



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 138 • NUMÉRO 132 • 2^e SESSION • 37^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 2 octobre 2003

—
Présidence de l'honorable Peter Milliken

TABLE DES MATIÈRES

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

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

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 2 octobre 2003

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1005)

[Traduction]

LA LOI ÉLECTORALE DU CANADA

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-51, Loi modifiant la Loi électorale du Canada et la Loi de l'impôt sur le revenu.

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

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, des consultations ont eu lieu entre les leaders à la Chambre et vous constaterez qu'il y a unanimité au sujet de la motion suivante:

Qu'à la conclusion du débat d'aujourd'hui sur la motion d'opposition de l'Alliance canadienne, toutes questions nécessaires pour disposer de cette motion soient réputées mises aux voix et que le vote par appel nominal soit réputé demandé et différé au mardi 7 octobre 2003.

[Français]

Le président suppléant (M. Bélair): Y a-t-il consentement unanime pour adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

[Traduction]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

OPÉRATIONS GOUVERNEMENTALES ET PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES

M. Reg Alcock (Winnipeg-Sud, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le septième rapport du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires concernant son ordre de renvoi du vendredi 26 septembre 2003, au sujet du projet de loi C-41, Loi modifiant certaines lois. Le comité a étudié le projet de loi C-41 et en fait rapport sans proposition d'amendement.

LE CODE CRIMINEL

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Alliance canadienne) demande à présenter le projet de loi C-453, Loi modifiant le Code criminel (défaut d'arrêter lors d'un accident).

—Monsieur le Président, en l'honneur de Carley Regan, une jeune fille de 13 ans qui a perdu la vie inutilement à la suite d'un délit de fuite, je présente ce projet de loi à la Chambre des communes afin que nous puissions prévenir de telles catastrophes à l'avenir.

Le projet de loi établit que la peine pour délit de fuite ayant causé la mort sera la même que celle, légèrement plus élevée, pour homicide involontaire coupable, soit une peine minimale de sept ans allant à l'emprisonnement à perpétuité, et que la peine pour délit de fuite ayant causé des lésions corporelles sera la même que celle pour tentative de meurtre, soit une peine minimale de quatre ans allant à l'emprisonnement à perpétuité.

Pour la première fois au Canada, le projet de loi empêche un avocat de la Couronne de négocier le chef d'accusation de délit de fuite, afin que les personnes accusées répondent de leurs actes.

Beaucoup trop de nos concitoyens souffrent de la perte d'un être cher ou sont blessés, comme David Slack, d'Aldergrove, en Colombie-Britannique, et ne constatent que de l'injustice lors du procès. Ce projet de loi fera l'objet d'une vote à la Chambre des communes, et je veux que tous les Canadiens sachent que le nom de Carley survivra grâce à cette modification du Code criminel, afin que d'autres n'aient pas à souffrir d'un comportement irresponsable.

Ce projet de loi, une fois adopté, sera connu sous le nom de la loi de Carley.

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

* * *

PÉTITIONS

LA JUSTICE

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je présente une pétition signée par plusieurs personnes de ma circonscription. Elles sont préoccupées par le fait que les prédateurs sexuels dévastent la vie de familles canadiennes et minent le fondement même de la société canadienne. Les pétitionnaires demandent au Parlement d'interdire l'octroi de sursis dans le cas d'infractions sexuelles contre des enfants, d'imposer des peines consécutives lorsque des actes violents sont posés envers des enfants, de préconiser des mesures d'identification précoces et de modification du comportement des prédateurs sexuels éventuels et d'entreprendre une analyse complète de toute la question de l'exploitation des enfants à des fins sexuelles. Je présente la pétition au nom de mes électeurs.

Les crédits

LA PORNOGRAPHIE JUVÉNILE

M. Inky Mark (Dauphin—Swan River, PC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter trois pétitions au nom des habitants de Dauphin—Swan River.

La première pétition prie le Parlement de protéger nos enfants et, à cette fin, d'adopter toutes les mesures nécessaires pour interdire tout matériel produit dans le but d'encourager ou de glorifier la pédophilie ou les activités sadomasochistes mettant en cause des enfants.

• (1010)

LA LIBERTÉ DE RELIGION

M. Inky Mark (Dauphin—Swan River, PC): Monsieur le Président, la deuxième pétition prie le Parlement de protéger le droit des Canadiens à partager librement leurs convictions religieuses sans crainte de poursuites.

LE MARIAGE

M. Inky Mark (Dauphin—Swan River, PC): Monsieur le Président, la dernière pétition prie le Parlement d'adopter toutes les mesures nécessaires pour préserver et promouvoir au Canada la définition du mariage comme étant l'union d'un homme et d'une femme.

POSTES CANADA

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, je suis fier de prendre la parole aujourd'hui afin de présenter quatre pétitions différentes au nom de mes électeurs et de citoyens de partout au pays. La première traite des facteurs des régions rurales et de Postes Canada et prie le Parlement qu'il y ait entre eux une négociation équitable et que les facteurs ne fassent l'objet d'aucune discrimination.

LE MARIAGE

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais aussi présenter au nom de mes électeurs une pétition dans laquelle ils affirment que le mariage devrait être défini comme étant l'union d'un homme et d'une femme.

LA PORNOGRAPHIE JUVÉNILE

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, j'ai en main trois pétitions dans lesquelles les habitants de Lower Sackville prient le Parlement de renforcer la législation sur la pornographie juvénile et d'interdire la pédophilie ou toute activité sadomasochiste mettant en cause des enfants.

LA LIBERTÉ DE RELIGION

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, ma dernière pétition porte sur la liberté de religion et sur la possibilité de manifester ses idées et ses croyances religieuses partout au pays.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

Mme Marlene Jennings (secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je propose que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

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

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LA TAXE FÉDÉRALE SUR L'ESSENCE

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

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait immédiatement entreprendre des discussions avec les provinces et les territoires afin de remettre aux municipalités une partie de la taxe fédérale sur l'essence.

—Monsieur le Président, je voudrais signaler que je vais partager mon temps de parole avec le député de Medicine Hat.

C'est la deuxième fois cette année que l'Alliance canadienne propose une motion à la Chambre des communes tendant à consacrer les recettes tirées de la taxe sur l'essence à des choses utiles plutôt que de les voir disparaître dans le trou noir des recettes générales du gouvernement fédéral.

Le 12 juin de cette année, l'Alliance a déposé cette motion:

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

La motion d'aujourd'hui dit ceci:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait immédiatement entreprendre des discussions avec les provinces et les territoires afin de remettre aux municipalités une partie de la taxe fédérale sur l'essence.

Le gouvernement libéral ne peut affirmer la même chose que l'Alliance canadienne, à savoir que l'Alliance canadienne respecte ses principes depuis une décennie dans son nouveau programme pour les recettes tirées de la taxe sur l'essence. L'actuel premier ministre ne peut prétendre que sa position est cohérente, pas plus d'ailleurs que le nouveau chef libéral et ancien ministre des Finances.

Puisque nous parlons de l'ancien ministre des Finances et nouveau chef du Parti libéral, cette motion est une tentative faite par ceux d'entre nous qui croient dans la responsabilité financière et un nouveau programme sur la taxe sur l'essence pour voir précisément à quel point c'est un homme de principes. Le 25 septembre, alors qu'il s'adressait à l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique, le nouveau chef du Parti libéral a déclaré que peu importait le temps que cela prendrait, le gouvernement allait fournir aux municipalités canadiennes une partie de la taxe fédérale sur l'essence.

Il a été pendant une décennie ministre des Finances du Canada. Il a eu neuf budgets avec un gouvernement majoritaire et il aurait pu alors faire tout ce qu'il souhaitait. Il aurait pu investir les recettes tirées de la taxe sur l'essence dans le réseau routier. Il aurait pu laisser les provinces tirer des recettes de la taxe sur l'essence. Ou il aurait pu aider les municipalités directement. Il n'a rien fait de cela. Il n'a pas su faire preuve de leadership, il n'est pas passé de la parole aux actes et il n'a pas investi dans les villes et l'infrastructure du Canada. Maintenant qu'il ne fait plus partie du Cabinet et qu'il souhaite devenir le prochain premier ministre du Canada, il veut que nous lui fassions confiance pour mettre en oeuvre des changements de ce genre dans le cadre de sa politique publique.

Les crédits

Le nouveau chef libéral a voté contre notre motion, le 12 juin, montrant une fois de plus qu'on ne peut lui faire confiance dans ce dossier. Lorsqu'il avait le pouvoir d'agir, il n'a rien fait. Toutefois, les Canadiens savent faire preuve de bon sens, et compte tenu de ce qu'il a déclaré la semaine dernière devant l'union des municipalités de la Colombie-Britannique, le moment est venu pour le nouveau chef libéral de venir à la Chambre voter en faveur de l'engagement qu'il a lui-même pris pour faire en sorte qu'il devienne réalité. Il est temps que l'ancien ministre agisse, pour montrer sa détermination. Il ferait ainsi non seulement la démonstration de son engagement en faveur de cette idée, mais s'il votait à la Chambre en faveur de cette motion, il ferait la preuve que tout le temps où il a été ministre des Finances, il a agi en hypocrite en ne donnant pas suite au contenu de la motion qu'il appuierait.

Le réseau routier canadien, constitué de routes, d'autoroutes et de ponts, s'étend sur une distance totale de 900 000 kilomètres, dont 15 000 kilomètres appartiennent au gouvernement fédéral, soit environ 1,7 p. 100 de l'ensemble. Deux cent trente-et-un mille kilomètres appartiennent au gouvernement provinciale, soit 25,5 p. 100 du réseau, et 655 000 kilomètres sont la propriété des municipalités, ce qui représente près de 73 p. 100 de tout le réseau routier.

Plus de 98 p. 100, en fait près de 99 p. 100 de l'infrastructure routière du Canada, soit les routes, autoroutes et ponts, sont conçus, construits et entretenus par les provinces et les municipalités, mais 50 p. 100 du coût du litre d'essence est constitué de taxes. La moitié de la taxe est perdue dans le trou noir des recettes générales fédérales, au lieu d'être investie dans les autoroutes et l'infrastructure.

Voilà un important paradoxe. Alors que le gouvernement fédéral empoche la moitié des recettes fiscales, les provinces encaissent la moitié des taxes sur l'essence. Examinons le cas des provinces, car cela est en rapport avec le but de la motion de l'Alliance canadienne et de notre politique, à savoir établir une certaine responsabilité. On constate que 91,6 p. 100 de toutes les taxes sur l'essence perçues par les provinces sont investies dans des projets d'infrastructure liés aux transports. Ce pourcentage correspond à la moyenne provinciale canadienne. Au niveau fédéral, 2,4 p. 100 de l'ensemble des taxes perçues sur l'essence sont investies dans le réseau routier. Pendant l'exercice financier 2001-2002, 99 p. 100 de ces 2,4 p. 100, soit un maigre montant, ont été investies à l'est de la province de l'Ontario, soit au Québec, dans la région de l'Atlantique et à Terre-Neuve-et-Labrador.

Comparativement à ce qui se fait à l'étranger, le bilan du fédéral n'est pas reluisant non plus. Tandis que, au Canada, seulement 2,4 p. 100 des recettes provenant de la taxe fédérale sur l'essence sont investis dans le réseau routier, 84 p. 100 des recettes de la taxe fédérale sur l'essence perçue aux États-Unis sont réservées à la réfection des routes et à l'amélioration de l'infrastructure routière. Le bilan du Canada est pitoyable.

• (1015)

L'un des principaux problèmes liés au fédéralisme fiscal au Canada est attribuable au fait que l'ordre de gouvernement qui perçoit les taxes et finance les politiques et projets gouvernementaux n'est pas le même que celui qui est appelé à gérer l'application de ces politiques et la mise en oeuvre des projets. Cela se produit malheureusement trop souvent en politique. C'est le cas notamment dans le domaine de la santé, où cela a mené à des batailles politiques et à des accusations qui ont semé la dissension. Tout au long de l'histoire de notre pays, nous en avons eu de nombreux exemples touchant à la gestion des ressources naturelles, aux problèmes

linguistiques, à l'éducation, aux subventions et, certainement, au transport.

Donc, lorsque l'ordre de gouvernement qui perçoit les taxes et subventionne la réalisation des objectifs politiques n'est pas celui qui établit ces mêmes objectifs, cela engendre des discordes incroyables qui ont parfois dégénéré presque au point de menacer l'unité nationale.

Je veux parler une minute en tant que Britanno-Colombien. Je représente à la Chambre non seulement ma circonscription, mais aussi ma province. En 2002, les automobilistes de la Colombie-Britannique ont versé à Ottawa environ 750 millions de dollars en taxe fédérale sur les carburants et une somme additionnelle de 378 millions de dollars en TPS sur ces carburants, ce qui porte à plus de 1,1 milliard de dollars le montant de cette ponction fiscale pour la seule année 2002. En échange, en 2002, la même année, Ottawa a transféré à la Colombie-Britannique la somme dérisoire de 37 millions de dollars pour améliorer l'infrastructure, ce qui est un bien piètre rendement d'à peine plus de 3 p. 100. Seulement 3 p. 100 du montant total des taxes sur les carburants que nous avons envoyées à Ottawa sont revenus à la Colombie-Britannique. Le financement de l'infrastructure est un problème partout en Colombie-Britannique.

Je voudrais parler une minute de ma circonscription en particulier. L'infrastructure est un problème dans la ville de Port Moody. Le secteur nord-est, dans la vallée du bas Fraser, fait partie du district régional de Vancouver. En raison de la venue des Jeux olympiques en 2010 et de tout l'argent qui sera disponible pour financer les travaux entre Whistler et l'aéroport et dans la ville de Richmond, le secteur nord-est de ma circonscription sera malheureusement complètement délaissé par le gouvernement fédéral et la province; or, le fédéral siphonne des sommes énormes dans ma circonscription, en Colombie-Britannique, et n'en remet pas un sou dans l'infrastructure routière.

Dans ma circonscription, dans la ville de Port Moody, la route Ioco est presque à pleine capacité. L'accès au parc Rocky Point devient difficile. La construction de l'échangeur David a été laborieuse. La rue St. Johns est presque à pleine capacité et il y a beaucoup trop d'accidents à Port Moody. La municipalité de Port Coquitlam veut une meilleure liaison entre Port Coquitlam et Port Coquitlam sud. L'expansion de Port Moody vers le sud est un grand projet que la ville de Port Coquitlam aimerait réaliser. La congestion sur Shaughnessy est également un problème pour la ville. Port Coquitlam, qui est la plus jeune ville de Colombie-Britannique, connaît une croissance rapide, mais la ville a du mal à suivre parce que les recettes fiscales énormes que les libéraux d'Ottawa perçoivent dans ma circonscription n'y sont pas réinvesties.

Dans la ville de Coquitlam, la route Como Lake est presque à pleine capacité. Le centre de Coquitlam est un problème. Il y a une quinzaine de jours, il y a eu un accident sur la route Pipeline parce que l'éclairage et l'infrastructure sont insuffisants. Deux jeunes hommes, qui étaient en voiture sur cette route, ont été tués parce qu'il n'y a pas assez d'argent pour l'infrastructure. J'applaudis les maires de ma circonscription.

Cette motion de l'Alliance canadienne vise notamment à accorder de l'argent aux municipalités. Comme je l'ai souligné, près de 99 p. 100 de la totalité des routes, ponts et infrastructures au pays sont conçus, construits et entretenus par les provinces et les municipalités. Ces dernières doivent disposer de fonds accrus pour gérer leurs projets.

Les crédits

Je félicite le maire Jon Kingsbury et le conseiller Kent Becker de Coquitlam, ainsi que bon nombre d'électeurs de ma circonscription qui n'ont ménagé aucun effort pour communiquer avec moi. Barrie Lynch est un nouveau conseiller municipal de Coquitlam ayant accompli un travail hors pair pour me tenir au courant de ce qui se passe dans la ville sur le plan du transport. Le jeune maire de Port Coquitlam, Scott Young, a effectué un travail remarquable en matière d'infrastructure des transports, veillant à ce que je sois tenu au courant et à ce que les intérêts de sa ville soient défendus. Il en va de même des conseillers Mike Bowen et Arlene Crowe ainsi que Michael Wright et Mike Forrest. À Port Moody, le maire Joe Trasolini ainsi que les conseillers Karen Rockwell et Gerry Nuttall ont également très bien veillé au grain. Ces municipalités de ma circonscription de Colombie-Britannique s'efforcent de bâtir pour l'avenir. Ce genre d'initiative n'est pas l'apanage de ma circonscription et se constate partout en Colombie-Britannique.

Un vif débat fait présentement rage à Vancouver concernant le projet RAV, soit le projet de transport rapide entre Richmond, l'aéroport et Vancouver. C'est là le symptôme d'un problème plus vaste que connaît la Colombie-Britannique, qu'il s'agisse du corridor Richmond-Vancouver, de la route du canyon Kicking Horse, nouveau pont menant à Kelowna, de la route Sea to Sky, prolongement vers le secteur nord-est de la vallée du bas Fraser dans ma circonscription, du financement de la route de Coquihalla, du piètre état de la Route 16 et des innombrables autres programmes et problèmes en matière d'infrastructure en Colombie-Britannique. Les Britanno-Colombiens et les électeurs de ma circonscription font face à un seul et même problème. Le gouvernement central les arnaque à la pompe en imposant des taxes sur l'essence et il n'investit pas dans les routes ni dans les infrastructures.

L'Alliance canadienne est en faveur de la responsabilité financière et des filières directes de reddition de comptes afin que les contribuables en obtiennent pour leur argent à la pompe. Nous sommes en faveur d'une autonomie accrue des municipalités et de l'investissement de l'argent tiré des taxes sur l'essence dans les routes. C'est l'objet de la motion à l'étude, et l'Alliance canadienne fait preuve du leadership que le gouvernement libéral n'est jamais capable de manifester.

• (1020)

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, comme le député l'a reconnu, nous avons débattu cette question une fois en juin. À cette occasion, j'ai été enchanté de constater que l'Alliance canadienne, après avoir été isolée pendant de nombreuses années à l'égard de la question de l'infrastructure municipale et de l'appui aux administrations municipales, avait finalement décidé de se rallier à la majorité.

Je suis un peu surpris, mais je suis disposé à comparer les faits dont je dispose avec ceux de n'importe qui en face. J'aimerais poser une question. Dans la motion, l'Alliance canadienne suggère essentiellement que les provinces et les territoires fournissent un financement aux municipalités. De toute évidence, elle ne comporte aucune assurance. Ce problème n'est pas nouveau. Le gouvernement fédéral croit dans les relations tripartites, dans une collaboration directe avec les municipalités et avec les provinces et les territoires.

Comment la motion peut-elle nous assurer que, si nous accordons une marge fiscale, les provinces et les territoires en feront directement bénéficier les administrations municipales? Le député peut-il répondre à cette question?

M. James Moore: Monsieur le Président, nous avons cette assurance parce qu'il existe des antécédents. Si le député d'en face a aimé notre motion de juin dernier, parce qu'elle était plus précise en termes de mécanismes de reddition de comptes, pourquoi a-t-il voté contre? Si le député n'aime pas la présente motion, pourquoi alors appuie-t-il la candidature de l'ancien ministre des Finances libéral à titre de chef de son parti?

Le député est secrétaire parlementaire du ministre des Finances. Rien ne lui donne le droit de faire des reproches aux provinces quant à la responsabilité fiscale en matière de transport.

