l'Alaska. On peut prévoir des exceptions grâce à un processus de délibération qui comprend les organismes de gestion créés par le Service.

C'est une définition très claire et précise. Est-ce bien important? Je le crois.

Tout d'abord, le principal objectif de tout ce traité est la conservation. La conservation a plus de succès quand elle s'appuie sur des règles que tout le monde connaît et quand tout le monde sait à qui s'appliquent ces règles.

Deuxièmement, nous en sommes maintenant au point où ce qui était clairement une récolte par des autochtones aux fins d'utilisation domestique a un sens plus large, en vertu de la modification ainsi qu'en vertu des modalités de l'accord nisga'a. Il est clair que l'inclusion de la vente ou de la possibilité d'une exploitation commerciale des oiseaux migrateurs ouvre une nouvelle voie.

● (1955)

Toute vente d'oiseaux migrants se fait conformément aux lois d'application générale fédérales et provinciales et à toute loi nisga'a concernant la vente d'oiseaux migrants récoltés en vertu de l'accord. Les citoyens nisga'a ont le droit de vendre des sous-produits non comestibles, notamment le duvet, d'oiseaux migrants récol-

Initiatives ministérielles

tés en vertu de l'accord. Le texte n'impose aucune restriction selon laquelle les Nisga'a n'auraient le droit de faire des ventes qu'à d'autres autochtones, par exemple.

Par conséquent, vu qu'il n'y a jamais eu une forte exploitation jusqu'à maintenant, je dirais que cela ouvre une nouvelle direction. Nous devrions nous préoccuper de la clarté du libellé, qui laisse à désirer.

Je voudrais revenir sur l'autre point important, soit le fait que le traité entre le Canada et les États-Unis est modifié par le traité entre le Mexique et les États-Unis sur les oiseaux migrateurs. Si nous tenons compte de cela et si nous voulons que cet accord assure la conservation des espèces, nous voulons aussi que cet accord tienne compte du fait que des espèces figurant sur la liste de la Convention concernant les oiseaux migrateurs sont devenues des animaux nuisibles depuis 1916 ou même depuis 1985.

L'oise des neiges en est un exemple. Les sites de nidification dans l'Arctique se détérioraient. Ces sites étaient durement frappés. Le gouvernement fédéral a donc dû déployer beaucoup d'efforts pour trouver une façon de contourner les restrictions de la Convention sur les oiseaux migrateurs afin de permettre une chasse limitée de ces oies et prévenir ainsi la destruction de tout l'habitat.

Une situation comparable frappe le centre du Canada et des États-Unis. Je me suis entretenu, la semaine dernière, avec représentant du Minnesota au Congrès américain et il m'a dit que le même problème se produit chez lui, à cause des cormorans. Cette espèce est inscrite et je crois que cela s'explique en partie par l'importance que le peuple mexicain attache aux oiseaux noirs. C'est pourquoi l'accord Canada-États-Unis en tient compte.

Nous devrions cependant pouvoir nous attaquer à ce problème beaucoup plus rapidement que nous ne l'avons fait jusqu'à maintenant. Les cormorans mangent de grandes quantités de poissons. Ils vident les lacs au printemps et à l'été dans les Prairies et dans le centre-ouest des États-Unis et constituent un véritable embarras. Il faut faire quelque chose à ce sujet.

Ce sont les points que je désirais soulever. Nous souscrivons sans doute tous à l'intention de la Convention concernant les oiseaux migrateurs, mais il incombe à l'opposition de faire ressortir certaines lacunes. Il y a effectivement des lacunes, notamment dans la façon dont nous avons traité la question. Ces accords sont tellement difficiles à modifier que lorsque nous le faisons, nous devons le faire correctement. Nous devrions adopter une formulation très précise, mais nous ne l'avons pas fait.

J'espère que nous ferons mieux la prochaine fois. Qui sait quand nous en aurons l'occasion. Quoiqu'il en soit, il ne fait aucun doute que cet accord, qui remonte à 1916, a supporté l'épreuve du temps.

• (2000)

Il ne faudra sans doute pas attendre aussi longtemps avant le prochain épisode, simplement parce que le monde change et que nous sommes beaucoup plus sensibles à notre environnement. Nous devons assumer un certain niveau de gestion. Les espèces doivent être gérées de temps à autre.

Nous espérons que la Convention concernant les oiseaux migrateurs fera l'objet de modifications productives dans l'avenir.

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole sur l'arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs pour y incorporer le protocole de Parksville, qui modifie la Convention de 1916 sur les oiseaux migrateurs, déposé le 18 mai dernier.

Cette proposition du gouvernement n'a pour simple objectif que de nous faire prendre note du changement qui sera apporté à cette loi. Les députés n'ont pas à se prononcer de quelque manière que ce soit sur cette modification législative.

Tout comme mon collègue de Beauharnois—Salaberry, je trouve cette situation inacceptable, car je crois qu'il serait essentiel de débattre aujourd'hui de la question des oiseaux migrateurs. Je ne peux m'empêcher de déplorer le fait que la Chambre des communes ne puisse prendre position en ce qui concerne les ententes internationales, comme, par exemple, le Protocole sur la biosécurité que le Canada n'a pas signé, malgré ses belles promesses à Montréal l'hiver dernier.

Ce Protocole sur la biosécurité est fondé sur la notion d'accord préalable donné en connaissance de cause selon lequel les pays étudieront les effets nuisibles qu'un organisme vivant génétiquement modifié, un OGM, pourrait avoir sur leur biodiversité avant de l'importer pour l'introduire dans l'environnement.

C'est déplorable de constater que le droit d'entériner des accords internationaux n'est réservé qu'au seul pouvoir exécutif, ce qui est commun aux régimes parlementaires d'inspiration britannique comme le nôtre.

Il est à noter que la situation est très différente aux États-Unis, où la séparation des pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire, pensée par le philosophe français Montesquieu, est appliquée à la lettre.

Permettez-moi ici de parler du projet de loi C-214 déposé par mon collègue de Beauharnois—Salaberry qui ferait en sorte de remédier à cette situation. Par ce projet de loi, le gouvernement canadien ne pourrait négocier ni conclure de traité sans consultation préalable avec les gouvernements provinciaux et la Chambre des communes.

En outre, le projet de loi C-214 ne limiterait en rien la prérogative royale des gouvernements provinciaux en ce qui a trait à la négociation et à la conclusion de traités dans un secteur de compétence législative provinciale. Le projet de loi C-214 ferait en sorte que le Canada ne pourrait ratifier aucun traité important à moins que les parlementaires de cette Chambre n'aient préalablement, par résolution, approuvé le traité.

Le cas que nous avons sous les yeux aujourd'hui, c'est-à-dire l'arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs constitue un traité important, puisque sa mise en oeuvre a, entre autres, entraîné l'adoption d'une loi fédérale. Alors, pourquoi ce gouvernement ne veut-il pas consulter les parlementaires sur cette question?

Initiatives ministérielles

Tout comme pour l'importation de MOX, il s'entête à aller de l'avant sans consultation des parlementaires ou de la population, malgré les recommandations du Rapport Seaborn qui disait, à l'article 6.2.1.1, et je cite: «[. . .] qu'il est nécessaire que le public accepte le plan d'importation et de stockage de déchets nucléaires avant qu'il ne soit mis à exécution.»

• (2005)

Je pense et je crois que lorsque le Canada entend ratifier un traité, le ministre des Affaires étrangères doit déposer devant la Chambre des communes le traité, accompagné d'un mémoire explicatif sur le contenu et ses effets, avec un préavis de 21 jours avant sa ratification.

Aussi, lorsque le Canada entend adopter une modification à un traité, comme c'est le cas aujourd'hui, il faudrait qu'il nous le signale par un arrêté permettant d'inclure à sa loi fédérale les modifications à l'entente internationale datant d'un certain temps déjà. Le ministre des Affaires étrangères devrait également le déposer devant la Chambre des communes en y incluant un mémoire explicatif sur le contenu et les effets du traité.

Une chose très importante reste à être mentionnée. Ce projet de loi entend combler un déficit démocratique résultant de l'absence réelle de participation de la Chambre des communes et de ses députés à toutes les étapes de la conclusion des traités internationaux.

Nous, les parlementaires, n'avons pas une cote de confiance très élevée auprès de la population. Un sondage réalisé en 1995 pour la revue *L'Actualité* laissait voir que 4 p. 100 de la population avait pleinement confiance en nous. J'ai eu les bras coupés par ce sondage. À l'époque, je n'étais pas encore députée dans ce Parlement, mais j'étais attachée politique du regretté député de Jonquière, M. André Caron, et je ne pouvais concevoir une telle chose.

La situation que nous avons sous les yeux aujourd'hui ne nous aide pas à relever notre image auprès de la population. J'ose espérer que le projet de loi C-214 de mon collègue, le député de Beauharnois—Salaberry, sera adopté, ce qui ferait en sorte de corriger la situation actuelle.

Chose certaine, le gouvernement aurait pu faire en sorte que les provinces et la Chambre des communes puissent se prononcer sur cette loi. Il ne faut pas oublier que le gouvernement fédéral avait demandé aux provinces de se prononcer sur l'entrée en vigueur de l'Accord sur le libre-échange avec les États-Unis au cours des années 1980. Faire de même avec l'arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les oiseaux migrateurs n'aurait pas été un précédent.

Maintenant que j'ai terminé ces quelques notes d'introduction, je vais m'attarder plus spécifiquement sur cette motion du gouvernement.

Dès le début du siècle, soit en 1916, le Canada et les États-Unis ont reconnu la nécessité de protéger certaines espèces communes d'oiseaux migrateurs. Ils ont signé une convention internationale afin de protéger les oiseaux migrateurs considérés utiles ou inoffensifs pour l'humanité. Ainsi, pendant près de 80 ans, c'est la Conven-

tion de 1916 sur les oiseaux migrateurs qui a fourni le cadre de référence pour la conservation des populations d'oiseaux migrateurs partagées par les États-Unis et le Canada.

En 1994, le Parlement canadien a mis en place la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs permettant de fournir des outils législatifs plus solides pour mieux protéger les espèces migratrices. Cette loi est donc administrée par le Service canadien de la faune du ministère de l'Environnement, en collaboration avec les gouvernements des provinces et des territoires. Dans les faits, les provinces ont la responsabilité de gérer la mise en pratique de cette loi. Ce sont elles qui détiennent la capacité de surveiller les pratiques des citoyens.