Le secrétaire parlementaire et le gouvernement fédéral libéral ont fait en sorte que les taxes représentent maintenant la moitié des coûts d'un litre d'essence. La moitié de ces taxes vont à Ottawa et l'autre moitié aux gouvernements provinciaux. Or, les provinces investissent en moyenne 91,6 p. 100 de leurs recettes en taxes sur l'essence dans les routes et les infrastructures. Le présent gouvernement libéral et le nouveau chef libéral à l'époque où il était ministre des Finances, ont investi dans les routes 2,4 p. 100 de toutes les taxes sur l'essence encaissées.

Le gouvernement libéral n'a pas rendu de comptes à ce sujet, et il n'a aucun bilan ou justification pour étayer sa position dans ce dossier.

Au début de ses observations, le député a dit que l'Alliance était néophyte en la matière. Bien au contraire. Depuis plus d'une décennie, de législature en législature, nous avons pris la parole à la Chambre en notre qualité d'opposition officielle et nous avons été cohérents et persistants en demandant constamment la reddition de comptes et la responsabilité financière, des infrastructures adéquates et l'attribution appropriée des sommes encaissées sous forme de taxes.

L'année dernière, le chef de l'Alliance canadienne a expliqué que nous proposons plutôt que le gouvernement fédéral renonce à une portion de la taxe d'essence fédérale et permette aux provinces de l'encaisser afin que les sommes ne servent pas à autre chose. Le transfert de ces revenus aux provinces et aux municipalités serait conditionnel à la signature d'une entente par laquelle elles s'engageraient à attribuer les ressources aux infrastructures.

Le député d'en face demande la reddition de comptes. Il veut un plan. Voilà le plan de l'Alliance canadienne. C'est la politique que nous proposons. Nous croyons en une forme de responsabilité que le Parti libéral, le nouveau chef libéral et le ministre des Finances n'ont jamais défendu et ne pourront jamais assurer aux Canadiens.

M. Inky Mark (Dauphin—Swan River, PC): Monsieur le Président, je vais commencer par féliciter le député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam de la motion d'opposition qu'il présente aujourd'hui.

Mon collègue libéral a dit que ce problème durait depuis de longues années. Par le passé, lui et moi avons fait partie d'administrations municipales pendant des années. Depuis au moins une dizaine d'années, les municipalités dénoncent le fait que le gouvernement fédéral perçoit une taxe sur l'essence, mais ne l'utilise pas aux fins prévues, c'est-à-dire l'infrastructure routière.

Comme nous le savons, au fil des années, les États américains ont consacré aux routes à peu près tout le produit de leur taxe sur l'essence, et le gouvernement fédéral des États-Unis a fait de même.

Le député pourrait-il expliquer comment nous pourrions, sinon au moyen de la motion à l'étude, forcer le gouvernement fédéral à admettre le problème et à consacrer le produit de la taxe à l'infrastructure?

Les crédits

•(1025)

M. James Moore: Monsieur le Président, il est possible d'agir d'un commun accord. L'Alliance canadienne préférerait que les autorités fédérales évacuent ce champ d'imposition pour que les provinces l'occupent. Ma province, la Colombie-Britannique, a évacué ce champ d'imposition et l'a cédé directement aux municipalités, qui peuvent donc financer correctement l'infrastructure dont elles ont besoin.

Comme je l'ai dit, le problème de notre fédéralisme, sur le plan financier, c'est la nette coupure qui existe entre le niveau de gouvernement qui lève des impôts pour des projets et celui qui réalise concrètement les projets.

Au cours de l'histoire du Canada, cela a causé d'énormes problèmes. Dans le domaine de la santé, un niveau de gouvernement percevait beaucoup d'argent. Le gouvernement fédéral ne finance que 15 p. 100 des dépenses en santé, mais il percevait par l'impôt sur le revenu des recettes très importantes pour les soins de santé. Voilà le vrai problème. Nous finissons par nous accuser les uns les autres, et les divisions s'accroissent.

Si nous considérons l'ensemble de l'histoire du Canada, en ce qui concerne notamment les ressources naturelles, l'absence de responsabilité directe a presque mené à la désintégration du pays à cause de l'apparition de partis régionaux, en tout cas au Québec. Ce genre de chose ne devrait pas se produire.

Il existe des mécanismes de reddition des comptes. La Colombie-Britannique a montré en partie la voie à suivre. Il y a une façon d'y arriver, mais les libéraux en sont incapables. La motion est un élément de solution. L'Alliance et le mouvement conservateur au Canada peuvent y arriver.

M. Monte Solberg (Medicine Hat, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre aujourd'hui la parole pour débattre de cette question.

J'aimerais féliciter mon ami de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam pour son discours qui amorçait le débat d'aujourd'hui. Il a présenté un certain nombre d'arguments intéressants, mais, avant que j'expose les raisons pour lesquelles nous favorisons cette motion, permettez-moi de lire une motion précédente, qu'il avait présentée en juin, afin que les députés sachent de quoi nous parlons. Cette motion était ainsi formulée:

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

Je veux commencer en rappelant aux députés à quel point cette question est importante. Mon ami évoquait il y a un instant les problèmes dus au financement insuffisant des routes dans sa circonscription et en Colombie-Britannique qui créent des préoccupations en matière de sécurité.

Ma circonscription, Medicine Hat, se situe précisément sur la route 1. Lorsqu'on emprunte cette route pour se rendre en Saskatchewan, on arrive tout à coup à un endroit où cette grande route à voies divisées devient une route à deux voies, la transcanadienne. Depuis des années, ce tronçon de route, compris entre la frontière de la Saskatchewan et Swift Current, est une route à deux voies sans division, et des centaines d'accidents y ont eu lieu.

Je rappelle qu'il s'agit de la transcanadienne et qu'il y a une circulation énorme sur cette route. Mais, à cause de l'insuffisance des ressources financières, des gens y perdent la vie chaque année. Ce

n'est que maintenant que l'on commence à construire une route divisée pour répondre aux besoins, mais elle est encore loin d'être terminée.

La Saskatchewan n'est bien sûr pas en mesure de financer ces travaux à elle seule. La province demande depuis des années au gouvernement fédéral de consacrer une partie des fonds tirés de la perception de la taxe d'accise en Saskatchewan au financement de l'infrastructure routière en Saskatchewan, ce qui est loin d'être illogique. Si le gouvernement avait accepté de le faire, je crois que bon nombre de vies auraient pu être sauvées. Toutefois, ce ne fut pas le cas, et ce ne l'est toujours pas, et les automobilistes mettent en quelque sorte leur vie en danger chaque fois qu'ils empruntent ce tronçon de route. Cette route est extrêmement dangereuse et c'est le meilleur argument que je puisse invoquer pour tenter de convaincre le gouvernement d'approuver cette motion. Nous en avons besoin.

J'aimerais également souligner que depuis l'abolition du tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau, on voit de plus en plus de camions transportant du grain dans les Prairies. De plus, un grand nombre de camions chargés de bétail empruntent également cette autoroute, quoique en moins grand nombre qu'avant la crise de l'ESB. C'est ainsi que cela se passe en général. Je vis près de l'autoroute 36 en Alberta et je vois ces camions-cages circuler sur la route sans arrêt. Ils abîment bien sûr les routes, mais ils paient leur quote-part des taxes devant servir à l'entretien de ces routes. Le problème, c'est que le gouvernement fédéral ne consacre pas cet argent à l'entretien de ces routes.

Comme mon ami vient de le souligner, le gouvernement fédéral ne remet qu'un infime pourcentage de cet argent dans le budget consacré aux autoroutes au Canada, ce qui est une vraie honte. À mon avis, lorsque le gouvernement percevait un niveau aussi élevé de taxes d'accise sur un article précis, comme les 10¢ en moyenne qu'il exige sur le carburant par exemple, on peut s'attendre à ce que cet argent serve à l'entretien des routes dans ce cas-ci. Je pense que c'est raisonnable.

Le gouvernement essaie de leurrer les gens. Les gens paient des taxes en croyant que cet argent leur permettra de pouvoir compter sur de meilleures routes, mais les choses changent et ces sommes sont englouties dans les recettes générales. Ce n'est pas comme si les fonds contenus dans les recettes générales servaient entièrement à financer des projets que les contribuables appuient. Nous voulons tous pouvoir compter sur de bons soins de santé et sur une défense nationale efficace. Toutefois, nous avons été témoins récemment d'une série de scandales où de l'argent a servi à financer toutes sortes de choses que les Canadiens ne considèrent pas comme des priorités. Certaines d'entre elles sont même de véritables arnaques. On peut certainement parler à tout le moins de scandales.

•(1030)

De toute évidence, tout cet argent n'est pas consacré à des priorités de premier plan. On peut soutenir, à fort juste titre, que cet argent doit commencer à revenir aux provinces pour que les municipalités puissent offrir certains de ces services. Certaines routes doivent être asphaltées et ce genre d'infrastructure, en plus d'assurer la sécurité, ouvre la voie à un renforcement économique. Il faut une infrastructure adéquate pour faciliter le transport des biens et services d'un océan à l'autre. C'est un facteur de renforcement de l'économie. Or, j'estime que le gouvernement ne nous a pas bien servis à cet égard.

Les crédits

L'hypocrisie du gouvernement est un des éléments les plus frappants de ce débat. Au printemps, nous avons présenté une motion dont le contenu correspondait à nos demandes d'aujourd'hui. Le gouvernement a rejeté notre motion. Le secrétaire parlementaire du ministre des Finances vient d'intervenir et de nous critiquer. Au printemps, il a voté contre notre motion, à l'instar du député de LaSalle—Énard, le nouveau chef libéral. Pourtant, aujourd'hui, leur proposition est très similaire et ils changent leur fusil d'épaule.

Il sera fort intéressant de voir dans quel sens ils vont voter ce soir. Cela promet d'être étonnant. S'ils se prononcent contre la motion, ils vont voter contre ce que propose l'ancien ministre des Finances, aujourd'hui à la tête du Parti libéral. S'ils se prononcent en faveur, comment se fait-il qu'ils n'ont pas appuyé la motion au printemps? Pourquoi n'ont-ils pas appuyé l'idée pendant toutes ces années? Cela fait des années que nous proposons cette formule.

Les libéraux d'en face se servent de ce dossier à des fins politiques et ne se soucient pas du tout de faire ce qu'il faut faire. Ils ne cherchent qu'à faire ce qui leur sera avantageux au plan politique. Cela n'a rien à voir avec ce qu'il faut faire du point de vue économique et aussi du point de vue de la sécurité publique. Ils ne font que protéger leurs propres intérêts, et je suis désolé de dire que ce sont les Canadiens qui paient le gros prix à cause de cela.

Je dirai toutefois que ce n'est pas comme cela partout. Mon collègue a signalé que les provinces font du travail extraordinaire à cet égard, réinvestissant environ 92 p. 100 des recettes provenant de la taxe de vente sur l'essence, c'est-à-dire la taxe d'accise, dans les routes et les infrastructures. À certains endroits aux États-Unis, ce pourcentage est d'environ 84 p. 100. Ces gouvernements sont très responsables. Le seul qui ne soit pas responsable est le gouvernement fédéral. Les libéraux adorent cela lorsque tout est confus parce que plusieurs niveaux de gouvernement ont un rôle à jouer dans la perception et la redistribution de ces recettes.

Mon collègue a souligné que c'était la même chose avec les soins de santé, secteur où les responsabilités sont réparties entre différents niveaux de gouvernement. Les libéraux aiment bien qu'il n'y ait pas de lien direct entre la perception des recettes et la prestation des services aux fins de la reddition de comptes parce que cela leur permet de faire un peu n'importe quoi sans problème. Et ils ne se gênent pas pour s'attribuer le mérite lorsque cela leur convient.

Nous voyons les panneaux sur les routes qui disent que le financement vient du gouvernement fédéral. Lorsque cela fait leur affaire, les libéraux mettent des panneaux, par contre, 99 p. 100 des routes ne sont pas construites aux frais du gouvernement fédéral. Ainsi, lorsque cela ne fait pas leur affaire, ils se retirent. Ils ne veulent pas dépenser l'argent si cela ne leur rapporte rien du point de vue politique.

C'est le temps pour le gouvernement fédéral de rendre des comptes. Une partie de l'argent provenant de la taxe d'accise devrait retourner aux municipalités et aux provinces.

Dans ce cas, nous céderions cette marge fiscale aux provinces à condition qu'elles s'entendent avec les municipalités pour que l'argent leur soit versé et serve à la réfection des routes et des infrastructures, comme prévu.

En conclusion, j'espère que les députés libéraux d'en face changeront leur fusil d'épaule et voteront en faveur de cette motion aujourd'hui, même s'ils ont voté contre le printemps dernier. Il nous tarde de voir comment ils voteront cette fois-ci.

• (1035)

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NDP): Monsieur le Président, je remercie le député de son discours. Je répète à son collègue du parti réformiste qui est intervenu plus tôt que le gouvernement fédéral n'est pas le seul à faire de la basse politique avec la taxe sur l'essence.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'est servi de la taxe sur l'essence à des fins politiques, il y a quelques années, lorsqu'il a supprimé les péages routiers en disant qu'il ne pouvait tout simplement pas permettre les péages sur la transcanadienne parce qu'il en coûterait 15 millions de dollars chaque année aux contribuables de la province. Qu'a-t-il fait à la place? Il a appliqué une taxe provinciale de 2¢ sur le litre d'essence. Bernard Lord s'est d'abord plaint que la province ne pouvait pas faire une ponction de 15 millions de dollars dans l'économie pour ensuite en faire une de 30 millions.

La question que je pose au député est très claire. Dans le cas où le gouvernement déciderait de donner cette marge fiscale aux municipalités, comment assurera-t-on que les régions éloignées, surtout dans le nord des provinces, obtiennent un financement adéquat pour leurs routes et pour leur développement dans l'avenir? Qu'en pense le député?

M. Monte Solberg: Monsieur le Président, je remercie le député de sa question. Il veut savoir comment on assurerait que les régions rurales, et peut-être les régions qui ont une faible densité de population, mais qui ont besoin de routes, obtiendraient du financement.

Rien de cela n'empêcherait les provinces de continuer de le faire. Loin de nous l'idée de laisser entendre que les provinces se défileraient et ne fourniraient pas des routes à ces collectivités éloignées. Elles fournissent déjà ces routes. Nous disons qu'il faut suppléer à leur contribution. C'est le gouvernement municipal qui est le plus apte à déterminer les priorités et les préoccupations.

Dans la petite municipalité de Brooks, en Alberta, où je vis, j'ai entièrement confiance au préfet de comté et au maire pour prendre ce type de décision. Chaque jour, ils entendent des gens se plaindre qui des nids-de-poules, qui des panneaux d'arrêt, qui d'autre chose. Laissons-les prendre ces décisions. Toutefois, ils ont besoin de financement pour aller de l'avant et agir en fonction des priorités de la population.

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le député parle d'hypocrisie et de scandales. J'imagine qu'il se regarde dans un miroir, car l'Alliance canadienne, l'ex-Parti réformiste, n'a jamais défendu les municipalités du Canada.

Permettez-moi d'en donner un exemple à la Chambre. Il y a quelques années, la Chambre a été saisie du projet de loi C-10 tendant à accorder des paiements en remplacement d'impôts aux municipalités sur le territoire desquelles se trouvent des biens immobiliers fédéraux. Le parti du député s'est prononcé contre le projet de loi.

Les crédits

Son parti n'a pas appuyé non plus les programmes nationaux de rénovation des infrastructures. En matière de relations avec les municipalités, son bilan est minable. Je peux toutefois dire au député que notre gouvernement est disposé à collaborer en tout temps avec les provinces et les municipalités à des programmes nationaux d'amélioration des infrastructures. Nous n'avons absolument aucune leçon à recevoir de ce parti.

● (1040)

M. Monte Solberg: Monsieur le Président, il est plutôt curieux de voir le député critiquer mon bilan et celui de mon parti en ce qui concerne les municipalités.

C'est pourtant le parti du député qui ne consacre que 2 p. 100 des recettes totales provenant de la taxe d'accise aux projets municipaux. Deux pour cent aux infrastructures, c'est ce que j'appelle un bilan minable. C'est honteux. J'espère que le député d'en face voudra s'en excuser en votant en faveur de notre motion.

L'hon. Steve Mahoney (secrétaire d'État (Sociétés d'État déterminées), Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole sur cette motion.

Les Canadiens doivent bien se demander pourquoi les députés se disputent s'ils sont tous d'accord sur la question.

Voilà un problème intéressant. Je vais mettre fin au suspense entourant la position du gouvernement, suspense créé par l'intervenant précédent qui a dit attendre avec impatience les résultats du vote, en disant que le gouvernement appuie la motion.

Il faut cependant préciser que cette motion est nettement une manifestation d'opportunisme de la part des députés de l'Alliance qui, en voyant passer la parade, essaie de se faufiler aux premiers rangs en affirmant en être les instigateurs. C'est tout à fait absurde.

M. Vic Toews: Le député devrait avoir honte d'affirmer sérieusement une telle chose.

L'hon. Steve Mahoney: C'est lui qui devrait avoir honte. Nous assistons à un pur numéro d'ascension politique de la part de l'Alliance canadienne, qui n'a pas la moindre idée de ce que feront ces politiques ni de ce qu'elles impliquent.

Je rappelle à la Chambre que c'est ce même parti qui veut ériger un pare-feu autour de l'Alberta. On se souvient de la déclaration à ce sujet, de ce désir que l'on a exprimé. J'ai entendu des députés d'en face dire qu'ils ont présenté cette motion pour que l'argent soit versé aux provinces.

Je croyais que l'argent devait aller aux municipalités, qu'on voulait trouver de nouveaux moyens pour aider les villes, puisque c'est là que vit 80 p. 100 de la population canadienne.

Si cet argent doit servir aux villes, alors les députés devraient lire le hansard. Pourquoi nos collègues d'en face affirment-ils que l'on doit trouver d'autres moyens de garnir les coffres des gouvernements provinciaux?

Je tiens à admettre une chose qui fera plaisir à l'Alliance canadienne. Au cours des six derniers mois, j'ai eu l'occasion de travailler dans le dossier des logements à prix abordable avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales. On sera peut-être surpris d'apprendre que l'Alberta se classe parmi les meilleures provinces au Canada aux termes de l'entente fédérale-provinciale en la matière.

De nombreuses personnes seraient étonnées de l'entendre puisqu'au téléjournal de six heures, elles voient le premier ministre Klein s'en prendre à Ottawa et au premier ministre ou jouer au golf avec Mike Harris ou d'autres personnes. En réalité, toutefois, Stan

Woloshyn, ministre du Logement, et moi avons eu d'excellentes rencontres. De fait, l'Alberta a construit 420 logements à prix abordable. Cela n'est pas énorme, mais il faut se rappeler que la province ne compte que trois millions d'habitants.

L'Alberta construit des logements avec services de soutien et conclut des partenariats avec les municipalités. Cet été, le ministre et moi sommes allés à Red Deer. Nous y avons lancé un projet de logements avec services de soutien en collaboration avec le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral, la municipalité et le secteur privé. L'Alberta est à l'avant-garde des percées réalisées dans le domaine du logement.

À la Chambre, des députés prennent la parole sans être au courant de tout cela. Ils ne savent pas que le ministre albertain du Logement et moi collaborons de très près. Ces députés veulent seulement se placer en tête du défilé afin de donner l'impression qu'ils sont les meneurs.

Cette question porte en réalité sur les partenariats, ce que le gouvernement et, je crois franchement, le nouveau régime, lorsqu'il sera en place, appuieront. Nous devons reconnaître que les municipalités constituent le moteur de l'économie du Canada et qu'elles ont besoin de notre appui.

En voulant donner plus de pouvoirs aux provinces, l'Alliance canadienne va à l'encontre de ce que recherchent les municipalités qui nécessitent notre soutien. Prenons un exemple—et je ne parle pas de l'Alberta, mais de ma propre province—en ce jour d'élections, une journée trépidante en Ontario. L'Ontario a refilé des responsabilités aux municipalités, ce qui exerce des pressions incroyables non seulement sur ces dernières mais également sur les hôpitaux et le système d'éducation.

Le gouvernement provincial a annulé le programme de logements à prix abordable à l'instant même où Mike Harris est devenu premier ministre, en 1995. La province a transféré la responsabilité aux municipalités. Elle leur a refilé toutes les tâches ardues.

Voilà le problème. Nous pourrions avoir un nouveau gouvernement en Ontario aujourd'hui. Certains d'entre nous espèrent que cela se produise. Cependant, que cela arrive ou pas, si nous devons donner une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence directement aux municipalités et non aux provinces comme mes vis-à-vis le disent, le gouvernement provincial de n'importe quelle allégeance pourrait calculer les montants en cause et les récupérer d'une façon ou d'une autre. Nous avons vu cela dans le cadre de toutes sortes de programmes en Ontario. C'est inacceptable.

● (1045)

Il est inutile de procéder à un réaménagement superficiel de ce genre. Nous devons nous assurer que les montants établis en fin de compte et devant être transférés aux municipalités leur sont bien versés pour leurs programmes qu'ils établissent et savent administrer, qu'une contribution de contrepartie est versée par les gouvernements provinciaux et les territoires et que ce montant n'est pas récupéré d'une façon ou d'une autre, comme dans le cas du crédit d'impôt pour enfants, selon moi.

Les crédits

Toutes les choses que le gouvernement a faites et que l'opposition refuse bien entendu de reconnaître sont dans l'intérêt des Canadiens, dont 80 p. 100 vivent dans les villes. Ainsi, nous pouvons dire que le gouvernement soutient les villes. Les gens qui obtiennent le crédit d'impôt pour enfants vivent dans nos villes. En toute franchise, c'est l'une des plus grandes réalisations de l'ancien ministre des Finances. Pourtant, certains affirment que nous n'avons rien fait.

L'aide annuelle pour les enfants vivant dans des familles à faible revenu a été augmentée par l'entremise de la Prestation fiscale canadienne pour enfants de 10 milliards de dollars d'ici 2007. Cela représente une augmentation d'environ 100 p. 100 depuis 1996 et les montants seront portés à 3 243 par année pour le premier enfant, à 3 016 \$ pour le deuxième enfant et à 3 020 \$ pour chaque enfant supplémentaire. Est-ce important pour les villes?

Le maire de ma ville, McCallion, vous dira que nous avons beaucoup de jeunes familles. Nous avons notre part de gens vivant dans la pauvreté et qui ont du mal à joindre les deux bouts. Est-ce important pour le maire McCallion? Est-ce important pour le maire Fennell? Est-ce important pour le maire Lastman ou le prochain maire de Toronto? Est-ce important pour le maire de St. John's, à Terre-Neuve? Est-ce important pour le maire Kelly? Bien entendu, il est important pour chacun d'eux que les familles de leur collectivité obtiennent ce type d'aide.

Je ne peux comprendre que mes vis-à-vis ne puissent voir cela comme une aide directe de la part du gouvernement fédéral aux gens qui vivent dans les municipalités. En fin de compte, nous n'allons pas nous concentrer sur l'aide apportée aux gouvernements municipaux eux-mêmes. Nous voulons aider les citoyens de ces municipalités. Nous savons que nous pouvons y parvenir grâce à des partenariats avec les municipalités.

Par exemple, nous avons signé avec le Manitoba un accord sur le logement abordable. Le gouvernement fédéral s'est engagé à fournir 12,5 millions de dollars, et le Manitoba, un montant équivalent, afin de créer un fonds de 25 millions de dollars pour construire des logements dans cette province. Le maire de Winnipeg a participé aux négociations de cet accord tripartite unique qui existe au Canada. Le maire Murray a signé un accord supplémentaire avec le Manitoba et le gouvernement fédéral afin d'ajouter 17,5 millions de dollars de fonds municipaux à l'accord sur le logement abordable. Il y a donc 42 millions de dollars destinés à la construction de logements abordables.

La ville de Winnipeg en a désespérément besoin. Il y a dans cette ville une grave pénurie de logements pour les autochtones vivant en milieu urbain. Il y a aussi une grave pénurie de logements pour les petits salariés. J'aimerais pouvoir appliquer ce modèle d'accord conclu avec le Manitoba et Winnipeg à toutes les municipalités du Canada. Mon objectif serait d'utiliser ce modèle pour montrer comment on peut travailler en partenariat avec nos partenaires municipaux.

Nous discutons d'infrastructure. Qu'avons-nous fait en l'occurrence? J'entends dire à gauche et à droite que le réseau routier tombe en décrépitude et que nous n'y avons pas investi d'argent. Les municipalités savent qu'il n'en est rien. Les sommes investies sont-elles suffisantes? Non, elles ne le sont jamais. Nous le savons tous.

En fait, nous avons engagé 10 milliards de dollars dans les infrastructures, montant qui a été triplé grâce à des partenariats avec les provinces et les municipalités et qui a généré des investissements de 30 millions de dollars dans les infrastructures d'un océan à l'autre. À mon avis, il y a toutefois un aspect que nous devons examiner au chapitre des infrastructures; il s'agit de la séparation entre ce que

j'appelle les infrastructures fondamentales d'une part, et les infrastructures culturelles et communautaires, d'autre part.

● (1050)

J'entends par là que nombre de nos villes et collectivités sont aux prises avec des problèmes d'aqueduc et d'égouts. Les canalisations sont vieilles. Dans certains secteurs de Toronto, on a jumelé égouts pluviaux et égouts sanitaires, qui se déversent directement dans la rivière Don et dans le lac. Cela n'est pas acceptable de nos jours.

Nos programmes d'infrastructures doivent se concentrer sur les infrastructures fondamentales, c'est-à-dire routes, aqueducs et égouts. Quant aux programmes d'infrastructures communautaires, ils peuvent s'appliquer à un centre des arts vivants, un centre communautaire ou une patinoire intérieure. Nous ne pouvons pas faire abstraction de ces choses. Nous allons nous en occuper en partenariat avec les municipalités et les provinces.

Autre fait intéressant, l'Alliance canadienne essaie de donner l'impression que nous n'écoutons pas les municipalités et souhaite que nous cédions tous les pouvoirs aux provinces, si bien que tous ces pouvoirs se trouveraient concentrés à l'échelon provincial. Nous savons que c'est ce qu'elle vise. Nous savons qu'il s'agit d'un parti régional croupion, si vous me passez l'expression, qui n'a fait élire que deux députés en Ontario. Nous savons que nous pouvons compter sur le bon sens des électeurs ontariens; ils n'éliront pas d'autres alliancistes.

Nous ne savons pas où en sont les projets intermittents de mariage. Je pense que les partis sont en consultation matrimoniale en ce moment afin de déterminer s'ils peuvent s'unir. Je me suis laissé dire par un collègue qu'il y aurait des lits superposés à Stornoway. Dans les faits, il ne saurait y avoir plus d'une opposition officielle.

On vient de m'apporter de nouveaux chiffres concernant le Manitoba. Le montant est en fait de 25 millions de dollars. Je rectifie donc. Le fédéral contribue 25 millions de dollars, la province contribue 25 millions de dollars, et la ville, 17,5 millions de dollars. Cela fait beaucoup plus d'argent, mais le principe reste le même; il s'agit d'un accord tripartite entre les trois ordres de gouvernement. Voilà la voie à suivre.

La question de la taxe sur l'essence est l'une des plus visibles pour les citoyens. À la pompe, ils voient la répartition de la taxe. À mon avis, si nous voulons que soit conclue une entente entre les provinces et les municipalités, il doit y avoir de la transparence. Les municipalités doivent adopter une résolution politique écrite déclarant qu'elles veulent percevoir cette taxe sur l'essence et qu'il faut changer la répartition de cet impôt, pour que les consommateurs voient comment il est utilisé.

On critique, à juste titre, la tendance de toutes les administrations au Canada à tout verser dans un fonds central, un trou noir, puis à prendre les décisions et à dépenser. Le temps est venu d'examiner l'idée de fixer des objectifs en fonction de la portion disponible de la taxe sur l'essence. Les Canadiens doivent savoir que les maires et les conseils municipaux obtiennent effectivement un certain pourcentage de la taxe sur l'essence et que la province et le gouvernement fédéral font leur part. C'est essentiellement une question de transparence, pour comprendre d'où viennent les fonds et où ils vont. C'est un élément essentiel de la proposition.

Les crédits

La question est encore bien plus importante en ce qui concerne les rapports avec les municipalités. J'aime utiliser l'exemple du logement. Ce n'est que lorsqu'on chasse des squatteurs, qu'un groupe antipauvreté manifeste ou que le public réclame des logements abordables que la question du logement à prix abordable fait la manchette ou intéresse le public. Soudainement, les médias s'emparent de la question et les politiciens et tout le monde commencent à en parler. Or, il faut en discuter avec nos municipalités dans le cadre d'un véritable partenariat, sans la pression engendrée par des manifestations.

Quelque 1,8 million de personnes vivent dans des conditions de besoins impérieux. C'est scandaleux et j'ai l'intention de faire tout ce que je peux pour remédier à cette situation. J'espère que tous les députés seront d'accord. Au Canada, 1,8 millions de personnes vivent en situation de besoins impérieux, c'est-à-dire qu'elles doivent consacrer plus de 30 p. 100 de leur revenu brut à leur logement. Elles possèdent un toit, elles ne sont pas sans abri. À Saint John au Nouveau-Brunswick, par exemple, le taux d'inoccupation est de 5 p. 100 et certains demanderont sans doute quel est le problème puisque le nombre de logements disponibles est amplement suffisant. Une fois retirés de l'équation tous les logements inhabitables, où le toit coule, où l'isolation est inexistante, où l'on gèle en hiver et où des êtres humains ne devraient jamais habiter, le taux d'inoccupation descend sous les 2 p. 100.

●(1055)

Il existe un problème et il n'est pas nécessairement réglé parce que les personnes ont un toit. Encore faut-il que ce toit soit de qualité, et non comme ceux que l'on voit dans certaines parties du pays où les logements ressemblent à ceux du tiers monde, et qu'il soit abordable.

Si une mère de famille monoparentale utilise 50 ou 60 p. 100 de son revenu brut pour se loger avec ses deux enfants, il lui reste 40 ou 50 p. 100 de son revenu brut, ce qui représente peut-être 30 p. 100 de son salaire net, pour payer la nourriture, l'habillement et son transport pour aller au travail. C'est impossible. Je défie n'importe qui ici d'essayer de vivre dans une pareille situation. C'est totalement impossible.

Pouvons-nous tout résoudre par nous-mêmes? Certainement pas, mais le gouvernement fédéral s'occupe à nouveau de l'habitation et nous avons formé des partenariats avec les municipalités. J'espère que, si nous parvenons à créer une nouvelle donne pour le secteur municipal, les municipalités de tout le pays feront comme le maire Murray de la ville de Winnipeg. Elles mettront des fonds sur la table pour contribuer à la construction de logements abordables.

Tout commence à la maison. Si nous parvenons à convaincre les gens que le logement abordable est aussi prioritaire que la santé et l'éducation, je crois que nous serons sur le bon chemin. Je crois que nous devrions le faire, car la santé commence à la maison.

Pensez à votre jeunesse. Je soupçonne que la majorité des députés avaient une adresse, un foyer et, faut-il l'espérer, une mère et un père, ainsi que des frères et soeurs. La moitié des personnes habitant dans des refuges de la ville de Calgary ont un emploi. Elles se rendent chaque jour au travail puis rentrent le soir et dorment au YWCA ou dans un refuge pour sans-abri. C'est déplorable. Nous devons mettre un frein à cette situation. Nous devons adopter des programmes qui viendront en aide à ces personnes.

Certaines de ces personnes ont des enfants. Elles quittent le refuge le matin, envoient leurs enfants à l'école, vont travailler au salaire minimum et reviennent ensuite accueillir leurs enfants au refuge. Pensez à la réaction de ces derniers lorsque d'autres enfants qu'ils croisent à l'école leur demandent où ils habitent. Pensez-vous que ces

enfants veulent dire qu'ils habitent au YWCA? Je peux vous donner l'assurance qu'ils ne veulent pas le dire. Ils sont gênés. Ces enfants aiment leur mère, mais ils sont gênés et ils ont honte.

Imaginez par ailleurs le sentiment de réconfort et de sécurité que peut avoir un enfant si on lui demande où il habite et qu'il peut répondre «J'habite au 21 Birchview», lieu où j'ai grandi à Toronto. Imaginez-vous comment il se sent. On trouve dans les refuges du pays des enfants qui déménagent 12 fois l'an. Ils n'ont aucune idée de ce que peut être un foyer.

Souhaitons-nous constituer un nouveau partenariat avec les villes? Il faut que les provinces s'engagent à fond de train dans ce sens. Des ententes ont été conclues avec des gouvernements provinciaux. Ils sont censés verser un montant égal à celui que nous avons fourni pour le logement à prix abordable. La majorité des provinces, encore une fois à l'exception de l'Ontario, versent leur montant de contrepartie et construisent des logements.

En Colombie-Britannique, 1 700 logements ont été construits en collaboration avec les villes de Victoria, Vancouver et Chilliwack, notamment. En Alberta, 420 logements ont été construits avec la grande collaboration des villes de Calgary, d'Edmonton et de Red Deer et du gouvernement provincial. En Saskatchewan, 200 logements sont en construction.

À Winnipeg, au Manitoba, 117 logements sont en cours de réalisation. Il y en aura beaucoup d'autres en raison du leadership exercé par le dirigeant de cette administration municipale.

Au Québec, plus de 1 500 logements sont en chantier. Cette province a pris les 160 millions de dollars que nous mettons à sa disposition et elle a versé une contribution égale en partenariat avec les municipalités, la province versant 120 millions de dollars et les municipalités, 40 millions de dollars. La province érige à l'heure actuelle 1 500 logements et s'est engagée à en construire 65 autres.

La Nouvelle-Écosse met de l'avant des programmes. Il y a notamment un projet pilote concernant l'accès à la propriété pour les travailleurs à faible salaire. Le Nouveau-Brunswick s'apprête à adopter des mesures. L'Île-du-Prince-Édouard a annoncé la construction de sept nouveaux logements le mois dernier à Charlottetown, en collaboration avec la municipalité.

Ne me dites pas que le gouvernement ne bouge pas, car je sais que ce n'est pas vrai. Le gouvernement a foi dans les cités et villes. Plus important encore, nous croyons dans les capacités des Canadiens. Nous collaborons avec eux dans le but de construire des logements à prix abordable et de fournir un système d'imposition juste et équitable à nos partenaires municipaux et provinciaux, soucieux que nous sommes de poursuivre l'édification de notre grand pays.

●(1100)

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'espère que tous les premiers ministres provinciaux ont entendu cette tirade haineuse sur l'incompétence des gouvernements provinciaux et leur incapacité à prendre une décision concernant des choses telles que la répartition des recettes de la taxe sur l'essence. Je trouve cela effroyable.

Le député vient de dire que le gouvernement paiera sa part si les provinces paient la leur. En Saskatchewan, nous devons fournir 40 p. 100 des fonds d'un programme gouvernemental dans une province qui compte maintenant moins d'un million de personnes et, bien souvent, nous n'y arrivons pas.

Les crédits

Si la Saskatchewan ne peut déterminer le pourcentage de la somme provenant de la taxe sur l'essence qui revient à cette province ou à une ville donnée, alors le député dit que le gouvernement de la Saskatchewan et tous les autres gouvernements sont totalement incompétents, que ce gouvernement veut traiter directement avec les municipalités. Ce n'est pas le rôle de notre Constitution, ni de ce gouvernement. Nul gouvernement ne peut faire abstraction des gouvernements provinciaux.

Permettez-moi de lire rapidement la motion. «Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait immédiatement entreprendre des discussions», et les députés devraient écouter attentivement la suite, «avec les provinces et les territoires afin de remettre aux municipalités[...]».

Il faut s'en tenir à cela. Nous ne dirions pas «Voici votre part de l'impôt sur la santé, mais vous devez l'utiliser ici et là». On ne le fait pas pour la santé, alors pourquoi le ferions-nous pour la taxe sur l'essence?

L'hon. Steve Mahoney: Monsieur le Président, j'ai l'impression d'avoir touché une corde sensible. Je ne suis pas étonné, mais, je dois le dire, j'ignore si le député se trouvait à la Chambre lorsque je suis intervenu ou s'il se flottait sur un nuage.

N'ai-je pas affirmé que la meilleure province au pays avec laquelle collaborer en matière de logements abordables est l'Alberta? N'ai-je pas affirmé que nous construisions des logements en coopération avec les gouvernements provinciaux et les municipalités dans toutes les provinces sauf l'Ontario? Voilà de quoi je me plains. C'est ma province d'origine qui ne fait pas son travail. Je ne connais pas l'origine de ce problème. Que fume-t-il là-bas? Nous avons d'excellentes relations avec la plupart des gouvernements provinciaux et nous continuerons dans cette voie.

Ces gens ne peuvent accepter «oui» comme réponse. Nous avons déclaré que nous serions en faveur de cette motion. Où est le problème? Nous l'appuyons. Nous estimons qu'elle correspond au bon sens. Le gouvernement la croit bien fondée.

Mais laissez-moi vous dire, collègues députés, que nous avons fait un tas d'autres choses pour lesquelles personne ne nous attribue de mérite et que personne ne reconnaît de l'autre côté. Il est temps qu'un plus grand nombre d'entre nous évoquent les mesures positives que le gouvernement a prises en signant des ententes de partenariat partout au pays. Nous n'ignorons pas les provinces. Nous collaborons avec elles à l'occasion d'ententes tripartites avec nos municipalités en vue du mieux-être de notre pays.

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, les propos du ministre me divertissent à tout coup. Dans un débat portant sur l'essence, il a beaucoup parlé de logement, j'imagine que c'est parce que bon nombre de ces logements sont chauffés au moyen d'un autre combustible, le gaz naturel.

Permettez-moi de faire une petite digression avant de poser ma question. Le problème, c'est que le ministre parle de la prestation fiscale pour enfants, que nous appuyons pleinement, mais il n'est pas sans savoir que cette prestation a été récupérée en Nouvelle-Écosse. Lorsque le gouvernement conclut des ententes avec les provinces, il doit veiller à ce que l'argent ne leur soit pas repris. Le ministre veut savoir pourquoi on ne reconnaît pas le mérite des libéraux. C'est simple, c'est parce que son gouvernement négocie avec les provinces, puis leur verse de l'argent qu'il s'empresse par la suite de récupérer, ce qui fait que la population n'obtient rien.

Ma question porte directement sur ce point. Je pense au nord de la Nouvelle-Écosse où les municipalités sont petites et peu peuplées. Si

le gouvernement fédéral, par l'entremise de l'ex-ministre des Finances, veut traiter directement avec ces municipalités, comment, d'après le député, ces gens obtiendraient-ils leur juste part des recettes fiscales dans le but d'améliorer leurs infrastructures et de prospérer?

• (1105)

L'hon. Steve Mahoney: Monsieur le Président, le député a parfaitement raison lorsqu'il parle du problème de la récupération. Je suis on ne peut plus d'accord.