• (2010)

Par l'application et la gestion de cette loi en sol québécois, le gouvernement du Québec a d'ailleurs pu rendre, dès avril 1996, une première sentence importante dans un dossier d'infraction où un ancien propriétaire de pourvoirie s'est vu imposé une amende pour avoir chassé le canard à l'aide d'appâts, ce qui était contraire aux règlements découlant de la Convention concernant les oiseaux migrateurs. Le Québec fait donc le travail qui lui est dévolu par la loi.

Toutefois, certaines espèces perçues comme étant nuisibles au début du siècle, et subséquemment laissées sans protection, sont aujourd'hui reconnues comme étant importantes pour l'environnement et pour l'ensemble de nos écosystèmes.

De même, les principes établis au début du siècle ne collent plus tout à fait à la réalité d'aujourd'hui. On s'entend de plus en plus pour affirmer qu'une protection efficace des espèces ne peut être possible si on ne prend pas en compte l'ensemble des facteurs affectant celles-ci, comme leurs habitats. Une collaboration étroite et soutenue est essentielle entre les différents paliers gouvernementaux impliqués.

De ce fait, permettez-moi de citer le rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable, déposé ce matin à la Chambre, où il est écrit, et je cite: «[. . .] la compétence en matière d'environnement est fondée sur le partage des responsabilités; une étroite coopération entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux est nécessaire.»

Je trouve dommage qu'une volonté de plus en plus centralisatrice en matière d'environnement émerge des bancs gouvernementaux. Plutôt que de travailler avec les provinces, on passe outre leur spécificité et on crée de nouveaux programmes ou de nouvelles lois qui empiètent dans leurs champs de compétence.

Les oiseaux migrateurs ne connaissent pas les frontières. De là toute l'importance de légiférer internationalement. La question de la protection des espèces migratrices est du ressort du fédéral et la protection des habitats revient aux provinces. De là l'importance de bonnes ententes entre les provinces et de législations provinciales adéquates. Il n'est pas question de remettre cette réalité en doute, mais nous sommes en droit de nous attendre à une telle volonté de la part du gouvernement fédéral.

Initiatives ministérielles

Néanmoins, je l'ai dit et je le répète, ce qui m'agresse aujourd'hui dans cette Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, ce n'est pas la nécessité d'ententes internationales sur la protection des oiseaux migrateurs, mais bien la façon dont fonctionne la négociation, la signature et la ratification des ententes internationales au Canada. Cette manière de procéder comporte de sérieuses lacunes.

Nous avons l'impression d'être retourné au XIX^e siècle, où il était courant de signer des ententes bilatérales, notamment de défense réciproque, dans le plus grand des secrets. Comment les parlementaires peuvent-ils exercer leurs responsabilités si l'exécutif ne leur permet pas de le faire?

Je rappelle aux membres de l'exécutif qu'ils n'ont pas une légitimité populaire plus forte que la mienne. Ils sont élus, tout comme moi, à titre de parlementaires, ils occupent un poste ministériel par la simple volonté du premier ministre, mais ils n'en sont pas investis par le peuple. Ce dernier devrait pourtant être au courant de la frustration que nous vivons en tant que parlementaires lorsque nous ne pouvons pas nous prononcer en accord ou en désaccord avec un traité entériné par l'exécutif. La population peut se demander, à juste titre, ce que nous faisons ici. À quoi sert-il d'aller voter si mon député n'a qu'un pouvoir restreint?

Toutes ces questions demeurent avec la proposition du gouvernement que nous avons sous les yeux.

• (2015)

[Traduction]

M. Rick Laliberte (Rivière Churchill, NPD): Monsieur le Président, pour commencer, je dirai que l'histoire de la Convention sur les oiseaux migrateurs en Amérique du Nord remonte à 1916. Les changements qui sont apportés aujourd'hui auraient probablement dû être apportés il y a longtemps. Nous aurions pu ainsi améliorer les relations que ce pays et le pays au sud que nous appelons les États-Unis entretiennent avec les peuples autochtones. Nous aurions pu mieux reconnaître les droits et privilèges dont jouissent les populations indigènes dans ce pays et sur ce continent.

Il y a aussi à la Chambre des communes des députés autochtones. Le protocole original qui a été signé en 1916 était un protocole entre le Royaume-Uni et les États-Unis d'Amérique, ce qui nous oblige à reconnaître qu'à l'époque, le Canada était une colonie de la Grande-Bretagne. Étant donné ce contexte, j'attire l'attention de la Chambre sur le fait que les peuples indigènes et les peuples autochtones de ce pays auraient dû voir leurs droits respectés dès la création de ce pays au lieu d'être marginalisés par la Couronne et par une Loi sur les Indiens qui définit ce qu'on entend par «personne autochtone», «enfant indien» et «mère indienne». Toutes ces désignations sont une grave erreur. Le débat d'aujourd'hui porte sur la mise à jour de la Convention concernant les oiseaux migrateurs au 20 mai 2000.

Je tiens à signaler au député qui a parlé au nom de l'opposition que nous ne partageons pas certaines des opinions qu'il a exprimées. Ces opinions peuvent changer en raison du respect du lieu

d'habitation et des droits d'une personne, le Canada étant un pays qui fait partie de l'Amérique du Nord. Je tenais à dire quelque chose ici.