Si j'ai parlé de logement dans ce débat, c'est parce que, tout d'abord, il s'agit de mon portefeuille, mais aussi, deuxièmement, parce qu'il s'agit d'un nouveau partenariat avec les municipalités, qu'il s'agisse de la taxe sur l'essence, des accords sur les logements de prix abordable, des crédits d'impôt pour enfants ou d'autre chose. Il s'agit de restructurer notre collaboration. Cela ne veut pas dire que nous devons traiter directement avec les municipalités. Nous avons une constitution à respecter et nous devons traiter avec nos partenaires provinciaux et les territoires. Nous le comprenons bien.

Cela veut dire cependant que, si nous réservons une partie du produit de la taxe sur l'essence aux municipalités, nous tenons à ce qu'elles la reçoivent. Nous ne voulons pas que cet argent soit récupéré sous une autre forme par la province. C'est tout. Il faut mettre en place des accords en conséquence.

La meilleure solution est d'amener tous les gouvernements provinciaux à s'associer à l'initiative et à signer. Je comprends les problèmes qui se sont posés en Nouvelle-Écosse. J'ai rencontré le ministre, qui a été reconduit dans ses fonctions, et je peux dire aux députés que nous collaborons pour obtenir des résultats concrets.

Quant au Canada rural, je soulignerai ceci. Je représente également Postes Canada. On a beaucoup parlé de la fermeture de bureaux de poste ruraux. Je donne tout de suite l'assurance à la Chambre que le gouvernement n'a aucunement l'intention d'en fermer. Ce doit être absolument clair. Les députés peuvent se fier à ma parole.

Nous n'allons pas négliger le Canada rural. Seulement 20 p. 100 de notre population habite dans les localités rurales, mais ce segment de la population est un élément essentiel de la personnalité, de l'âme de notre pays, un élément qui en fait la qualité, et nous sommes résolu à nous associer à cette population pour travailler avec elle.

M. Vic Toews (Provencher, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt les remarques du député, mais j'ai eu en fait beaucoup de mal à comprendre exactement ce qu'il voulait dire. D'une part, il disait que nous devrions conclure des ententes tripartites avec les provinces et les municipalités et, d'autre part, il disait que nous devrions donner l'argent directement aux municipalités.

Au Manitoba, par exemple, il y a une importante entente tripartite, mais il ne faut pas oublier d'où l'argent est venu. Le gouvernement fédéral a coupé le financement des soins de santé pour tous les membres des premières nations qui vivent hors réserve. Cela représentait des centaines de millions de dollars. Le gouvernement a donc plus d'argent à sa disposition, et il a décidé de remettre 25 millions de dollars. C'est l'argent qu'il dépensait auparavant pour les membres des premières nations vivant hors réserve, mais il a éliminé cette dépense en se déchargeant de cette responsabilité sur le dos de la province.

Les crédits

Je sais de quoi je parle. J'étais ministre provincial lorsque le gouvernement fédéral a fait cela aux membres de nos premières nations et au gouvernement du Manitoba. Il a coupé 100 millions de dollars et accepte maintenant d'en remettre 25 millions. Je dis donc merci beaucoup à un gouvernement qui, dans ce seul dossier, doit au moins 75 millions de dollars aux Manitobains.

L'hon. Steve Mahoney: Monsieur le Président, je ne vois pas comment le député peut dire qu'il n'a pas compris ce que je disais. Il me semble que c'était assez clair.

M. Vic Toews: Expliquez-le moi de nouveau.

L'hon. Steve Mahoney: Si le député prenait la peine d'écouter en cessant un instant de s'occuper de son ordinateur, il comprendrait.

C'est très simple. Il s'agit de mouvements de trésorerie. Lorsque nous avons signé un accord en matière de santé avec les gouvernements provinciaux, les fonds ont été placés dans enveloppes budgétaires et devaient être dépensés précisément pour ce à quoi ils étaient destinés. C'est de cela que je parle.

Si nous disons que nous sommes disposés à partager une partie de la taxe sur l'essence avec les administrations municipales, comment pourrait-on également dire aux gouvernements provinciaux qu'ils sont libres de transférer ces fonds à leur gré? Ce n'est pas possible. Nous voulons être sûrs que cet argent sera bien mis à la disposition des administrations municipales. Nous supposons que la plupart des gouvernements provinciaux souhaiteront également que les choses se déroulent ainsi.

Nous respectons la Constitution et le rôle des gouvernements provinciaux. Il s'agit de savoir où les mouvements de trésoreries seront dirigés. Je ne vois pas comment je pourrais être plus direct.

Permettez-moi également de faire observer que la Société canadienne d'hypothèques et de logement, par l'entremise du ministère des Affaires indiennes, consacre 127 millions de dollars par année à la création de logements abordables dans les réserves. Le député n'a pas lieu de prétendre que ce financement a été abandonné. À l'extérieur des réserves, en particulier dans les secteurs urbains, il existe des ententes signées représentant une valeur de 680 millions de dollars à l'échelle du pays, et le reste du financement est de 320 millions de dollars. Nous dépensons un milliard de dollars dans ce domaine et coopérons avec les communautés autochtones tant dans les réserves qu'à l'extérieur des réserves pour construire des habitations de qualité. Ces mesures doivent permettre d'établir des partenariats, de favoriser la qualité de la vie et, en dernier ressort, de bâtir un Canada encore meilleur.

• (1110)

[Français]

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, je voudrais vous indiquer, dès le départ, que je vais partager mon temps avec le député de Saint-Hyacinthe—Bagot.

Il me fait plaisir de prendre la parole sur cette motion présentée par l'Alliance canadienne qui contient énormément de choses. Il y a du bon et du mauvais. Cela va nous permettre d'aborder une question essentielle pour le Bloc québécois et pour l'ensemble des Québécois et des Québécoises, soit le déséquilibre fiscal.

J'aimerais relire la motion:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait immédiatement entreprendre des discussions avec les provinces et les territoires afin de remettre aux municipalités une partie de la taxe fédérale sur l'essence.

Il est clair que ce qu'il y a de bon dans cette motion, c'est que l'Alliance reconnaît, comme le Bloc québécois, qu'il y a un déséquilibre fiscal. Les provinces et les villes ont des besoins qui

ne peuvent être comblés actuellement à cause du manque de ressources financières des provinces et du Québec.

Par contre, ce qui est mauvais dans la motion de l'Alliance c'est qu'elle invite le fédéral à bafouer les compétences du Québec et des provinces. Il est bien dit de remettre directement aux municipalités une partie de la taxe, peut-être après des discussions avec les provinces et les territoires. Nous nous opposons totalement à ce lien direct entre le fédéral et les municipalités qui passe outre les provinces et le Québec. Cela n'est pas conforme à la Constitution canadienne. Nous sommes d'ailleurs à peu près les seuls à défendre encore ce texte en cette Chambre. L'article 92 est très clair à savoir que les municipalités sont de juridiction des provinces.

Deuxièmement, si nous appuyions cette motion, nous jouerions le jeu des libéraux, en particulier du futur premier ministre, le député de LaSalle—Émard, qui est le père du déséquilibre fiscal. À plusieurs reprises dans ses discours, il s'est avancé sur la question du versement directement aux municipalités—particulièrement les grosses villes—de sommes d'argent provenant du fédéral.

Troisièmement, le Bloc québécois va s'opposer à cette motion parce que le Québec n'est pas et ne sera jamais la courroie de transmission du gouvernement fédéral auprès des municipalités et de l'ensemble de la société québécoise.

Nous allons donc voter contre cette motion. Nous reconnaissons, comme l'Alliance canadienne, que nous faisons face à une situation où le gouvernement fédéral a trop de ressources par rapport à ses responsabilités. Il devrait effectivement transférer la taxe sur l'essence et des points d'impôt pour corriger la situation.

La motion aurait inclure cela, c'est-à-dire qu'on entreprenne des discussions pour corriger le déséquilibre fiscal. En rapatriant une partie de la taxe sur l'essence, cela pourrait faire en sorte que les provinces aient les moyens de travailler avec les municipalités à combler les besoins des villes et surtout des populations qui y habitent. Si cette motion avait été corrigée dans ce sens, nous n'aurions eu aucune difficulté à voter en sa faveur.

Comme je le mentionnais, il est très clair que cette motion est dangereuse. Je pense que l'intervention du secrétaire d'État l'a confirmé lorsqu'il a dit qu'ils allaient être d'accord avec la motion et qu'il est tout à fait normal que le gouvernement fédéral puisse envoyer directement de l'argent aux municipalités.

Cette motion de l'Alliance canadienne est un peu surprenante parce qu'elle joue le jeu des libéraux. Comme je le mentionnais, elle joue le jeu du futur premier ministre qui a manifesté à plusieurs reprises sa volonté de créer une alliance avec les grandes villes. Je pense que cela doit être dénoncé publiquement. Il l'a répété à Vancouver récemment.

J'ai d'autres citations. Je n'en nommerai que quelques-unes, mais on en a retrouvé qui datent du printemps 2003, d'autres de cet automne, de septembre 2003. Je vous énonce cette dernière citation de septembre 2003:

Ce que j'ai dit c'est qu'il va falloir partager une portion de la taxe fédérale sur l'essence. Mais ce qui est important vraiment, c'est que ça se fait dans un contexte vraiment d'une entente avec les municipalités et les provinces.

Dans cette citation, le futur premier ministre met sur le même pied les provinces et les municipalités. Je cite encore:

Et ça, il va falloir s'asseoir à la table pour regarder l'échéancier et les montants.

C'est le député de LaSalle—Émard, le futur premier ministre qui l'a dit. Comme je le mentionnais, c'est inacceptable pour nous parce que cela se fait au détriment des compétences du Québec et de la cohérence.

Les crédits

Lorsqu'on demande au gouvernement fédéral de ne pas empiéter dans les champs de compétence des provinces, en particulier du Québec, ce n'est pas simplement pour défendre la Constitution de 1867. D'ailleurs, on voudrait s'en débarrasser. Mais il faut qu'il y ait une cohérence aux plans économique et social.

Quand le gouvernement fédéral fait affaires directement avec les municipalités, comme avec toutes sortes d'autres institutions publiques ou parapubliques, il le fait selon ses priorités qui sont décidées en fonction d'une vision canadienne des choses, non pas en fonction d'une vision québécoise.

• (1115)

Quand on parle d'infrastructures, particulièrement des infrastructures municipales, cela a des retombées sur les plans économique et social. Tout cela doit s'intégrer dans un plan d'ensemble dont le gouvernement du Québec, par le biais de l'Assemblée nationale, doit décider en fonction de la vision québécoise du développement.

Non seulement cela se fait au détriment de la cohérence, mais cela se fait aussi au détriment des autres missions de l'État québécois et des provinces. Par exemple, quand on décide de faire cette alliance, que le futur premier ministre nous annonce, entre le gouvernement fédéral et les grandes villes canadiennes, dont probablement deux grandes villes québécoises, cela se ferait—si cela se réalisait, bien que cela ne se réalisera pas—, au détriment des régions du Québec.

Quand on choisit cette priorité, inévitablement les régions du Québec en paieront le prix. Parce que l'argent qui sera mis par le gouvernement fédéral directement selon la vision canadienne ne sera pas transféré au gouvernement du Québec, qui aurait vu à distribuer cet argent en particulier dans les régions, selon la vision québécoise.

Comme je le mentionnais, dans ce sens, la motion aurait du bon si elle avait visé directement à corriger le déséquilibre fiscal. En revanche, c'est intéressant de remarquer que la taxe de 1,5¢ du litre d'essence, instaurée par le futur premier ministre du Canada, le député de LaSalle—Énard, est l'exemple même du déséquilibre fiscal. Voilà une taxe totalement inutile, puisqu'elle avait été mise en place lors du budget du 27 février 1995 pour lutter contre le déficit et que le déficit est réglé depuis au moins sept ans au palier fédéral.

Cette taxe a permis au gouvernement fédéral d'aller chercher au Québec, chez les contribuables québécois, entre 1 milliard et 1,2 milliard de dollars. De tels montants auraient pu être utilisés à d'autres fins, soit par lesdits contribuables ou carrément repris dans le cadre de l'assiette fiscale du Québec. Cet argent, c'est une partie du déséquilibre fiscal, mais ce n'est pas tout le déséquilibre fiscal.

Quand on regarde l'évolution des revenus et des dépenses du gouvernement fédéral, si je remonte jusqu'à 2001 seulement, on constate que depuis que les libéraux sont au pouvoir le gouvernement fédéral a augmenté ses revenus de 53 p. 100. De 1993 à 2001, il y a eu 53 p. 100 d'augmentation des revenus du gouvernement alors que ses dépenses ont été réduites de 3 p. 100. Essentiellement, quand on regarde les réductions de dépenses, elles se sont faites à deux chapitres: le transfert aux provinces et la caisse de l'assurance-emploi, où on a carrément détourné les fonds au détriment des chômeurs, des employeurs et des travailleurs qui paient les cotisations.

Si je compare avec l'évolution des dépenses de programmes au Québec pendant la même période, celles-ci ont augmenté de 16 p. 100 et 71 p. 100 de cette augmentation est allée à la santé. En même temps, le gouvernement fédéral coupait dans les transferts; je l'ai mentionné. Ce furent des coupures de l'ordre de 24 milliards de dollars dont le tiers a été assumé par le Québec, alors que nous ne représentons que le quart de la population du Canada.

Cela fait en sorte que le gouvernement fédéral, s'étant désengagé pour régler son problème de finances publiques, n'assume plus maintenant que 14¢ par dollar investi en santé par le Québec et plus que 8¢ par dollar investi en éducation, et ce, malgré l'existence de surplus année après année. Par exemple, l'année dernière, on nous annonçait des surplus de l'ordre de quatre milliards de dollars. Finalement, au bout du compte, les surplus furent de 10,4 milliards de dollars, soit exactement ce que le Bloc québécois avait prévu. Comme je l'ai mentionné à plusieurs reprises, on a très peu de ressources en comparaison avec le ministère des Finances. Ce n'est donc pas du tout une erreur de la part de l'actuel ministre des Finances ou de l'ex-ministre des Finances; c'est une volonté de se soustraire au débat public pour ce qui est de ces surplus.

Cette année, le ministre des Finances nous annonce une journée que le surplus sera de trois milliards de dollars, alors qu'une autre journée, il nous annonce que le surplus sera de l'ordre de cinq milliards de dollars. Tout cela, pour éviter de corriger le déséquilibre fiscal. Quand on fait face à cette situation—et les Québécois y font face—, on sait très bien que le futur premier ministre ne voudra pas corriger la situation malgré le consensus au Québec concernant l'existence de ce déséquilibre fiscal. À ce moment-là, cela soulève une question chez les Québécoises et les Québécois: est-ce que quand la fondation craque, on s'amuse constamment à patcher les murs? Parce que tant qu'on n'aura pas réparé la craque de la fondation, les murs vont craquer.

C'est le choix du Bloc québécois et de beaucoup de Québécois, soit celui de la souveraineté du Québec, c'est-à-dire de corriger fondamentalement la fondation pour s'assurer que les murs seront solides et qu'on pourra se développer correctement.

• (1120)

[Traduction]

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, comme le sait le député, notre gouvernement est déterminé à collaborer avec les municipalités et les provinces. C'est d'ailleurs ce qui explique le succès connu par les programmes d'infrastructure ces dernières années.

Le député parle du désengagement du gouvernement fédéral. Il dit que nous avons essayé d'équilibrer nos livres aux dépens des provinces. Je lui ferai remarquer que l'ancien ministre péquiste des Affaires municipales, M. Trudel, a décidé, le 28 novembre 1996, de ne plus verser un remboursement de 43 p. 100 aux municipalités du Québec, sans même les consulter. Cela leur a coûté 76 millions de dollars et elles ont dû sabrer les services parce qu'elles avaient besoin de ce remboursement à cause de l'harmonisation de la TVQ et de la TPS.

Le lien de dépendance est clair. Sous le gouvernement péquiste, il n'y avait aucune garantie de financement stable. Aux termes du programme national d'infrastructure, nous aurons cette garantie, au moins. En effet, le ministre des Finances a annoncé en février un programme de 10 ans, qui sera bien entendu étoffé au fil des ans. Aux termes de ce programme, nous travaillerons avec nos partenaires municipaux et provinciaux.

J'aimerais que le député commente le fait que, au Québec, sous le PQ, les municipalités ne pouvaient jamais compter sur un financement stable de leur gouvernement. Je pourrais citer les propos de M. Vaillancourt, qui était à l'époque président de l'UMQ, quand il a dénoncé cette décision unilatérale.

Les crédits

[Français]

M. Pierre Paquette: Monsieur le Président, cette question me fait plaisir. C'est vrai que l'État québécois a pelleté un certain nombre de ses responsabilités dans la cour des municipalités. Toutefois, ce n'est pas le Parti québécois qui a commencé cela, c'est plutôt Claude Ryan lorsqu'il était ministre des Affaires municipales.

Ce sont les libéraux du Québec qui ont commencé cela. Ils n'avaient pas le choix puisque le gouvernement fédéral a coupé dans ses transferts aux provinces. Je donne l'exemple de l'année prochaine: l'actuel ministre des Finances, M. Séguin, nous a annoncé qu'il y avait une difficulté financière de trois milliards de dollars. Il a dit: «Je ne veux pas toucher à la santé, ni à l'éducation.» Nous sommes tout à fait d'accord avec lui.

Il reste neuf milliards de dollars pour trouver ces trois milliards de dollars. C'est impossible. Cela tombe bien, car le déséquilibre fiscal, soit la part qui revient au Québec, ce sont 2,5 milliards de dollars. Si le gouvernement fédéral transférait les points d'impôt aux provinces et au Québec en particulier, on n'aurait pas de difficultés financières au Québec.

Toutes les provinces du Canada éprouvent des difficultés financières, sauf l'Alberta. L'Ontario est en déficit et le Québec le sera probablement l'année prochaine. C'est le gouvernement fédéral libéral qui en est le principal responsable ainsi que le futur premier ministre, le député de LaSalle—Émard.

[Traduction]

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, le député parle de déséquilibre fiscal. Quand notre gouvernement a hérité d'un déficit de 42,5 milliards de dollars en 1993, son parti ne parlait pas de déséquilibre fiscal. Toutefois, maintenant que notre gouvernement a présenté six budgets excédentaires d'affilée, il parle de déséquilibre fiscal.

Le député sait pertinemment que le Québec, comme toutes les provinces, dispose de la même capacité fiscale que le gouvernement fédéral. S'il y a un déséquilibre fiscal, il n'existe que dans l'esprit des députés d'en face. La réalité est que le gouvernement québécois, comme tous les autres gouvernements, peut augmenter ses recettes puisqu'il en a le pouvoir. Heureusement, il y a maintenant au Québec un gouvernement avec lequel nous nous entendons et avec lequel nous pouvons nous asseoir et discuter de ce genre de questions concernant les paiements de transfert.

• (1125)

[Français]

M. Pierre Paquette: Monsieur le Président, j'aimerais rappeler au secrétaire parlementaire que l'actuel ministre des Finances du Québec, c'est M. Séguin. C'est lui qui a rédigé le rapport à la demande du gouvernement du Parti québécois. Ce rapport démontre, noir sur blanc, le déséquilibre fiscal et obtient le consensus partout au Québec.

Les seuls qui sont en désaccord, ce sont les libéraux fédéraux. Ceux du Québec suivent malheureusement la marche. Par conséquent, on ne nous racontera pas d'histoires. Le gouvernement fédéral a réussi à régler son problème de déficit en pelletant dans la cour des provinces. Il le fait encore.

Je cite en exemple le rapport de l'Association médicale du Canada. Cela ne vient pas du Parti québécois ou du Bloc québécois. Il s'agit d'un mémoire que cette association a déposé au Comité permanent des finances. Voici ce qu'elle dit:

Au lieu de réinvestir dans la santé publique, le gouvernement fédéral prévoit une réduction des dépenses ministérielles dans ce domaine. Selon les prévisions de

dépenses du gouvernement du Canada, les dépenses consacrées à la santé publique diminueront en fait en 2005-2006 en dollars courants, pour atteindre leur niveau le plus bas en une décennie.

On voit que le gouvernement actuel continue à pelleter les problèmes dans les provinces et au Québec. Il a l'argent pour régler le problème, mais il met la priorité sur la dette et sur les baisses d'impôt.

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Monsieur le Président, avec un discours aussi enthousiaste, comment ne pas l'être aussi? Et comment aussi ne pas être atterré par ce qu'on entend de l'autre côté de la Chambre?

J'écoutais tantôt mon collègue libéral qui disait que les provinces avaient les mêmes moyens que le gouvernement fédéral. C'est faux. On a acculé les provinces, on les a coincées, tant et si bien que la plupart des provinces, à l'heure actuelle, se retrouvent dans une difficulté financière sérieuse.

Les problèmes financiers à Québec résultent justement du manque de stabilité dans les transferts fédéraux et aussi de l'importance de ces transferts qui ont diminué comme une peau de chagrin, depuis 1995 en particulier.

L'artisan de ces coupures, l'artisan des problèmes qu'éprouvent les gouvernements du Québec et des provinces canadiennes sauf l'Alberta, c'est le député de LaSalle—Émard. C'est lui qui était ministre des Finances. Lorsqu'il arrivera à la tête du Parti libéral, ce ne sera pas un jeunot; ce ne sera pas quelqu'un qui est vierge sur le plan politique. Ce sera quelqu'un avec une histoire qui le suivra.

C'est quand même honteux de voir que cet homme, qui prétend vouloir prendre la tête de ce gouvernement, annonce qu'il négociera directement avec les municipalités, qu'il transférera une partie de la taxe sur l'essence aux municipalités, alors que ce même homme a privé les gouvernements du Québec et des provinces d'un montant d'environ 25 milliards de dollars, depuis 1995, en transferts nets aux provinces pour financer, entre autres, la santé. Les personnes malades, c'est du concret. Il y a eu des coupures de 25 milliards de dollars dans les transferts en santé, en éducation et pour aider les plus mal pris de la société.

Il vient nous dire que le gouvernement du Canada a l'intention d'investir dans les municipalités une partie de la taxe sur l'essence. Si cet homme était sérieux, si cet homme ne faisait pas uniquement un exercice de visibilité et de popularité de son soi-disant nouveau gouvernement, il réglerait le problème du déséquilibre fiscal.

Le problème du déséquilibre fiscal n'est pas quelque chose de virtuel. Trop d'argent entre dans les coffres d'Ottawa par rapport à ses responsabilités, et pas assez d'argent entre dans les coffres du Québec par rapport aux responsabilités majeures que sont la santé, l'éducation et l'aide à ceux qui ont les revenus les plus faibles de la société. Il pourrait régler ce problème.

Tel est le problème. Il y a trop d'argent qui entre dans les coffres fédéraux par rapport aux responsabilités. Il y en a tellement trop qu'on fait des annonces par-ci, par-là, on dit qu'on va en donner directement aux municipalités, qu'on va investir dans l'éducation directement. Qu'on vienne se mêler de l'éducation de ma petite fille de 7 ans, et je peux vous dire que je serai devant le gouvernement fédéral pour lui dire que ce n'est pas de ses affaires! Il y a une Constitution.

Les crédits

Comme le disait mon collègue de Joliette tantôt, c'est quand même assez aberrant. Nous sommes des souverainistes. Nous voulons sortir de ce régime et nous en sommes rendus, à cause des attaques répétées au niveau des champs de juridiction des provinces, à être les seuls dans ce Parlement voulant que la Constitution canadienne soit respectée. Mais quelle situation ridicule! Il y a un contrat, et quand on a un contrat, il y a des règles à suivre.

L'article 92 de la Constitution est très clair à cet égard: les municipalités sont la responsabilité des provinces. Qu'on arrête de vouloir s'ingérer continuellement. Si on veut régler le problème, j'ai une petite recette à proposer au député de LaSalle—Émard, futur premier ministre et ex-ministre des Finances, qui est justement le père de la catastrophe des finances publiques des provinces et du gouvernement du Québec. J'ai une suggestion à lui faire. Elle n'est pas nouvelle, mais nous y avons adhéré.

Quand l'actuel ministre des Finances du Québec a signé le rapport qui porte son nom, le rapport Séguin, il a dit qu'il y avait deux choix pour régler la situation de façon durable. La première option serait que le gouvernement fédéral transfère des points d'impôt, en particulier l'impôt sur le revenu. On y reviendra tout à l'heure parce que c'est un problème du déséquilibre profond au niveau de la structure fiscale de l'impôt sur le revenu. La deuxième solution proposée serait qu'on nous donne les recettes de la TPS.

En faisant cela, on vient de régler le problème une fois pour toutes. Il n'y a plus de problème de déséquilibre fiscal, et les provinces et le gouvernement du Québec peuvent rencontrer leurs responsabilités et peuvent régler le problème une fois pour toutes.

C'est récurrent. Les recettes de la TPS augmentent année après année, tout comme l'impôt sur le revenu. C'est cela, le gros problème. S'il y a trop d'argent qui entre à Ottawa, il y a un facteur majeur. En fait, il y en a deux: il y a un facteur de coupures, sur lequel on reviendra tantôt, mais il y a aussi un facteur de structure fiscale.

L'impôt fédéral sur le revenu, si on prend l'exemple du Québec, représente environ 58 p. 100 de l'impôt sur le revenu prélevé en territoire québécois, contre 42 p. 100 dans les coffres du gouvernement du Québec. Ce sont l'impôt fédéral sur le revenu et la TPS qui augmentent le plus année après année.

• (1130)

Le déséquilibre fiscal qu'on voit aujourd'hui n'est que la pointe de l'iceberg. Cela se poursuivra à cause de la structure même de la fiscalité.

Ainsi, 58 p. 100 de l'assiette fiscale augmente à un rythme croissant. C'est supérieur aux autres rentrées fiscales du gouvernement fédéral. Cela fait beaucoup d'argent année après année.

On a eu un surplus de 10 milliards de dollars pour le dernier exercice financier. Mon collègue, le député de Joliette, me dit que ses estimations parlent de six à sept milliards pour l'année prochaine. On pourrait même envisager autre chose, car il semblerait qu'il y aura une reprise économique au cours de l'année. Cela ira en augmentant.

Si on réglait cela, c'est-à-dire de donner les recettes de la TPS au gouvernement du Québec, il n'y aurait plus de problèmes avec les municipalités. Je peux comprendre les municipalités, car moi-même j'ai des représentants municipaux qui me disent: «On apprécierait d'avoir un peu plus d'argent». Je comprends cela, mais la façon la plus efficace, la plus stable et la plus intelligente de régler le problème afin de garantir la pérennité de la solution, c'est de régler une fois pour toutes les iniquités au niveau des rentrées fiscales

fédérales par rapport à celles du gouvernement du Québec et des provinces.

Sinon, on reste toujours au même point. Il faut quémander auprès du gouvernement fédéral. Les contribuables québécois veulent avoir des services en santé et en éducation. Ils veulent qu'on soutienne les plus démunis et que les municipalités, qui offrent des services directs à la population, soient en mesure de les offrir.

On doit régler une fois pour toutes ces problèmes. La seule façon consiste à redonner au gouvernement du Québec et aux provinces la part des impôts et des taxes payés par les Québécois, les Québécoises, les Canadiens et les Canadiennes. Il faut redonner cette part aux gouvernements qui offrent les services les plus directs, c'est-à-dire le gouvernement du Québec et les gouvernements des provinces.

Je soutiens les municipalités qui demandent plus d'argent. Je les comprends, car elles offrent des services à un niveau micro, tout près des gens. Ils veulent de l'argent et nous ferons tout pour qu'ils en obtiennent plus tout en respectant les contrats. Sinon, c'est l'anarchie. À l'heure actuelle, le contrat principal qui doit guider le gouvernement fédéral, c'est la Constitution, c'est l'article 92.

Donc, s'il y a des transferts d'argent, il ne faut pas qu'il s'agisse de montants ridicules comme ce que proposait le député de LaSalle—Émard, soit une partie de la taxe sur l'essence. Il faut que le montant soit appréciable pour régler une fois pour toutes le déséquilibre fiscal. Il faut que ce montant soit versé au gouvernement du Québec et aux provinces. Il ne faut pas négocier sans consulter les gouvernements.

Je pense que les Québécois et les Québécoises réalisent qu'à force d'amenuiser les pouvoirs de l'Assemblée nationale, la seule assemblée représentée à 100 p. 100 par des Québécois et des Québécoises, la seule voix nationale—on dit l'Assemblée nationale —, la seule voix de la nation québécoise, on réduit l'identité des Québécoises et des Québécois. Cela veut aussi dire qu'on réduit à néant l'instrument principal de notre pérennité. C'est ce qu'ils sont en train de faire. C'est ce que le député de LaSalle—Émard veut faire. On est en train de réduire au minimum les pouvoirs de l'Assemblée nationale, alors qu'on devrait les renforcer.

C'est pour cela qu'une telle motion est inacceptable. Nous, du Bloc québécois, allons nous battre pour que les contribuables québécois aient l'argent qui leur revient. Il n'est pas normal de payer trop d'impôts au gouvernement fédéral et il n'est pas normal que le Québec soit appauvri par des gestes fédéraux, alors que les surplus leur sortent par les oreilles. Nous avons des services à rendre à notre population. Les gens veulent en avoir pour leur argent.

Par conséquent, réglons le problème de déséquilibre fiscal et il n'y aura plus de problèmes dans les municipalités. Ceux de l'autre côté qui trouvent cela drôle, on a des nouvelles pour eux. On va faire la prochaine campagne électorale. On va la faire avec les vraies affaires, par exemple. On va dire que le député de LaSalle—Émard, ancien ministre des Finances et futur premier ministre, est responsable de tous les maux. On dira que c'est à cause de lui que la santé et l'éducation sont sous-financées. On dira que c'est à cause de lui que le projet de congés parentaux a avorté au Québec. On dira que c'est à cause de lui s'il n'y a pas suffisamment de logements sociaux et que c'est lui qui nous ment effrontément lorsqu'il dit qu'il veut régler les problèmes, alors qu'il est la cause des problèmes liés au déséquilibre fiscal.

Les crédits

● (1135)

Le président suppléant (M. Bélair): J'aimerais rappeler aux députés de faire les bons choix de mots. Ce que vient de mentionner le député de Saint-Hyacinthe—Bagot est à la limite de l'acceptable. J'aimerais donc demander aux députés de faire attention.

L'honorable député de Joliette a la parole.

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, depuis février 2003, certains libéraux nous disent que le problème est réglé en santé puisqu'il y a eu un arrangement entre les premiers ministres des provinces et le gouvernement fédéral. Rappelons que ce fut fait avec un couteau sur la gorge.

Le député de Saint-Hyacinthe—Bagot trouve-t-il normal que l'actuel ministre des Finances fasse du chantage à peine dissimulé en nous disant que si les surplus dépassent trois milliards, les deux milliards promis seront accordés aux provinces dans le domaine de la santé? Si les surplus sont inférieurs à trois milliards, tant pis, les provinces devront se débrouiller pour gratter les fonds de tiroirs ou couper dans d'autres missions, comme par exemple les missions municipales, pour être capables de dispenser les soins de santé. Est-ce qu'il trouve cela normal?

M. Yvan Loubier: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Joliette pour sa question. Non, ce n'est pas normal. Ce n'est pas normal que de l'autre côté, on vienne nous parler de stabilité dans le financement. J'écoutais le secrétaire parlementaire, tout à l'heure, qui parlait d'arrangements stables et d'autres choses. Il n'y a rien de plus instables que les transferts fédéraux.

Une année, c'est 800 millions de dollars. Il y a deux ans, une enveloppe de 800 millions de dollars a été dégelée. On a dit que l'année prochaine, on verrait, parce qu'on ne savait pas ce qu'il y aurait comme situation financière. Comment voulez-vous gérer un État comme cela? Comment peut-on gérer un État québécois comme cela? Comment peut-on gérer un système de santé de cette façon-là, en ne sachant pas que cette année, on a 800 millions de dollars, et l'année prochaine, on ne sait pas ce qu'on va avoir?

Vous engagez des médecins, vous investissez dans de l'équipement médical amortissable sur 10 ou 15 ans et vous ne savez pas si vous aurez assez d'argent l'année suivante pour maintenir ces engagements et investir les annuités nécessaires pour financer les équipements médicaux. Cela ne se gère pas comme cela. On ne peut pas gérer à la petite semaine, au gré des surplus. Le chantage est éhonté. Mais il faut s'attendre à ce que dans l'avenir, ce chantage devienne institutionnalisé.

L'argent leur sort par les oreilles et là, ils sont malades de visibilité de l'autre côté de la Chambre. Ils veulent que le ministre montre sa face quand il dépose un chèque, que le drapeau canadien apparaisse partout, qu'on placarde quasiment les hôpitaux de drapeaux canadiens. Ils sont rendus dans les écoles primaires. Il faut le faire! Mais c'est maladif.

Des services aussi essentiels que les soins de santé et l'éducation ne peuvent pas être gérés à la petite semaine ou avec le couteau sur la gorge comme le ministre des Finances se plaît à nous le dire tous les jours: «On va voir, mais on ne sait pas». Voyons!

[Traduction]

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le député semble davantage préoccupé par les dogmes et la philosophie de la faillite que par l'état des gouvernements municipaux dans la province de Québec. À titre d'exemple, le PQ a aboli sans consultation, en 1996, un remboursement de 43 p. 100 aux municipalités.

Si le député se préoccupait vraiment de l'état de l'infrastructure et de l'état des villes dans la province de Québec, il collaborerait avec le gouvernement fédéral, avec l'UMQ et les autres parties prenantes au Québec, afin d'assurer la stabilité du financement, mais il se préoccupe plutôt de questions de compétence. Ce qui l'intéresse, ce n'est pas l'état des routes, des terrains de jeu ou des égouts, mais l'idéologie, une idéologie qui a assurément été rejetée à cause du traitement catastrophique que le PQ a réservé aux municipalités.

J'aimerais savoir ce qu'en pense le député.

● (1140)

[Français]

M. Yvan Loubier: Monsieur le Président, c'est un dogme que de se préoccuper des personnes malades qui n'ont pas de soins adéquats à cause des coupures fédérales? C'est un dogme de ne pas permettre aux jeunes parents d'avoir un régime de congé parental adéquat, alors qu'on a tout à fait le droit d'avoir 50 millions de dollars de la Caisse d'assurance-emploi, la caisse dans laquelle on pique tous les ans? Cette année, on va voler trois milliards de dollars. Ça aussi c'est un dogme lorsqu'on dénonce les agissements du gouvernement fédéral?

C'est un dogme de dire que toutes les provinces, avec une exception, l'Alberta, sont en difficultés financières à l'heure actuelle, à cause des coupures de 25 milliards de dollars depuis 1995, aux transferts pour financer la santé, l'éducation et l'aide sociale? C'est un dogme cela? Ce n'est pas se préoccuper du bien-être des gens? C'est honteux d'avoir une intervention comme celle-là. Ce ne sont pas des dogmes.

Nous, du Bloc québécois, nous sommes au seul et unique service des Québécois et des Québécoises. C'est notre souci, même la nuit. On en rêve au bien-être des Québécois et des Québécoises.

Lui, par exemple, je ne sais pas de quoi il rêve. Mais en tout cas, son pays virtuel ne ressemble pas au pays réel. Le pays réel, c'est un pays avec un taux de pauvreté qui est inacceptable pour un pays comme le Canada. Le réel, c'est que ce sont des gens, en particulier des personnes du troisième âge, qui n'ont pas de soins adéquats, qui n'ont pas le supplément de revenu minimum garanti parce qu'on a leur a caché ce droit-là pendant des années. C'est cela le vrai pays.

[Traduction]

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole et d'appuyer la motion qui propose de remettre aux municipalités canadiennes une partie de la taxe sur l'essence. Cette taxe est l'un des facteurs du déséquilibre fiscal. Je suis entièrement d'accord avec mes collègues du Québec: il y a bel et bien déséquilibre fiscal au Canada entre le gouvernement fédéral et les provinces. Je partage à ce sujet l'avis du ministre libéral des Finances du Québec.

[Français]

Je suis d'accord avec le ministre des Finances du Québec, M. Yves Séguin. On doit s'occuper de la question du déséquilibre fiscal. Ce n'est pas honnête d'avoir un gouvernement fédéral qui a presque tous les pouvoirs pour prélever des fonds et un autre niveau de gouvernement pour les provinces qui ont toutes les responsabilités à l'égard des services essentiels comme les systèmes de santé et d'éducation.

Les crédits

[Traduction]

Il est inacceptable que le gouvernement fédéral ait le pouvoir de lever des fonds et détienne presque tous les leviers fiscaux, alors que la Constitution impose tellement d'obligations aux provinces, notamment celle d'assurer les services essentiels en santé et en éducation. Les coûts de ces services augmentent. Les réductions, par le gouvernement fédéral, des paiements de transfert aux provinces combinées à l'augmentation rapide des coûts des services essentiels dispensés par les provinces ont engendré un énorme déséquilibre fiscal entre le fédéral et les gouvernements provinciaux. J'y reviendrai un peu plus tard.

Tout d'abord, les municipalités subissent, depuis 10 ou 20 ans, une augmentation marquée de leurs dépenses en infrastructure et en immobilisations. Or, les gouvernements municipaux possèdent encore moins de leviers financiers que les gouvernements provinciaux.

Lorsque des réductions fédérales entraînent des compressions provinciales et, par voie de conséquence, une diminution des recettes des municipalités, ce sont ces dernières qui supportent le poids ultime de ces réductions. En effet, les municipalités ne disposent d'aucun moyen d'accroître leurs recettes, si ce n'est l'augmentation de l'impôt foncier.

Dans bien des cas, les programmes d'infrastructure sont entachés de sectarisme et d'ingérence politique. C'est une des lacunes du système. Les municipalités savent exactement où doit et où devrait être investi l'argent consacré aux infrastructures, mais le gouvernement fédéral intervient excessivement pour dire où cet argent devrait être investi. Je crois que le sectarisme y est pour quelque chose dans les programmes d'infrastructure et, en fin de compte, il réduit l'efficacité de ces programmes.

Avec les programmes d'infrastructure, le gouvernement semble jouer à distribuer des bonbons. Ces programmes surgissent à plusieurs années d'intervalle et les municipalités s'empressent de présenter des demandes de financement. Il est tout simplement inacceptable d'adopter ce genre d'approche cyclique au financement d'importants travaux d'infrastructure et à l'investissement dans ces derniers.

Il devrait exister un programme permanent ou un moyen permettant aux municipalités d'obtenir les fonds dont elles ont besoin pour effectuer les investissements importants qui s'imposent. Le gouvernement ne devrait pas adopter cette approche cyclique de distribution des bonbons, où les municipalités se précipitent à plusieurs années d'intervalle pour obtenir des fonds lorsque ces programmes d'infrastructure sont mis sur pied. Ce serait un pas dans la bonne direction.