Nous parlons de la Convention concernant les oiseaux migrateurs, et c'est une chance. Les canards volent peut-être assez haut, mais nous ne les tuons pas tous lorsque nous chassons. Nous aurions dû avoir une convention concernant le bison migrateur. Le fait que le bison a été éliminé de ce continent dans le simple but de rendre les autochtones plus dépendants est vraiment une page sombre de notre histoire.

Le bison aurait dû continuer d'errer librement dans les prairies, dans les plaines, mais nous n'avions pas de systèmes de réglementation. Il n'y avait pas de tels systèmes, parce qu'on voulait que la population autochtone dépende des nouveaux venus et de leurs nouveaux aliments. Une nation indépendante ou un peuple indépendant serait beaucoup plus libre de négocier pour adhérer à cette constitution ou à n'importe quelle autre constitution.

À ce moment-ci, en l'an 2000, nous avons un gouvernement qui est prêt à négocier au nom des autochtones de ce pays, de négocier avec un autre pays le droit de récolter pour se nourrir et se protéger des grands froids. Les douillettes en duvet sont probablement la meilleure façon de combattre les grands froids, peu importe où nous vivons.

La question de l'oie des neiges et celle du cormoran sont deux questions litigieuses. Je n'ai jamais entendu dire que les cormorans sont reconnus comme des canards noirs dans la convention concernant les oiseaux migrateurs entre les États-Unis et le Mexique. À mon avis, ils ont plutôt l'air de Daffy le canard quand ils volent au-dessus de nous. Ils font de grands ravages dans les stocks de poisson de nos lacs et nos États septentrionaux.

• (2020)

L'élimination sélective des oies des neiges a peut-être été trop radicale. Je crois que l'on aurait pu planifier une méthode de récolte qui n'aurait causé aucun tort à leur habitat.

L'adoption d'une convention internationale s'impose et c'est de cela dont il est question. Le protocole qui a été négocié après des consultations publiques met trois dispositions de l'avant: permettre aux habitants du nord du Canada reconnus qui ne sont pas autochtones et dont le mode de vie est fondé sur la récolte de subsistance de chasser les oiseaux migrateurs toute l'année pour se nourrir; permettre l'ouverture hâtive de la saison automnale de chasse pour les habitants des territoires du Nord; permettre l'établissement de partenariats aux fins de conservation des oiseaux migrateurs et mettre en place un mécanisme permettant aux collectivités autochtones de participer au régime continental de gestion des oiseaux migrateurs.

Ce sont là les principaux éléments du protocole. On lit dans le protocole que l'on est conscient que des changements doivent être apportés à la convention pour assurer la conformité aux droits des autochtones du Canada, dont les droits issus de traités. Je le répète, ce changement est attendu depuis longtemps. On trouve donc ceci au paragraphe 4: «Dans le cas du Canada: sous réserve des droits issus de traité des peuples autochtones du Canada en vertu de

Initiatives ministérielles

l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982 et des régimes réglementaires et de conservation définis dans les traités pertinents, les accords de revendications territoriales, les ententes sur l'autonomie administrative et les accords de cogestion avec les peuples autochtones du Canada.»

Tout cela est aujourd'hui nécessaire en raison de l'évolution de la terminologie, des différentes ententes et des décisions des tribunaux. J'aimerais que le ministre de l'Environnement se sensibilise à l'aspect juridique des décisions rendues récemment et qu'il se mette à jour sur les droits des autochtones, dont les droits issus de traités, qui ont été reconnus par la Cour suprême et les tribunaux inférieurs.

Je voudrais aussi parler de la signature qui se retrouve au bas du protocole. Comme nous le savons tous, la ministre de l'Environnement de l'époque a signé le protocole en 1995. Le gouvernement a aussi signé d'autres protocoles et accords, dont un sur le MMT. L'ancienne ministre de l'Environnement a signé cet accord, reconnaissant les préoccupations internationales au sujet du MMT et interdisant le commerce interprovincial du MMT comme additif. Cependant, le gouvernement s'est ravisé. Il a donné son approbation, versé des indemnités à la société MMT Ethyl et autorisé l'utilisation du MMT comme additif.

Je voudrais pour l'instant m'en tenir au bilan du gouvernement. Il peut y avoir des divergences entre l'opinion de notre ministre et certaines critiques internationales qui lui sont adressées. Je vais citer un exemple à la Chambre.

Récemment, un environnementaliste estimé était de passage chez nous. Robert Kennedy fils est venu sur la colline du Parlement parler de questions préoccupantes. Il est un défenseur de l'environnement qui jouit d'un respect et d'une renommée internationale. À ce propos, notre ministre a dit que M. Kennedy aurait peut-être dû songer à la politique et qu'il ne comprenait pas le partage des compétences constitutionnelles au Canada.

Notre ministre de l'Environnement espérait beaucoup relever nos normes en matière environnementale et améliorer la réputation du Canada. Le gouvernement actuel a beaucoup de chemin à faire.

Le gouvernement fédéral a derrière lui, depuis 1993, une longue série de protocoles et d'ententes qu'il a signés sans leur donner suite, sans honorer ses obligations internationales. Cette attitude est embarrassante pour le Canada qui avait autrefois une belle réputation sur la scène internationale en matière d'environnement.

• (2025)

Les cibles plus hautes que nous n'arrivons pas à atteindre témoignent des efforts limités du gouvernement en vue de satisfaire aux exigences limitées de nos protocoles.

Il y a aussi le fait que le gouvernement refuse de signer l'amendement à la Convention de Bâle visant à interdire les livraisons de déchets toxiques vers les pays en développement.

En outre, le gouvernement refuse constamment de nommer un nouvel ambassadeur de l'environnement, alors que celui-ci joue un rôle de leadership fondamental lors de la négociation des protocoles internationaux. Il faudrait nommer immédiatement le nouvel ambassadeur de l'environnement.

Cet ambassadeur est nécessaire dès maintenant pour l'élaboration d'un protocole comme le principe de la prudence. Il était nécessaire pour la négociation du protocole sur les POP lors d'une récente réunion à Bonn en Allemagne. Le traité sur les polluants organiques persistants est un protocole international des Nations Unies et pourtant le Canada ne s'est pas conformé au protocole de Rio que tous les pays avaient signé. Le principe de la prudence se trouve bel et bien dans notre droit national, mais on le respecte rarement dans notre pays. La liste se poursuit ainsi.

Nous accueillons avec plaisir ce protocole qui modifie la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs. C'est un amendement qui s'impose pour que nous reconnaissons les droits des autochtones par rapport aux oiseaux migrateurs. Cependant, croyons-nous vraiment que le gouvernement peut nous assurer qu'on respectera les engagements et les échéanciers?

Il y a ici des dispositions par lesquelles notre pays s'engage à protéger l'habitat. Si des polluants s'infiltraient dans les habitats des oiseaux migrateurs, notre pays respecterait-il ces engagements l'obligeant à ne plus polluer les habitats? Le gouvernement n'a pas reconnu et n'a pas réussi à faire respecter un engagement adéquat en matière de protection de l'habitat. Il est faible.

Cela ressort aussi de la nouvelle mesure législative qui est débattue au Canada à l'heure actuelle, soit celle qui porte sur les espèces en péril. Si les Américains sont à l'écoute, je leur dirai que nous n'avons pas au Canada de loi sur les espèces en péril. Beaucoup d'Américains seront peut-être étonnés d'apprendre cela étant donné qu'ils ont eux-mêmes une loi depuis des dizaines et des dizaines d'années.

Nos voisins américains seront encore plus étonnés d'apprendre que les recommandations quant aux espèces à mettre sur la liste des espèces en péril seront politiques plutôt que scientifiques. Un oiseau migrateur en péril qui s'envole d'un rocher situé sur une terre domaniale et va se poser dans un champ à l'extérieur de celle-ci pourra être abattu. Ces questions doivent être résolues ici, au Canada, par un gouvernement qui aura la volonté et les ressources nécessaires pour appliquer ces protocoles et règlements et les protocoles que nous avons avec d'autres pays.

En ce qui concerne une question qui tient à coeur aux gens de ma localité, je reviens à peine de ma circonscription et je dois dire que beaucoup de gens, là-bas, y compris mon père, récoltent depuis des années déjà des oeufs de canard sans savoir que c'est illégal. Mon père est un Métis qui, toute sa vie, a récolté illégalement des oeufs.

Les oiseaux sont une bonne source alimentaire. On épargne habituellement les canards au printemps parce qu'ils vont se reproduire. De nos jours, beaucoup de chasseurs n'abattront pas les canards qui arrivent au printemps des régions polluées du Sud. Ils leur préféreront les canards, plus sains, de l'année qui seront prêts à partir pour le Sud à l'automne.

La Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs est certes un protocole fort utile entre deux pays pour sauver les espèces. Cette modification corrige l'injustice que notre pays a commise en ne tenant aucun compte du droit des autochtones de chasser les oiseaux migrateurs en accordant la préférence aux régions septentrionales où les saisons de chasse et d'exploitation ne sont peut-être pas les mêmes que dans le Sud.

Je félicite l'ancien ministre de l'Environnement d'avoir eu le courage de négocier un accord dont le besoin se fait clairement sentir en ce moment. Je tiens également à mettre en garde les députés qui ont soulevé des questions relatives à certains droits et privilèges et à certaines définitions. Une volonté nouvelle s'impose, de la part tant du gouvernement que de la Chambre, pour assurer aux autochtones la place qui leur revient de droit au gouvernement, au parlement fédéral et dans les assemblées législatives provinciales.

• (2030)

Je pense que cela viendra en temps opportun; nous avons certes une occasion rêvée de saisir la Chambre de ces modifications.

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, étant moi-même un héron bleu, je suis très fier de participer ce soir au débat sur les oiseaux migrateurs.

Personne ne se surprendra que nous parlions ce soir d'une loi visant à protéger et à maintenir les populations d'oiseaux qui migrent entre le Canada et les États-Unis. C'est une initiative environnementale, et je sais qu'un homme aussi bien informé que vous, monsieur le Président, ne s'étonnera pas du parti à l'origine de cette initiative. C'est le Parti conservateur, sous la direction de sir Robert Borden, alors premier ministre du Canada, qui en a été l'instigateur.

Dans le sens le plus noble du mot conservateur, sir Robert Borden était un conservateur de l'environnement avant même que l'idée de nommer un ministre de l'Environnement ne nous ait même effleuré l'esprit. C'est grâce à ce genre de leadership dont a fait preuve celui qui a peut-être été l'un des plus grands premiers ministres du Canada que cet héritage subsiste aujourd'hui et que nous avons la chance de discuter de cette loi ce soir.