Nous devons également reconnaître que les municipalités et les administrations municipales, qui sont le plus près des gens touchés par ces décisions, sont mieux en mesure de savoir où dépenser l'argent. Il y a également une question de responsabilité démocratique, à savoir que le gouvernement qui est chargé d'assurer le service devrait pouvoir recueillir les recettes. À défaut de cela, il n'y a pas de responsabilité démocratique. Il est difficile de tenir un politicien municipal, voire un politicien provincial ou fédéral, responsable des décisions qui sont prises.

J'estime également que nous devrions collaborer avec les provinces et envisager la possibilité d'émettre des obligations municipales libres d'impôt fédéral ou assorties d'avantages fiscaux. Ces obligations existent aux États-Unis. Les obligations municipales libres d'impôt aident des municipalités d'un peu partout aux États-Unis à recueillir des milliards de dollars pour les investir dans

l'infrastructure. L'avantage de ce système, c'est qu'il représente un transfert indirect du gouvernement fédéral aux municipalités, car les obligations sont libres d'impôt fédéral.

Le pouvoir incombe en dernier ressort à la municipalité, à l'administration municipale et aux dirigeants municipaux, qui peuvent savoir de combien d'argent ils ont besoin et où l'investir. Ces obligations sont réglementées par l'entremise d'agences de cotation. Ce système est avantageux pour les investisseurs canadiens. Il constitue un autre investissement relativement sûr et sans danger pour les investisseurs canadiens.

● (1145)

Ces obligations seraient profitables pour les investisseurs. Elles le seraient également pour les municipalités et certainement pour les Canadiens. Les Canadiens seraient mieux servis par leurs municipalités qui seraient en mesure de recueillir de l'argent et d'investir dans le genre d'infrastructure qui répond à leurs besoins uniques.

C'est une idée que nous devons étudier tant à la Chambre qu'en comité. Nous pourrions déterminer si cela serait possible ou non, et quels seraient les avantages ou les désavantages, le cas échéant, d'émettre des obligations municipales libres d'impôt fédéral ou assorties d'avantages fiscaux au Canada. C'est une proposition que nous pourrions étudier dans notre quête de solutions au problème de l'infrastructure municipale.

Le problème de l'infrastructure est très important. Nous avons souffert d'un important manque de fonds dans le domaine de l'infrastructure et de l'entretien au Canada. Je ne crois pas qu'il y ait une seule municipalité au pays qui n'ait jamais eu de graves problèmes à satisfaire ses besoins fondamentaux en matière d'infrastructure. Je parle ici de besoins au chapitre de l'eau et des égouts, des besoins que l'on ne peut se permettre d'ignorer.

Les conséquences de l'inaction sur les plans de l'entretien préventif et de l'investissement permanent mènent en plus à une dégradation de l'infrastructure. Il est très mauvais sur le plan économique de laisser s'accroître les besoins de nos municipalités au chapitre de l'infrastructure et la qualité de l'infrastructure canadienne se dégrader.

Qu'il s'agisse des autoroutes, des systèmes d'égout ou de l'alimentation en eau, il est tout simplement néfaste d'un point de vue économique de ne pas prévoir un mécanisme de financement permettant aux gouvernements fédéral et provinciaux de percevoir les fonds dont ils ont besoin pour financer l'infrastructure dont leurs électeurs ont besoin.

J'aimerais revenir à la question du déséquilibre financier qui existe entre le gouvernement fédéral et les provinces. Il n'est pas très logique d'avoir un gouvernement fédéral qui n'a pas réussi à régler certains problèmes comme les différends commerciaux, qui n'a pas encore réussi à mettre sur pied une politique étrangère cohérente qui servirait les intérêts nationaux des Canadiens et qui n'a pas pu investir suffisamment d'argent dans ses forces armées, ni les gérer adéquatement. Il n'est pas très logique de garder un gouvernement qui n'a pas été très efficace dans ces trois domaines purement fédéraux que sont le commerce, la politique étrangère et les forces armées, pour ne nommer que ceux-là.

Il ne me semble pas très raisonnable de voir un gouvernement qui a échoué dans ces domaines s'ingérer dans des domaines de compétence exclusivement provinciale tels que la santé et l'éducation. Cette ingérence montre un manque de respect pour les compétences des provinces, qui sont enchâssées dans la Constitution.

Les crédits

Au-delà de cet argument, il s'agit d'une mauvaise politique économique puisqu'à l'instar des gouvernements municipaux, qui sont les mieux placés pour connaître leurs besoins d'infrastructure et les meilleurs moyens de répondre à ces besoins, les gouvernements provinciaux sont souvent les mieux placés pour analyser leur situation unique et pour proposer, dans certains cas, de nouvelles approches dans les domaines de la santé et de l'éducation.

Les provinces ne devraient pas être continuellement obligées de se battre contre un gouvernement fédéral qui veut s'ingérer dans le domaine de la santé et de l'éducation, puisque ces domaines de compétence sont de leur ressort aux termes de la Constitution. D'un point de vue fiscal, une telle ingérence est déraisonnable.

Les provinces doivent être mieux respectées. Elles doivent être encouragées à essayer de nouvelles approches, que ce soit dans le domaine de la santé ou de l'éducation.

N'oublions pas que le régime d'assurance-maladie, notre régime de soins de santé socialisé national, est né d'une expérience menée en Saskatchewan. Les expériences que font les provinces, que ce soit en santé, en éducation ou dans d'autres domaines de politique publique, peuvent donner lieu à des politiques nationales. Pour cela, néanmoins, il faut encourager les provinces à essayer de nouvelles approches.

On doit respecter les provinces non seulement parce qu'elles sont les plus aptes à analyser leur propre situation et à faire les investissements appropriés dans les domaines appropriés, mais aussi pour le rôle de laboratoire de politique publique qu'elles peuvent jouer. En fait, on doit miser sur ce type d'approche entrepreneuriale qui semble mieux fonctionner au niveau provincial qu'au niveau fédéral, surtout dans les domaines de la santé et de l'éducation.

• (1150)

Par conséquent, je pense que nous avons besoin d'une nouvelle approche en matière de relations fédérales-provinciales. Celles-ci devraient être fondées sur le respect et la reconnaissance de ce qui est un rôle adéquat pour les provinces, non seulement dans l'optique constitutionnelle, mais aussi du point de vue fonctionnel.

Nous devrions examiner comment élaborer de meilleures politiques gouvernementales dans une vaste gamme de secteurs, en travaillant avec les provinces à titre de laboratoires chargés de tester les nouvelles approches en matière de politiques gouvernementales et de pratiques exemplaires. Nous devrions encourager l'échange d'informations entre les provinces et le gouvernement fédéral, là où il a un rôle à jouer, par exemple, pour aider à déterminer les modèles des pratiques exemplaires dans le monde entier.

Je pense que le gouvernement fédéral pourrait déterminer certaines pratiques exemplaires à l'échelle internationale, que ce soit dans le domaine des soins de santé, dans celui de l'éducation ou dans tout autre secteur, et même de nouvelles approches concernant les investissements dans les infrastructures, et mettre du financement à la disposition des provinces, dans le cadre d'un projet pilote, si ces dernières veulent mettre à l'essai une nouvelle approche dans un domaine particulier.

Ce serait très différent de l'approche qui consiste à imposer de force aux provinces des plans fédéraux grandioses destinés à régler les problèmes. Les provinces pourraient ainsi faire volontairement l'essai de nouvelles approches, participer à leur élaboration ou s'inspirer de certaines des grandes solutions élaborées à l'extérieur de nos frontières pour régler divers problèmes. Voilà une autre idée sur la façon dont nous devrions envisager les relations fédérales-provinciales.

Un des aspects que nous devrions toujours prendre en considération, c'est le principe de l'obligation de rendre compte en démocratie. Je vais donner un exemple concernant les relations fédérales-provinciales. Supposons qu'en Ontario, un électeur va rencontrer son député provincial pour se plaindre du système de soins de santé, le député provincial lui dira que l'Ontario n'y est pour rien, que c'est la faute du gouvernement fédéral qui réduit les transferts aux provinces. Le même électeur ira alors voir le député fédéral de sa circonscription ontarienne pour se plaindre du système de soins de santé et des réductions de transferts aux provinces. Le député fédéral dira peut-être tout simplement que ce n'est pas la faute du gouvernement fédéral, mais celle du gouvernement provincial. Il s'ensuit d'interminables accusations. Au bout du compte, l'électeur ne sait pas qui blâmer ni qui est responsable de quoi.

Les gouvernements provinciaux qui font face à l'électorat tous les trois ou quatre ans—et que Dieu vienne en aide aux provinces qui ne font pas tout leur possible pour offrir des soins de santé et des services d'éducation de la meilleure qualité qui soit, car il s'agit là de deux secteurs de la politique gouvernementale à l'égard desquels les Canadiens sont très exigeants—doivent répondre de ces questions à leurs électeurs.

Il y a donc tout lieu de croire qu'ils feront de leur mieux pour offrir les meilleurs soins et la meilleure éducation possibles à leurs citoyens. S'ils avaient accès aux fonds nécessaires à cette fin, nous pouvons être sûrs que les gouvernements provinciaux déploieraient tous les efforts voulus pour offrir les meilleurs services qui soient.

Le gouvernement fédéral doit renoncer à son attitude patriarcale, oublier son rôle de nourrice et cette idée qu'il en sait plus que les autres dans une vaste gamme de domaines. Non seulement il respecterait ainsi les compétences des provinces, mais il permettrait également aux Canadiens de profiter de meilleurs services, d'une meilleure infrastructure, de meilleurs soins de santé et d'une meilleure éducation.

Pour toutes sortes de raisons, il est parfaitement sensé de trouver des moyens d'aider les provinces et les municipalités à réunir les sommes nécessaires pour offrir les services réclamés par la population.

On pourrait aussi débattre à un autre moment à la Chambre de la façon de modifier le régime de péréquation au Canada afin de respecter le principe fondamental voulant que les niveaux de services offerts correspondent aux niveaux d'imposition partout au Canada.

• (1155)

Il faut revoir cette approche statique où l'on perçoit les provinces comme des bénéficiaires que l'on essaie d'aider à développer leur économie et à atteindre la prospérité. Il faut que les provinces passent du rôle de bénéficiaire à celui de contributeur au régime de péréquation, au lieu d'accepter tout simplement que ce régime continue d'assurer des niveaux d'imposition égaux pour les services obtenus. Plutôt que de se contenter de cela, les provinces devraient chercher à renverser la vapeur et à se doter des outils nécessaires pour développer leur potentiel industriel et ainsi passer de bénéficiaires à contributeurs.

C'est un sujet dont on pourrait débattre un autre jour, un sujet important, compte tenu du fait surtout que les niveaux d'imposition ont maintenant une plus grande incidence sur la croissance et l'économie qu'il y a 10 ou 20 ans.

Affaires courantes

Il s'agit de faire preuve de respect à l'égard des administrations municipales, de leur permettre de recueillir les sommes qui doivent être investies dans l'infrastructure offerte à la population. C'est une mesure fiscale de bon aloi. Elle a plein de bon sens dans le contexte de la responsabilisation en démocratie, et nous sommes donc d'accord avec cette motion.

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je demande le consentement unanime de la Chambre pour revenir aux déclarations de ministres afin de permettre au ministre de la Défense nationale de faire une brève déclaration et à un porte-parole de chaque parti de répliquer à cette déclaration.

Le Président: Y a-t-il consentement unanime pour revenir aux déclarations de ministres?

Des voix: D'accord.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LA DÉFENSE NATIONALE

L'hon. John McCallum (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais remercier tous les partis à la Chambre d'avoir rapidement prévu du temps aujourd'hui pour parler d'une question qui tient à coeur à tous les Canadiens.

J'ai le triste devoir d'informer la Chambre et les Canadiens que les soldats canadiens servant en Afghanistan ont subi des pertes.

Alors qu'ils étaient en patrouille aujourd'hui, deux soldats ont été tués et trois autres ont été blessés. Tous les détails ne sont pas encore connus, mais on me dit que la vie des blessés n'est pas en danger. Il semble que le véhicule des victimes ait heurté un engin explosif.

Les deux soldats tués sont le sergent Robert Alan Short et le caporal Robbie Christopher Beerenfenger. Les blessés sont le caporal Thomas Jared Stirling, le caporal-chef Jason Cory Hamilton et le caporal Cameron Lee Laidlaw.

• (1200)

[Français]

Je sais que je parle au nom de tous les députés quand j'exprime ma douleur profonde au sujet de cette nouvelle. Mais je sais aussi que la douleur que nous ressentons est minime en comparaison de la douleur de leurs familles et de leurs amis.

[Traduction]

Nous avons décidé de déployer des troupes en Afghanistan en sachant fort bien qu'il s'agissait d'une mission dangereuse. Nous avons participé dès le départ à la campagne contre le terrorisme. Le Canada a été en premières lignes avec des navires patrouillant le golfe Arabo-Persique et des troupes au sol dans ce pays en difficulté qu'est l'Afghanistan, pour défendre nos valeurs et nous acquitter de notre devoir.

La mission en Afghanistan est essentielle à la sécurité du Canada. Même si ce n'est pas évident à première vue, lorsque nos soldats patrouillent les rues de Kaboul, ils veillent indirectement sur la sécurité des rues au Canada.

Comme elles l'ont fait si souvent auparavant, les Forces canadiennes aident à rebâtir un pays ravagé par la guerre et à y rétablir un climat de sécurité. Elles sauvent littéralement des vies.

Malheureusement, aujourd'hui, nous avons constaté qu'il y a un prix à payer pour essayer d'aider les autres. Cependant, il demeure notre devoir de protéger les Afghans.

Même si nous savions que nos soldats pouvaient être en danger, nous n'en sommes pas moins ébranlés par cette terrible nouvelle. C'est un triste rappel qu'il peut être très coûteux de défendre nos valeurs et de nous acquitter de notre devoir en tant que nation.

Plus tôt aujourd'hui, je me suis entretenu avec le lieutenant-général Hillier, chef d'état-major de l'Armée de terre, et il m'a dit que l'armée avait trois priorités à ce stade-ci: tout d'abord, ramener avec dignité les corps des soldats tués; ensuite, partager le deuil et la douleur des familles et les appuyer dans cette épreuve et enfin, dire adieu avec respect à nos soldats tombés au combat.

[Français]

Je suis sûr que je parle au nom de tous les Canadiens en disant que nous appuyons l'armée et les Forces canadiennes, et que leurs priorités sont aussi les nôtres.

[Traduction]

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je remercie le ministre de la Défense nationale des sentiments et des paroles qu'il a exprimés au nom du gouvernement.

Nous vivons aujourd'hui une journée de deuil national. C'est la seconde fois que des Canadiens sont tués dans le cadre d'une mission visant à établir une paix durable en Afghanistan, un pays déchiré par la guerre.

Au nom de l'Alliance canadienne, l'opposition officielle de Sa Majesté, je tiens à offrir nos plus sincères condoléances aux familles et aux compagnons d'armes des deux soldats qui ont perdu la vie ce matin. Je tiens également à exprimer nos meilleurs voeux de prompt et complet rétablissement aux soldats qui ont été blessés.

Cette tragédie soulève sans doute de nombreuses questions, mais l'heure n'est ni aux questions ni aux récriminations. Nous consacrons cette journée à pleurer nos morts.

Lorsque les membres des Forces canadiennes ont entrepris cette mission, ils étaient conscients des risques et de la situation dangereuse qui prévaut en Afghanistan. Personne, cependant, n'est vraiment préparé à subir la douleur et la peine ressenties par les soldats, et par le pays qu'ils servent si fièrement.

Je terminerai en offrant encore une fois aux familles éprouvées les plus sincères condoléances de l'opposition officielle.

[Français]

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, la terrible nouvelle nous est parvenue ce matin lorsque nous tenions une séance du Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants. Aussitôt que la séance a débuté, nous avons appris la mauvaise nouvelle.

Cela nous faisait penser un peu au jour où nous avons appris la mauvaise nouvelle concernant l'opération Apollo, où nous avons perdu quatre soldats. C'est toujours un moment de tristesse et de désarroi pour nous. Nous avons toujours de la difficulté à trouver des mots pour exprimer ce désarroi.

J'imagine que les familles sont très affligées au moment où l'on se parle. Je suis content d'apprendre qu'on fera tout ce qui est nécessaire pour rapatrier les corps dans l'honneur et la décence.

Les crédits

Finalement, on associe souvent ce type de missions à des missions de paix, mais c'était loin d'être une mission de paix en Afghanistan. C'est un peu une mission de stabilisation, mais surtout d'assistance pour établir la sécurité. C'est une preuve que ce qui se passe en Afghanistan actuellement est très dangereux. Ces soldats déploient tous les efforts nécessaires pour rétablir la sécurité. C'est un geste qui aide les Québécois et les Canadiens. Parfois, on a de la difficulté à comprendre qu'on puisse se rendre si loin pour essayer de faire en sorte qu'on vive sur une planète moins dangereuse.

Des gens sont appelés à accomplir cette tâche au risque de leur vie. Malheureusement, cela engendre des pertes.

Au nom du Bloc québécois, je veux dire aux familles des soldats décédés que nous sympathisons avec eux, que nous sommes un peu chavirés de ce qui s'est passé aujourd'hui. Mais il faut penser que ces gens sont tombés en service pour la justice et l'amour sur la planète. Souvent, cela prend de tels gens pour aller rétablir à ces endroits des conditions de sécurité essentielles afin de que nous puissions vivre maintenant—on espère que ce sera le plus vite possible—dans un monde entouré de paix et d'amour. Ces gens ont fait le sacrifice ultime pour y parvenir.

Nous, du Bloc québécois, tenons à dire aux familles que nous sommes très éprouvés, que nous sommes avec eux de tout coeur et que nous n'oublierons jamais les gens qui sont morts en devoir pour l'amour et la justice sur cette planète.

• (1205)

[Traduction]

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de tristesse que je prends la parole aujourd'hui à la Chambre, après avoir appris que deux héros canadiens ont été tués et que trois autres soldats ont été blessés à la suite de l'explosion d'une mine antipersonnel à Kaboul, en Afghanistan.

En mon nom personnel, au nom de mes collègues du Parti progressiste-conservateur du Canada et au nom de tous les Canadiens, je désire rendre hommage à ces deux soldats et à leurs familles. Nous prions également pour le prompt rétablissement des trois soldats qui ont été blessés par cette explosion.

Notre pays a envoyé plus de 1 800 braves, hommes et femmes, servir à Kaboul dans le cadre de la mission de stabilisation de cette région du monde. Cette tâche ardue, énorme, pose un défi plus exigeant que la plupart d'entre nous ne pouvons l'imaginer. La perte que nous ressentons tous aujourd'hui à la Chambre des communes est aussi ressentie par tous les Canadiens.

Ceux qui servent dans nos forces armées sont ce que le Canada a de meilleur à offrir. Je félicite ceux qui sont encore en Afghanistan, en Irak et ailleurs dans le monde, où ils représentent notre merveilleux pays. Que Dieu les aide.

En terminant, je tiens encore une fois à porter une attention toute spéciale aux deux héros que nous avons perdus aujourd'hui. Nous sommes à la fois tristes et reconnaissants, mais surtout nous n'oublierons jamais les loyaux services que ces deux soldats ont rendus à leur pays et le sacrifice ultime qu'ils ont fait.