La convention est une réponse à la baisse vertigineuse des populations d'oiseaux migrateurs survenue dans les années 1900. Ce fut le premier effort législatif visant à réglementer la chasse, à interdire la contrebande et à limiter les utilisations faites des oiseaux migrateurs, par le biais de permis. Cela s'est aussi traduit par la création de refuges d'oiseaux migrateurs qui ont permis de surveiller et de gérer des zones importantes pour la protection des oiseaux migrateurs.

Je voudrais profiter de cette occasion pour souligner que, outre le cadre législatif que les États-Unis et le Canada se sont donné, de nombreux citoyens qui vivent aux États-Unis et dans cet immense pays qu'est le Canada, ont, de leur propre chef, pris l'initiative de préserver des terres humides pour les espèces migratrices. L'organisation dont je parle et que, j'en suis certain, les députés connaissent

Initiatives ministérielles

également est Canards Illimités. Je peux attester que le groupe Canards Illimités est très actif dans les terres humides en termes de sauvegarde et de conservation dans la circonscription de Fundy—Royal et dans le Canada atlantique. On recueille, pour Canards Illimités en vue de la conservation des terres humides, plus de fonds par habitant au Canada atlantique que dans toute autre région d'Amérique du Nord. Cette initiative est cruciale car, en matière de terres humides et d'oiseaux aquatiques, le Canada atlantique constitue l'un des habitats les plus importants qui soient pour les oiseaux migrateurs.

Toutefois, en raison de certaines faiblesses de la convention, telles que l'absence de protection de l'habitat, une mesure législative forte sur les espèces en péril s'est avérée nécessaire. Nous débattons maintenant cette initiative présentée par le gouvernement et appelée Loi sur les espèces en péril, ou projet de loi C-33, et qui vise à aider à sauvegarder la biodiversité que nous souhaitons léguer aux générations futures. Ma première analyse du projet de loi est qu'il concorde assez bien avec la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs. La question qui nous préoccupe le plus est le fait que la Loi sur les espèces en péril est peut-être de nature trop discrétionnaire.

• (2035)

Notre première objection au projet de loi C-33 a trait au fait que la liste des espèces en péril est dressée par suite d'un choix d'ordre politique, et non pas simplement d'ordre scientifique.

Le Parti progressiste conservateur comprend parfaitement qu'au moment de faire figurer une espèce sur la liste et de songer à restaurer son habitat, il faut prendre en compte les incidences sociales et économiques.

Mme Paddy Torsney: Parlons de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs.

M. John Herron: La secrétaire parlementaire s'inquiète parfois quand nous critiquons un projet de loi qui fait partie du cadre global. La Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et le projet de loi sur les espèces en péril sont des mesures capitales faisant partie du cadre global. Il suffit de se reporter à l'exposé de position du ministre de l'Environnement communiqué au zoo de Calgary. Il a fait allusion à cette loi quand il a présenté son projet de loi sur les espèces en péril.

Il est en fait très pertinent de parler des deux mesures législatives, et je ne doute pas que bien d'autres députés l'ont fait ce soir.

Nous sommes d'avis qu'il n'y a pas assez d'encouragements pécuniaires, pas assez de carottes et un trop grand recours au bâton. Les carottes sont nécessaires pour aider les intendants de nos ressources. Les meilleurs intendants de nos ressources ont été pendant fort longtemps les agriculteurs ainsi que les propriétaires de terres boisées. Ce sont eux qui ont su préserver des espèces en péril.

Que ce soit une espèce d'oiseau migrateur ou une autre espèce qui soit en péril, il est capital que nous ayons une loi efficace.

Initiatives ministérielles

Je vous donne un exemple pour illustrer mon point de vue. Étant donné que la chevêche des terriers n'est pas considérée comme une espèce migratoire, elle ne jouit pas de la même protection qui est accordée à une espèce pouvant être migratoire, comme le grand héron.

Il est fondamental pour nous de maintenir la biodiversité dans notre pays et d'adopter une loi sur les espèces en péril qui ait du mordant.

Puisque la secrétaire parlementaire écoute si attentivement, je voudrais répéter en quoi ce projet de loi sur les espèces en péril est éroné. Dresser une liste est une question de choix politiques, et non de science. La protection des habitats est discrétionnaire.

La destruction de l'habitat compte pour 80 p. 100 de la raison pour laquelle une espèce donnée devient une espèce en péril. Le projet de loi sur les espèces en péril n'oblige pas nécessairement à protéger l'habitat d'une espèce mentionnée sur la liste. C'est une raison fondamentale pour laquelle ce projet de loi, s'il devient loi, ne fonctionnera pas. Il n'offre pas les leviers ou les encouragements financiers pour aider les intendants de nos terres, les agriculteurs et les propriétaires de lots boisés, à maintenir les bonnes pratiques qui s'imposent pour protéger les espèces menacées au Canada, qu'il s'agisse d'oiseaux migrateurs ou d'espèces demeurant à l'intérieur de nos frontières.

Je crois qu'il a été sain d'avoir une occasion de parler de cette mesure législative qui fait oeuvre de pionnier, mais qui a été conçue bien avant que nous n'ayons même imaginé avoir un ministère de l'Environnement.

Le gouvernement conservateur de sir Robert Borden avait reconnu qu'il était impérieux de protéger la biodiversité du pays. Il est vraiment réjouissant de parler à la Chambre du legs de cet ancien premier ministre du Parti conservateur. Je répète que nous avons besoin d'une loi sur les espèces en péril qui soit rigoureuse et efficace et qui ne pénalise pas nos agriculteurs et nos propriétaires de lots boisés, afin qu'elle puisse s'ajouter aux initiatives qui ont été prises pour la première fois en 1916 et dont nous discutons ici ce soir.

• (2040)

Sur ce, et au terme de ce débat exploratoire, je remercie la Chambre de m'avoir donné la possibilité de participer à cet examen de la question. Je vous souhaite à tous une bonne soirée, même à cette heure tardive. Monsieur le Président, je vous invite aux activités du mardi des conservateurs qui auront lieu dans l'Édifice de l'Ouest après que vous aurez terminé vos travaux ici.

Mme Paddy Torsney: Est-ce que l'invitation s'adresse à moi aussi?

M. John Herron: Sauf erreur, je crois que le Parti progressiste conservateur veut bâtir une vaste coalition. Nous avons toujours eu beaucoup de succès lorsque nous avons invité certaines personnes à former des coalitions, que ce soit Cartier et Macdonald, que ce soit la coalition de Robert Borden, dont nous avons parlé aujourd'hui, qui a été formée pendant la guerre, que ce soit la coalition que Diefenbaker a formée avec l'Union nationale, ou la coalition formée par le gouvernement conservateur en 1984 et 1993.

Je voudrais inviter la secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement et le Président, ce soir—je ne sais pas s'il est indépendant, je sais qu'il sera bientôt un conservateur provincial et je lui souhaite bonne chance dans cette élection—à nos activités du mardi.

Le président suppléant (M. McClelland): Comme aucun autre député ne veut prendre la parole, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la motion est retirée d'office.

(La motion est retirée.)

Le président suppléant (M. McClelland): Comme il est 20 h 41, la Chambre s'ajourne à demain, à 14 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 20 h 41.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 30 mai 2000

L'environnement et le développement durable		M. Collenette	7193
Le Président	7183	M. Hilstrom	7194
Le commissaire à l'information		M. Collenette	7194
Le Président	7183	Mme Wayne	7194
		M. Collenette	7195
		M. Bailey	7195
		M. MacKay	7197
		M. Bailey	7197
		M. Bryden	7197
		M. Bailey	7198
		M. Borotsik	7198
		M. Bailey	7198
		M. Guimond	7198
		M. Casey	7200
		M. Guimond	7200
		Mme Desjarlais	7201
		M. Collenette	7203
		M. Casey	7203
		Mme Desjarlais	7203
		M. Collenette	7203
		Mme Hardy	7204
		M. Dromisky	7205
		Mme Hardy	7205
		Mme Desjarlais	7205
		Mme Desjarlais	7205
		Mme Hardy	7205
		M. Doyle	7206
		M. Dromisky	7207
		M. Doyle	7207
		M. Casey	7207
		M. Doyle	7207
		Mme Wayne	7208
		M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest)	7209
		Mme Wayne	7209
		M. Myers	7210
		M. Muise	7212
		M. Myers	7213
		M. Bailey	7213
		M. Myers	7213
		M. Epp	7213
		M. Myers	7213
		M. Hilstrom	7214
		M. Myers	7214
		M. Hilstrom	7214
		M. Collenette	7216
		AFFAIRES COURANTES	
		La Loi sur les transports au Canada	
		Projet de loi C-34. Présentation et première lecture	7216
		M. Collenette	7216
		Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	7216
		DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS	
		Brad Bowden	
		M. Calder	7216
		La loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition	
		M. Reynolds	7216

Le Blyth Festival Theatre	
M. Steckle	7216
Culturelink	
Mme Bulte	7217
Le commerce international	
M. Paradis	7217
La fiscalité	
M. Anders	7217
L'équipe de hockey Océanic de Rimouski	
M. McGuire	7217
Le transport du grain	
M. Bailey	7218
Le Buffet des Nations de Sherbrooke	
M. Cardin	7218
Le prix du Jeune entrepreneur	
M. Mahoney	7218
La Société Radio-Canada	
Mme Lill	7218
La Semaine québécoise des personnes handicapées	
Mme Debien	7218
Les affaires autochtones	
M. Harb	7219
La pêche au crabe	
M. Keddy	7219
La maladie de Huntington	
Mme Leung	7219
Développement des ressources humaines	
M. Johnston	7219
L'environnement	
Mme Hardy	7219
Nouveau député	
Le Président	7220
Présentation de député	
M. Loyola Hearn (St. John's—Ouest)	7220

QUESTIONS ORALES

Développement des ressources humaines	
Mme Grey	7220
Mme Stewart (Brant)	7220
Mme Grey	7220
Mme Stewart (Brant)	7220
Mme Grey	7220
Mme Stewart (Brant)	7220
Mme Ablonczy	7220
Mme Stewart (Brant)	7221
Mme Ablonczy	7221
Mme Stewart (Brant)	7221
M. Duceppe	7221
Mme Stewart (Brant)	7221
M. Duceppe	7221
Mme Stewart (Brant)	7221
M. Bellehumeur	7221
Mme Stewart (Brant)	7221
M. Bellehumeur	7221
Mme Stewart (Brant)	7222