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, au nom de mon chef, Jack Layton, et du groupe parlementaire fédéral du NPD, je tiens à me joindre à mes collègues de la Chambre pour pleurer la perte du sergent Short et du caporal Beerenfenger et pour présenter à leurs familles nos condoléances et nos hommages à l'égard du sacrifice qu'ont fait le sergent et le caporal et de celui qu'elles font à la suite des événements qui sont survenus en Afghanistan aujourd'hui. De plus, nous souhaitons bien

sûr prompt rétablissement aux militaires qui ont été blessés à cette occasion et espérons qu'ils seront bientôt complètement remis de leurs blessures.

Nous avons un monument au maintien de la paix parce que des Canadiens participant aux missions de rétablissement et de maintien de la paix risquent quotidiennement leur vie au cours de ces missions. Nous devons avoir le plus grand respect pour ce qu'ils font; aujourd'hui, il nous est donné encore une fois de constater avec douleur que les activités canadiennes dans ce domaine comportent de tels dangers. Il est vrai que nos militaires s'exposent librement à ces dangers, qu'ils se portent volontaires, mais nous ne devons jamais laisser passer une occasion de rendre hommage à tous ceux et celles qui se portent volontaires, et plus particulièrement à ceux qui ont fait le sacrifice suprême.

En cette triste journée, comme le 11 novembre et en bien d'autres occasions, nous disons: Quand viendra l'heure du crépuscule et celle de l'aurore, nous nous souviendrons d'eux.

• (1210)

Le Président: Il conviendrait, je crois, que tous les députés se lèvent et observent un moment de silence en hommage aux militaires que nous avons perdus.

[Note de la rédaction: La Chambre observe un moment de silence.]

Le Président: Je signale à la Chambre qu'en raison de la déclaration ministérielle, l'étude des initiatives ministérielles sera prolongée de 11 minutes.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LA TAXE FÉDÉRALE SUR L'ESSENCE

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, je suis heureuse d'avoir l'occasion de parler aujourd'hui de la motion de l'opposition officielle qui propose de réserver la taxe sur l'essence aux provinces et aux municipalités.

Je dirais pour commencer que, après avoir écouté les déclarations qui viennent d'être faites, il est difficile de recommencer à se crêper le chignon au sujet des dépenses du gouvernement, je demanderais donc aux députés de faire preuve de patience à mon égard.

Il ne fait aucune doute que nous avons entendu plusieurs intervenants ce matin parler des graves conséquences résultant du fait que l'on n'a pas investi les ressources nécessaires dans l'infrastructure du pays. J'ai écouté mes collègues de l'Ouest parler de l'état déplorable des routes et du nombre de morts causé par le mauvais état de ces dernières. Je conviens, moi aussi, qu'il faut faire quelque chose.

Les crédits

Le Nouveau Parti démocratique et notre chef, Jack Layton, qui, pendant un certain temps, a été très actif au sein de la Fédération canadienne des municipalités à titre de président ou de président du conseil d'administration, sait parfaitement à quel point il est grave que le gouvernement n'investisse pas suffisamment dans le réseau routier et autres types d'infrastructure. Nous avons consacré beaucoup de temps à cette question dernièrement parce que les Canadiens nous en ont parlé. Selon eux, si on ne fait pas quelque chose maintenant, nous aurons de graves problèmes. Il est de notoriété publique qu'il y a déjà crise.

La motion présentée ce matin par le parti de l'opposition reflète l'opinion que plusieurs d'entre nous partagent depuis plusieurs années, à savoir qu'un pourcentage des recettes provenant de la taxe sur l'essence devrait être réservé aux municipalités. Si beaucoup de députés et de partis disent qu'il faut réserver une partie de la taxe aux municipalités, c'est que plusieurs gouvernements d'affilée n'ont pas réinvesti cet argent dans les provinces et les municipalités. L'argent n'est pas retourné dans les provinces et les municipalités pour répondre à leurs besoins en matière d'infrastructure.

Tandis qu'on construisait le pays, au cours du siècle dernier et après, les Canadiens payaient leurs impôts aux provinces et au fédéral, et ils en voyaient les résultats à l'échelle du pays. Ils voyaient qu'on construisait des routes, qu'on posait des rails, qu'on construisait des universités, des aqueducs et des égouts dans tout le pays. Nous étions en train de construire un pays sur des fondations solides. Nous savons tous que les choses se détériorent au fil du temps et qu'il faut continuer à investir dans les routes, les universités, les aqueducs et les égouts pour les entretenir ou, parfois, pour les agrandir.

Je regrette de vous ramener aux années 1950, mais j'aimerais vous rappeler qu'à cette époque, la totalité des revenus tirés des taxes sur l'essence étaient réinvestis dans les autoroutes. C'était il y a longtemps, mais cela ne signifie pas pour autant qu'il n'y a plus rien à faire. Le Canada ne s'est pas arrêté en 1950. Les travaux d'entretien de l'infrastructure ne se sont pas terminés en 1950. Ils se sont poursuivis. Avec le temps, le pourcentage des recettes de la taxe sur l'essence versé à ce budget a été progressivement réduit. Ce ne serait pas très grave si des fonds supplémentaires pouvaient être tirés des recettes générales.

À titre de politicien et de Canadien, je comprends la nécessité d'avoir une seule source de fonds sans définir précisément chaque secteur. Je comprends que cela soit préférable pour le gouvernement fédéral. Toutefois, je comprends également que les Canadiens ne fassent plus confiance au gouvernement pour affecter les fonds à un secteur déterminé. C'est là le problème.

•(1215)

Les gens ne croient pas que le gouvernement fédéral soit prêt à venir en aide aux Canadiens ou à leur redonner l'argent dont ils ont besoin pour répondre à leurs besoins en matière d'infrastructure. Ils ont tout à fait raison de ne pas faire confiance au gouvernement à ce chapitre parce qu'il y a un très faible pourcentage des recettes tirées de la taxe sur l'essence, 26 cents sur chaque dollars je crois, qui est remis au pays. Nous devons nous demander ce que nous allons faire et comment nous allons pouvoir maintenir cette infrastructure. Je comprends très bien pourquoi les choses doivent changer et les gens veulent maintenant que le gouvernement prenne un engagement quant à ces investissements.

Comme je l'ai indiqué, seulement 26 cents par dollar reviennent aux provinces et aux territoires, et, par surcroît, ce retour n'est même pas réparti équitablement. La réalité, comme le montrent les faits et

les chiffres, et je ne me plains pas, c'est que les provinces de l'Ouest obtiennent nettement moins de ces recettes pour les autoroutes que les provinces situées plus à l'est. Les faits sont là. On se demande comment le gouvernement prend les décisions à cet égard. Est-ce en fonction du nombre de kilomètres de routes, des travaux à effectuer ou d'un autre critère? Je déteste me pencher là-dessus, mais les faits sont là. Au Canada, c'est la Saskatchewan qui a le plus de kilomètres de routes, pourtant le gouvernement fédéral ne lui verse que très peu de fonds pour les routes.

Nous avons entendu toutes sortes de points de vue. Certains préconisent que les recettes perçues soient versées directement aux municipalités et d'autres aux provinces. Il faut examiner l'ensemble de la question pour y voir clair, si nous en arrivons là.

En toute franchise, je vais certainement appuyer la motion et je crois que mes collègues du caucus feront de même parce que c'est ce que les municipalités affirment vouloir. Elles veulent que des recettes soient réservées pour les routes de sorte qu'elles puissent compter sur un financement stable.

Il s'agit maintenant d'établir s'il faut verser directement aux municipalités les recettes fiscales qu'elles perçoivent sur les ventes d'essence. Devons-nous les verser à chaque région ou aux provinces? Devons-nous trouver une autre formule de paiement?

Je viens d'une région rurale du Nord et je ne crois pas qu'il soit tout à fait juste, ni même raisonnable, de nous attendre à ce que ces régions financent leurs besoins en infrastructure à même les recettes fiscales qui leur seraient versées. En réalité, l'infrastructure routière coûte nettement plus cher qu'ailleurs dans les régions rurales du Nord. Elles n'auront jamais les recettes fiscales suffisantes pour les payer.

Je cherchais l'occasion d'interroger mon collègue du Parti conservateur. Il a laissé entendre que tout doit retourner aux provinces car on peut leur faire confiance et être assurés qu'elles feront ce qui se doit. Je crois qu'il parlait d'éducation. Il m'a bien fait sourire. Je reconnais parfaitement la compétence des provinces et je crois qu'il doit exister une entente entre des municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral, mais je n'ai pu m'empêcher de sourire lorsque le député a dit que les provinces savaient quels étaient les besoins en matière d'éducation. Comme le révélera le vote d'aujourd'hui, l'un des plus gros problèmes ici en Ontario est l'énorme déficit, en matière de financement et d'éducation, attribuable au gouvernement conservateur de l'Ontario.

En bout de ligne, il faut des mesures de sauvegarde pour que les dollars qui devraient être alloués à un certain secteur, qu'il s'agisse de l'éducation ou des infrastructures, le soient vraiment. Il est impératif d'avoir certaines balises.

Je suis heureuse et extrêmement fière de dire qu'au Manitoba les sommes sont vraiment consacrées aux secteurs appropriés. La province du Manitoba consacre près de 100 p. 100, et je crois que le pourcentage exact dépasse les 95 p. 100, de ses recettes en taxes sur l'essence aux infrastructures routières. Il en est ainsi depuis 1999 seulement, depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement néo-démocrate au Manitoba. Auparavant, ce n'est pas ce qui se passait. Le gouvernement conservateur ne consacrait pas autant de fonds aux autoroutes et aux infrastructures.

Les crédits

• (1220)

Nous devons tous reconnaître qu'il faut des mesures de sauvegarde pour que les sommes soient effectivement versées. On y parviendrait en réservant une portion de la taxe à cette fin. Nous pourrions présenter bien des données et des chiffres, et peut-être devrions-nous le faire aujourd'hui pour confirmer les faits et faire ressortir certaines données.

La Fédération canadienne des municipalités a indiqué, après le dernier budget, qu'il faudrait 57 milliards de dollars de plus pour financer les infrastructures.

Le vice-président: À l'ordre. La députée de Churchill pourrait peut-être aider la présidence. Partage-t-elle son temps de parole ou utilisera-t-elle toute sa période de 20 minutes? C'est tout à fait approprié, mais j'aimerais simplement vérifier.

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, sachant que j'ai beaucoup à dire sur ce point, mon collègue m'a accordé tout le temps alloué. Je ferai donc de mon mieux pour tout l'utiliser.

Certaines critiques ont été faites après le dépôt du dernier budget. La plus importante lacune de celui-ci vise les infrastructures des agglomérations. Glen Murray, le maire de Winnipeg, a qualifié la situation de véritable farce, et la Fédération canadienne des municipalités l'a comparée au jugement dernier. Le budget ne répond tout simplement pas aux attentes des collectivités, qu'elles soient petites ou grandes, et il ne tient aucun compte du déficit de 57 milliards de dollars au chapitre des infrastructures au Canada. Les fonds sont nettement insuffisants.

Par exemple, à Winnipeg, la construction d'une usine d'épuration des eaux coûterait 204 millions de dollars. Le nettoyage des plaines LeBreton, à Ottawa, coûtera 100 millions de dollars. Le train léger, à Ottawa, nécessite 66 millions de dollars. Les coûts du projet d'assainissement du port de Halifax s'élèvent à 300 millions de dollars.

Tout cela indique qu'il y a un sérieux écart entre ce que le gouvernement fédéral prend aux contribuables et ce qu'il leur affecte.

J'insiste à nouveau sur le fait que personne ne prétend qu'il faut supprimer tous les impôts. C'est qu'on ne croit plus que le gouvernement réinjectera les recettes fiscales dans les secteurs qui en ont besoin.

Nous parlons de réinjecter de l'argent dans le réseau routier. Il y a quelques années, j'ai posé une question à ce sujet à la Chambre. À cette époque-là, 38 p. 100 de notre réseau national ne respectait pas les normes minimums. Les routes étaient la cause d'accidents graves et d'un certain nombre de décès, probablement 200 par année. Alors que les besoins sont criants, le gouvernement ne consacre aux routes que 26 p. 100 du produit de la taxe sur l'essence.

Bien des fois, le gouvernement a proposé comme solution des partenariats entre les secteurs public et privé et des routes à péage. C'est ainsi, apparemment, qu'il faudrait réinjecter de l'argent dans le réseau et seuls les usagers des routes devraient payer. Voilà qui va à l'encontre de toute l'idée de bâtir un pays, car nous sommes tous conscients que nous profitons de ce qui se fait dans tout le pays.

Si nous disons que les péages sont la solution au problème du financement des routes, cela ne peut pas marcher dans les régions rurales ou reculées du Canada. Cela en ébranlera peut-être certains parmi nous, mais ces zones représentent toujours la majeure partie de notre pays. Nous avons de grands centres, mais les zones rurales et éloignées forment toujours la plus grande partie, et il faut des routes pour les desservir. Des péages sur ces routes ne donneraient rien. Il nous faut d'autres solutions, comme la remise d'une partie du produit

de la taxe aux provinces et aux municipalités pour l'entretien de ces routes.

Il y a un autre domaine que je voudrais signaler, puisqu'on a tellement peu investi dans l'infrastructure au Canada. Je sais que la motion porte strictement sur le financement des routes, mais le logement est un autre secteur qui a été laissé à l'abandon.

Sauf erreur, nous sommes le seul pays du G-7 qui n'ait pas de stratégie nationale du logement. Toutes les provinces en ont exprimé le besoin. Je suis sûre que la plupart des municipalités ont dit qu'il fallait des logements à prix abordable au Canada, et qu'il y a peu d'argent pour cela. Le gouvernement devrait peut-être envisager de consacrer régulièrement quelques dollars à ce secteur.

Quand nous écoutons ce que les Canadiens ont à nous dire, nous nous apercevons qu'il faut modifier notre façon de faire.

Je dois admettre que les propos tenus dernièrement par le nouveau chef des libéraux nous intéressent au plus haut point. Franchement, presque toutes ses déclarations à saveur socialiste sont directement tirées des discours que Jack Layton prononce depuis janvier dernier. Notre caucus trouve cela fort amusant. Nous nous demandons quel parti il représente.

• (1225)

Le nouveau chef des libéraux a affirmé qu'il consacrerait une partie des fonds publics aux municipalités. Il a occupé le poste de ministre des Finances pendant de nombreuses années et il a procédé à des compressions massives dans tous les domaines, que ce soit les infrastructures, l'éducation ou les soins de santé. Il a également réduit le niveau de certains impôts pour certains groupes, et surtout pour les sociétés, mais n'a rien fait pour réinvestir une partie des recettes fiscales dans les services offerts aux Canadiens.

Nous aurons beaucoup de plaisir lorsque le nouveau chef se présentera ici en février. Il sera sur la sellette. Il se retrouvera dans une position très délicate lorsqu'il reviendra siéger régulièrement à la Chambre, en raison de toutes les promesses qu'il fait. Nous avons souvent dit que les libéraux parlent comme des néo-démocrates pendant les campagnes électorales, mais qu'ils agissent bien différemment une fois au pouvoir.

C'est ce que nous verrons à l'avenir. Nous entendrons beaucoup parler de ce que les libéraux feront, mais ils ne rempliront pas leurs engagements. Il suffit d'examiner le bilan du gouvernement libéral. Il suffit d'examiner le bilan du nouveau chef des libéraux, qui a été ministre des Finances et qui a effectué des compressions massives. Compte tenu de ce bilan, nous savons que le gouvernement n'est pas déterminé à remettre les recettes fiscales aux provinces et aux municipalités. Il n'est pas déterminé à faire ce qu'il convient pour le Canada et les Canadiens. J'ignore où est le programme des libéraux, mais je sais qu'il ne vise pas à soutenir les services au Canada.

Lorsqu'on parle du budget et du financement de l'infrastructure, on trouve toujours en filigrane la question des réseaux d'aqueducs et d'égouts dans tout le pays. Quelque 1,5 million de Canadiens de localités de tout le Canada rejettent encore les eaux usées dans les océans et les rivières. Le Canada est très riche en ressources et nous le considérons comme un pays avancé et civilisé et, pourtant, les eaux usées de 1,5 million d'habitants sont rejetées dans les océans et les rivières.

Les crédits

Pourquoi? Parce que les municipalités n'ont pas les ressources financières voulues pour mettre en place l'infrastructure nécessaire pour que cette situation ne se produise pas. Elles ne peuvent pas se payer cette infrastructure parce que le gouvernement fédéral prend de l'argent aux Canadiens, aux municipalités et aux provinces, et ne remet pas cet argent pour que des programmes et des services puissent être mis sur pied au profit des Canadiens.

Je souligne encore une fois que l'infrastructure enregistre un déficit de 57 milliards. L'argent que le gouvernement a investi est loin de combler ce déficit. Il faut investir 2,4 milliards sur 10 ans. Si le gouvernement investissait ce montant, il répondrait à un grand nombre de ces besoins en infrastructure. Il faut le rappeler au gouvernement.

Nous appuierons certainement cette motion présentée par le parti de l'opposition officielle. Il est bon d'avoir une motion présentée au cours d'une journée d'opposition que nous pouvons tous appuyer. Dans ce cas-ci, tous les Canadiens en bénéficieraient assurément.

• (1230)

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, avant de poursuivre le débat, je tiens à exprimer mes condoléances aux familles des soldats ayant donné leur vie dans le cadre de la guerre contre le terrorisme. Selon moi, bon nombre d'entre nous sont aujourd'hui confrontés à un dilemme. Nous devons discuter de la question à l'ordre du jour, mais elle semble très futile par rapport à la tragédie annoncée. J'offre mes condoléances aux familles et je sais qu'elles comprendront que nous devons continuer à discuter de cette question aujourd'hui lors même que tout le pays pleure la perte de ces soldats.

Nous discutons aujourd'hui des taxes sur les transports en général et de l'opportunité de réaffecter les taxes fédérales perçues sur l'essence au développement des infrastructures, et en particulier aux municipalités qui en ont désespérément besoin.

Selon moi, il faut tout d'abord que nous acceptions que c'est la chose à faire. Soit qu'on est d'accord, soit qu'on ne l'est pas. Les membres de l'Alliance canadienne estiment que c'est la chose à faire et qu'il incombe au gouvernement fédéral de veiller à ce que les infrastructures soient mises en place rationnellement à la grandeur du pays et à ce que l'argent soit affecté de façon non partisane et sans influence politique au profit de tous les Canadiens et non uniquement au profit de quelques bons amis politiques ou d'élus du parti au pouvoir.

Il est important que nous pensions de la sorte d'entrée de jeu. Si une personne pense que cette idée est mauvaise, il va de soi que le reste de la discussion est inutile. J'espère que les Canadiens pourront constater aujourd'hui que nous sommes d'accord sur l'idée selon laquelle l'argent venant des taxes sur l'essence devrait servir principalement à financer les infrastructures dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Monsieur le Président, je tiens à préciser que je partagerai aujourd'hui mon temps de parole avec un collègue.

C'est une politique que l'Alliance canadienne et son prédécesseur, le Parti réformiste du Canada, préconisent depuis 1989. Au fil des années où nous avons réussi ou non à faire élire des députés, nous avons demandé au gouvernement d'aller de l'avant avec le programme, d'écouter l'Association canadienne des automobilistes, l'opposition officielle, les Canadiens et les municipalités, qui lui demandent chaque année de faire ce qu'il faut et de permettre que les taxes que perçoit le gouvernement fédéral sur l'essence soient remises aux personnes qui en ont besoin pour améliorer les infrastructures.