L'environnement	
M. Blaikie	7222
M. Anderson	7222
M. Blaikie	7222
M. Anderson	7222
Les aéroports	
M. Casey	7222
M. Collenette	7222
M. Casey	7223
M. Collenette	7223
L'Agence des douanes et du revenu du Canada	
M. Hilstrom	7223
M. Boudria	7223
M. Hilstrom	7223
M. Boudria	7223
Le Bureau d'information du Canada	
M. Gauthier	7223
M. Gagliano	7223
M. Gauthier	7223
M. Gagliano	7224
M. Gagliano	7224
L'Agence des douanes et du revenu du Canada	
M. Hill (Prince George—Peace River)	7224
Mme Stewart (Brant)	7224
M. Hill (Prince George—Peace River)	7224
M. Boudria	7224
L'environnement	
Mme Girard-Bujold	7224
M. Anderson	7224
Mme Girard-Bujold	7225
M. Anderson	7225
L'Agence de promotion économique du Canada atlantique	
M. Penson	7225
M. Baker	7225
M. Penson	7225
M. Penson	7225
M. Baker	7225
Les organismes génétiquement modifiés	
Mme Alarie	7225
M. Anderson	7225
Citoyenneté et Immigration	
M. Bryden	7226
Mme Caplan	7226
L'APECA	
M. Reynolds	7226
M. Baker	7226
M. Reynolds	7226
M. Baker	7226
L'environnement	
M. Gruending	7226
M. Anderson	7226
M. Gruending	7227
M. Anderson	7227
Les transports	
M. Doyle	7227
M. Collenette	7227
M. Doyle	7227
M. Collenette	7227
La citoyenneté et l'immigration	
M. Sekora	7227

Mme Caplan	7227
Le patrimoine culturel	
M. White (North Vancouver)	7227
M. Martin (LaSalle—Émard)	7228
Le transport aérien	
M. Guimond	7228
M. Collenette	7228
La Société Radio-Canada	
Mme Lill	7228
M. Bélanger	7228
L'environnement	
M. Herron	7228
M. Anderson	7228
Présence à la tribune	
Le Président	7229

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits

Jour désigné—Politique nationale en matière de transport	
Motion	7229
M. Hilstrom	7229
M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest)	7229
M. Hilstrom	7230
M. Casey	7230
M. Hilstrom	7230
M. Mahoney	7230
M. Mahoney	7231
M. Keyes	7232
M. Mahoney	7232
M. Epp	7232
M. Mahoney	7232
M. Epp	7232
M. Mahoney	7232
M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest)	7232
M. Mahoney	7232
M. Epp	7233
M. Keyes	7233
M. Epp	7233
M. Keyes	7233
M. Epp	7233
M. Mahoney	7233
M. Mahoney	7234
M. Casey	7234
M. Mahoney	7234
M. Casey	7234
M. Mahoney	7234
M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest)	7235
M. Epp	7235
M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest)	7235
M. Mancini	7236
M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest)	7236
M. Casey	7236
M. Casey	7236
M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest)	7237
M. Herron	7237
M. Bailey	7238
M. Herron	7238

Mme Dockrill	7239
M. Herron	7239
M. Keyes	7239
Mme Dockrill	7241
M. Keyes	7241
M. Casey	7241
M. Keyes	7242
M. Epp	7242
M. Keyes	7243
M. Mancini	7243
M. Brison	7245
M. Mancini	7245
M. Proctor	7246
Rejet de l'amendement	7248
M. Kilger	7248
Rejet de la motion	7249

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Le Code canadien du travail

Projet de loi C-12. Étape du rapport.	7249
M. Kilger	7249
M. Hill (Prince George—Peace River)	7249
M. Bergeron	7249
M. Godin (Acadie—Bathurst)	7249
M. Doyle	7249
Adoption de la motion no 1	7250
M. Kilger	7250
M. Gauthier	7250
Rejet de la motion no 2	7252
Motion d'approbation	7252
Mme Bradshaw	7252
M. Kilger	7252
Adoption de la motion	7253

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La Loi de l'impôt sur le revenu

Projet de loi C-205. Deuxième lecture	7253
Adoption de la motion	7254
Deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité ...	7254

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur la citoyenneté au Canada

Projet de loi C-16. Troisième lecture	7254
M. Kilger	7254
Adoption de la motion	7255
Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi	7256

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Loi sur la Journée Samuel de Champlain

Projet de loi C-428. Deuxième lecture	7256
M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest)	7256
M. Goldring	7258
M. de Savoye	7259
M. Bélanger	7261
M. Thompson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest)	7263

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs

M. Anderson	7263
Motion	7263

Mme Torsney	7263
M. Duncan	7265
Mme Torsney	7265
M. Duncan	7265
Mme Girard-Bujold	7267
M. Laliberte	7269

M. Herron	7271
Mme Torsney	7271
M. Herron	7271
Mme Torsney	7272
M. Herron	7272
Retrait de la motion	7272

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes/Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste – lettre

Lettermail

03159442

Ottawa

*En cas de non – livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Les Éditions du gouvernement du Canada,
45 boulevard Sacré – Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

If undelivered, return COVER ONLY to:

Canadian Government Publishing,
45 Sacré – Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies may be obtained from Canadian Government Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9

**The English version of this publication may be obtained from Canadian Government Publishing,
Ottawa, Canada K1A 0S9.**