Nous n'avons pas vraiment eu beaucoup de succès. Nous avons présenté cette demande à maintes et maintes reprises mais, au cours des 10 dernières années, les libéraux au pouvoir n'ont jamais accepté de donner suite à cette idée.

Je vais récapituler les faits. Je crois qu'il est important que l'on comprenne ce qui s'est produit. Premièrement, en juin dernier, nous avons été saisis d'une motion disant qu'il faudrait répondre aux besoins d'infrastructure du Canada au moyen d'un régime de financement stable, et que, par conséquent, la Chambre demandait au gouvernement de réduire les taxes fédérales sur l'essence sous réserve d'une entente avec les provinces qui pourraient, grâce à cette marge fiscale, prélever une taxe spéciale pour financer l'infrastructure des administrations provinciales et municipale.

Le gouvernement a rejeté cette motion. Il a refusé de l'appuyer en juin, mais elle mérite une deuxième chance. Nous la présentons de nouveau aujourd'hui. La motion d'aujourd'hui est formulée d'après un discours du député de LaSalle—Émard, qui répète inlassablement qu'il appuie pleinement l'idée. Pourtant, il ne se résout pas à voter en faveur de la motion. La motion présentée aujourd'hui se lit ainsi:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait immédiatement entreprendre des discussions avec les provinces et les territoires afin de remettre aux municipalités une partie de la taxe fédérale sur l'essence.

N'attendons pas les prochaines élections. N'attendons pas que le député de LaSalle—Émard ait les rênes en mains. Il a le mors dans la bouche, mais il ne tient pas encore les rênes. Nous pourrions commencer immédiatement. Nous n'avons pas à attendre la remise de la coupe Grey. Nous n'avons rien à attendre. Nous pourrions entreprendre immédiatement des discussions. Nous pourrions téléphoner à toutes les provinces et leur dire que le seul point à l'ordre du jour est la détermination du gouvernement à faire en sorte qu'elles obtiennent la taxe sur l'essence, et qu'elles l'obtiennent sans tarder.

• (1235)

Cela peut se faire avant le prochain budget fédéral. Nous n'avons pas besoin d'attendre jusqu'aux élections. Nous n'avons pas besoin d'en faire un enjeu électoral. Nous pouvons obtenir l'appui des provinces; les municipalités sont déjà de notre côté. Passons à l'action. N'attendons pas après le député de LaSalle—Émard ou après qui que ce soit d'autre. Faisons ce qu'il faut faire simplement parce que c'est la bonne chose à faire.

Malheureusement, en juin de cette année, on a jugé que ce n'était pas la bonne chose à faire. Le député de LaSalle—Émard n'a pas appuyé notre motion, et le Parti libéral du Canada non plus. Juste avant cela, au printemps, l'actuel ministre des Finances a dit qu'il s'opposait au partage des recettes provenant de la taxe sur l'essence. C'est là la position du gouvernement libéral. Il a dit que l'argent était versé au Trésor et servait à des choses utiles comme les soins de santé et les programmes sociaux et que cela ne changerait pas.

Les crédits

Nous devons effectivement financer les soins de santé et nous voulons un financement stable, mais, encore une fois, il y a ici une divergence philosophique. De ce côté-ci de la Chambre, nous disons que nous devrions cesser de percevoir une taxe sur l'essence et permettre aux provinces et aux municipalités de travailler ensemble pour s'assurer que cet argent sert à financer le développement des infrastructures. Nous avons déjà un excédent ailleurs. Nous devrions utiliser cet excédent pour financer les soins de santé et d'autres secteurs prioritaires, mais nous ne devrions pas utiliser la taxe sur l'essence à ces fins parce que le développement des infrastructures est quelque chose d'important pour les Canadiens, à long terme, et c'est de là que devrait venir l'argent.

Il est intéressant de signaler que, en mai 2001, la commission d'examen de la Loi sur les transports au Canada a dit que la taxe fédérale sur l'essence faisait indéniablement partie du prix à payer pour l'utilisation des routes. Pourtant, le député de LaSalle—Émard, qui était ministre des Finances à l'époque, n'a pas voulu reconnaître que ces recettes devraient servir à financer l'amélioration des routes et le développement des infrastructures. Le gouvernement n'a rien fait à cet égard. En fait, il continue de s'opposer à cette idée.

Au mois de mai, le secrétaire parlementaire du ministre des Finances a déclaré que l'argent allait dans les recettes consolidées et qu'il devrait y rester. En parlant du transfert de la taxe sur l'essence, l'actuel ministre des Finances a déjà fait cette remarque au sujet du député de LaSalle—Émard: «Je crois qu'il (le député de LaSalle—Émard) fait preuve d'opportunisme politique.» Ce même ministre affirme maintenant que les provinces ne seront pas d'accord sur cette mesure et que, même si elles l'étaient, une telle mesure serait très difficile à mettre en oeuvre. Il ajoute que le député de LaSalle—Émard sait qu'il s'agit d'une «mauvaise politique gouvernementale» et croit que ce dernier «ne s'attend pas à devoir la mettre en oeuvre».

L'actuel ministre de Finances n'est pas en faveur du transfert des taxes sur l'essence, mais nous allons lui accorder une autre chance. Nous le laisserons écouter les débats qui ont cours aujourd'hui. Nous le laisserons écouter les réactions de l'Association canadienne des automobilistes, de l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique, de la Fédération canadienne des municipalités et des Canadiens d'un bout à l'autre du pays, qui disent qu'on doit améliorer l'infrastructure existante à l'aide d'un financement prévisible, stable et à long terme.

Les paroles prononcées par l'actuel ministre des Finances au sujet du député de LaSalle—Émard représentent la position actuelle du gouvernement libéral. Nous espérons évidemment que, d'ici le vote sur cette question qui se tiendra mardi, les libéraux auront pris conscience de leur erreur et qu'ils feront finalement ce que le député de LaSalle—Émard prône dans sa campagne à la direction de son parti, soit s'engager à verser aux municipalités une partie des revenus provenant de la taxe sur l'essence. N'attendons pas les prochaines élections. Agissons dès mardi et, s'il le faut, imposons notre volonté au ministre des Finances. La bataille est terminée; adoptons la mesure proposée.

Déjà, en 2000, nous avons présenté des motions d'opposition à ce sujet. Le député de Prince George—Peace River, entre autres, a présenté une motion visant à réduire les taxes sur l'essence et le carburant diesel. C'était à une époque où l'essence coûtait très cher. On doit agir et remettre cet argent aux consommateurs, aux provinces et aux municipalités pour aider au développement de l'infrastructure et du réseau routier.

Il est intéressant de signaler que les taxes fédérales n'ont pas toujours été aussi élevées qu'elles le sont actuellement. C'est le

député de LaSalle—Émard qui les a haussées à leur niveau actuel. Il a imposé une taxe supplémentaire de 1,5¢ le litre lorsqu'il était ministre des Finances. Pour quelle raison? Pour éliminer le déficit. Selon l'ex-ministre, on a éliminé le déficit en 1998. Depuis, qu'a-t-il fait? Il a versé cet argent dans les recettes générales. Pour quelle raison? Pour éliminer la dette.

Les libéraux ont toujours été séduits par les taxes. Qui, à l'origine, a institué la taxe fédérale sur l'essence? C'était M. Turner, un autre ex-ministre des Finances et ex-premier ministre. Il y a là une tendance. Les libéraux voient l'occasion d'imposer une taxe et ils la saisissent. Ils promettent de la supprimer, mais c'est comme avec l'impôt sur le revenu. Ils ont dit que l'impôt sur le revenu serait supprimé après la guerre, mais les libéraux ont toujours été séduits par les taxes.

• (1240)

Aujourd'hui, l'heure de vérité a sonné. Pendant qu'il fait campagne actuellement, le député de LaSalle—Émard dit que c'est ce qu'il compte faire. Dans neuf budgets successifs, il a refusé de le faire, mais il y a toujours une deuxième chance qui se présente sur ce chemin de Damas. Le député peut se raviser. Mardi, il peut appuyer cette motion et remettre la taxe sur l'essence à qui de droit, aux provinces et, par leur intermédiaire, aux municipalités, pour l'amélioration des infrastructures. C'est la bonne chose à faire. Faisons cela mardi. J'espère que le député de LaSalle—Émard sera là pour appuyer clairement cette motion.

Mme Lynne Yelich (Blackstrap, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureuse d'intervenir aujourd'hui et de me joindre à mes collègues pour contribuer au débat sur la motion dont nous sommes saisis et qui dit ce qui suit:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait immédiatement entreprendre des discussions avec les provinces et les territoires afin de remettre aux municipalités une partie de la taxe fédérale sur l'essence.

La question soulevée par cette motion, c'est la mesure dans laquelle les taxes sur l'essence perçues par le gouvernement fédéral ne parviennent pas aux provinces et aux municipalités, du moins directement.

Ainsi, dans ma province, la Saskatchewan, que je viens défendre ici, le gouvernement fédéral perçoit en moyenne 248 millions de dollars par année environ en taxes sur l'essence. Or, à peine 10 p. 100 de cette somme ou environ 25 millions de dollars sont remis à la province chaque année. D'un autre côté, le gouvernement provincial de la Saskatchewan dépense dans le domaine du transport l'équivalent de 90 à 100 p. 100 de la taxe sur l'essence qu'il perçoit. Aux États-Unis, une proportion de 84 p. 100 de la taxe fédérale sur l'essence est réservée à l'amélioration du réseau routier.

En fonction de ces chiffres, il est juste de dire que le gouvernement fédéral peut contribuer davantage. Je vais parler aujourd'hui plus précisément de l'infrastructure routière en Saskatchewan. Cette infrastructure est essentielle à ma province.

La Saskatchewan a une petite population. Nos collectivités sont largement dispersées dans toute la province. Nous avons 198 000 kilomètres de routes. De ce chiffre, 162 000 kilomètres se retrouvent dans les régions rurales. Si on exclut les routes qui se trouvent entièrement à l'intérieur des municipalités, il faut entretenir chaque année 100 000 kilomètres de routes.

Les crédits

L'un des facteurs qui contribuent à des besoins importants en matière d'entretien des routes réside dans le fait que les camions, notamment ceux servant au transport du bétail et d'autres véhicules lourds passent par des routes municipales rurales et des routes provinciales qui ont une chaussée mince. Ainsi, beaucoup de routes municipales rurales sont en piteux état. À la suite de la fermeture des petites lignes ferroviaires et des compressions générales dans le transport ferroviaire, le transport dans la province se fait davantage par camions, ce qui rend l'entretien de l'infrastructure routière encore plus important.

Étant donné leur situation financière délicate, les gouvernements de la Saskatchewan ne peuvent pas facilement financer le coût d'entretien de l'infrastructure routière provinciale. Certaines années, le gouvernement a simplement dit qu'il n'avait pas d'argent pour l'entretien des routes.

Ainsi, en avril 1998, le gouvernement provincial a signalé aux municipalités rurales qu'il n'y avait plus d'argent pour la construction de routes municipales et leur entretien. Cette année-là, le gouvernement provincial n'a pu verser que la moitié environ des 56 millions de dollars jugés essentiels à l'entretien des routes rurales de la Saskatchewan. Ce sont des situations de ce genre qui incitent les municipalités de la Saskatchewan à chercher à obtenir une certaine aide financière.

Du point de vue fédéral, les fonds sont remis aux provinces indirectement, par le truchement des paiements de péréquation ou d'autres paiements de transfert. L'inconvénient de cette approche, c'est que les besoins en infrastructure des provinces et des municipalités diffèrent selon leur situation géographique et leur capacité de trouver de nouveaux revenus. En Saskatchewan, les besoins en infrastructure sont considérables, mais l'endettement important de la province l'empêche d'alourdir le fardeau fiscal.

Les transports sont indissociables de la santé économique et de la prospérité de la Saskatchewan; pourtant, on ne compte plus les exemples de détérioration de son réseau routier. Le mois dernier, la Fédération canadienne des contribuables a désigné une route de la Saskatchewan comme la pire route au Canada. En fait, sur les quelque 100 routes désignées, 12 se trouvent en Saskatchewan.

Le directeur de la fédération en Saskatchewan a déclaré que l'état de détérioration de certaines routes les rend dangereuses, et que l'état de notre réseau routier rebute les familles et entreprises désireuses de venir s'installer dans la province. En fait, les routes sont dans un état de délabrement tel qu'un touriste américain qui vient depuis longtemps au Canada a écrit au rédacteur en chef d'un important journal de la Saskatchewan pour lui dire qu'il ne reviendrait probablement pas passer ses vacances dans la province.

• (1245)

La Saskatchewan ne peut tout simplement pas se permettre de perdre ce genre de marché. C'est ce que me font savoir mes électeurs. Ils ne comprennent pas que le réseau routier de la Saskatchewan soit en si mauvais état alors qu'ils paient le carburant aussi cher. Au fait, je crois que c'est en Saskatchewan que l'essence se vend le plus cher au Canada. Mais je réserve cet argument pour une autre occasion.

Les automobilistes savent bien qu'ils sont lourdement taxés par le gouvernement fédéral chaque fois qu'ils font le plein d'essence. Pourquoi une plus grande part des recettes des taxes n'est-elle pas réinjectée dans le réseau routier? Pourquoi le gouvernement fédéral ne réinvestit-il pas cet argent dans le système provincial et municipal de transport?

Voilà d'excellentes questions, auxquelles on pourrait trouver des réponses si le gouvernement donnait suite à la motion dont nous

sommes saisis. La taxe fédérale sur l'essence et la TPS ont coûté au Canadien moyen plus de 220 \$ l'an dernier. En 2001-2002, les automobilistes canadiens ont payé 4,7 milliards de dollars en taxes d'accise fédérale sur l'essence. Pendant la même période, ils ont payé 2,2 milliards de dollars en TPS sur l'essence.

Je rappelle à la Chambre que l'ancien gouvernement conservateur fédéral avait promis que la TPS n'aurait aucune incidence sur les revenus et que dans l'éventualité, peu probable, où les recettes fiscales augmenteraient, l'excédent serait affecté à la réduction de la dette.

Nous savons tous ce qui s'est passé. Après, la TPS est devenue une source de recettes si importante que notre gouvernement libéral, qui avait promis de s'en débarrasser, s'est aperçu qu'il ne pouvait pas le faire sans augmenter sensiblement les impôts dans d'autres secteurs.

Ce que j'essaie de dire, c'est que les gouvernements font souvent des promesses creuses quant à la raison d'être de l'augmentation des taxes. Nous en avons été témoins au milieu des années 1990 lorsque le fédéral a augmenté la taxe sur l'essence à titre de mesure de réduction du déficit.

Le gouvernement est très fier d'avoir produit des budgets équilibrés, excédentaires en fait, depuis plusieurs années. Or, il maintient tout de même cette augmentation qui avait pour objet de réduire le déficit.

Il est proposé dans la motion d'utiliser les recettes provenant de la taxe sur l'essence là où il y a un besoin, au niveau municipal, plutôt qu'à des fins qui n'existent plus. Comme l'a dit plus tôt mon collègue de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, le réseau routier canadien compte 900 000 kilomètres de routes et d'autoroutes et des ponts dont seulement 2 p. 100 appartiennent au fédéral.

Bien qu'une portion infime du réseau routier relève du fédéral, ce dernier se réserve presque la moitié des recettes fiscales tirées de l'essence. Et seule une toute petite partie de cette somme est réinvestie dans le réseau routier et l'infrastructure.

Les automobilistes et les contribuables canadiens méritent mieux. Ils ne veulent pas que l'argent de leurs impôts disparaisse à tout jamais dans la caisse du gouvernement fédéral. Ils veulent et ils méritent un système fiscal équitable, assorti de l'obligation de rendre des comptes, qui permette de financer l'infrastructure durable dont nous sommes tous tributaires.

J'espère que le gouvernement fédéral, à l'occasion du vote de mardi, trouvera que la motion est très importante pour les municipalités et pour les Canadiens. Les municipalités ont hâte que la motion soit adoptée. Elles pourront alors prendre en main leurs propres infrastructures.

Je rappellerai à la Chambre que, en 2001-2002, les automobilistes ont payé 4,7 milliards de dollars en taxe d'accise fédérale sur l'essence. Pendant cette même période, ils ont payé 2,25 milliards de dollars en TPS sur l'essence. En 2002-2003, les automobilistes ont payé 6,95 milliards de dollars en taxe sur l'essence et en TPS sur l'essence. L'an dernier, la taxe fédérale sur l'essence a coûté 149,21 \$ au Canadien moyen. L'an dernier, la taxe fédérale sur l'essence plus la TPS ont coûté 220 \$ au Canadien moyen. Les taxes constituent entre 35 p. 100 et 45 p. 100 du prix de l'essence à la pompe. Autrement dit, ce que l'on paie tous les deux ou trois pleins d'essence va au fisc. Aux États-Unis, le total des taxes sur l'essence représente environ 25 p. 100 du prix à la pompe.

Les crédits

Cela nous amène à l'investissement fédéral dans le réseau routier et aux transferts aux provinces, soit 118 millions de dollars. Donc, 2,51 p. 100 de la somme perçue par le fédéral sous forme de taxe sur l'essence a été investie dans le réseau routier. Cela représente 1,71 p. 100 de la somme perçue par le fédéral en taxe sur l'essence plus la TPS sur l'essence. Les paiements de transfert du fédéral aux provinces au titre de l'infrastructure, soit le réseau routier, les centres de conférences et les systèmes d'aqueduc s'élèvent à 800 millions de dollars.

• (1250)

Je suis heureuse d'avoir participé au débat cet après-midi. J'espère sincèrement que la motion jouira d'un appui favorable généralisé quand nous voterons mardi.

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'avoir signalé à la Chambre une partie des sommes astronomiques recueillies par le gouvernement fédéral. Cela me rappelle la tendance des libéraux à puiser partout où ils peuvent.

Les cotisations d'assurance-emploi en sont un autre exemple. Une fois que les libéraux ont suffisamment d'argent pour couvrir les dépenses de l'assurance-emploi, cessent-ils de percevoir des cotisations ou en réduisent-ils le taux? Bien sûr que non. Ils maintiennent les cotisations à un niveau élevé et les transforment en revenus consolidés. Ils dépensent l'argent dans des programmes que nous n'avons jamais demandés et qui, sincèrement, ont été conçus par des gens étrangers au pays que nous aimons.

Pour rendre la chose plus concrète, j'aimerais demander au député d'intervenir sur le sujet suivant. La fin de semaine dernière, j'étais avec un groupe de citoyens soucieux qui ont participé à une cavalcade entre le lac Harrison et Pemberton, nous avons longé la rive ouest du lac Harrison, puis le lac Lillouette pour pénétrer au coeur de la Colombie-Britannique en direction de la ville de Pemberton.

Nous étions nombreux à penser que ce serait une bonne idée d'y construire une route secondaire. Cela donnerait accès à toute cette région. Ce pourrait être une voie d'évitement en cas de problème sur la route Sea to Sky Highway. Plus important encore, ce serait l'occasion d'ouvrir une route d'accès vers certaines collectivités autochtones et vers d'autres collectivités. Actuellement, non seulement il n'y a aucune route accessible en tout temps, mais il n'y a pas de téléphone, ni d'électricité, ni aucun moyen de communiquer avec le monde extérieur. Dans chacune de ces collectivités autochtones, il y a au moins un téléphone mobile GSN parce que les téléphones cellulaires ne fonctionnent pas. Et voilà pour les moyens de communication. Lorsque la neige arrive, ces gens sont finis. Ils restent là et ils espèrent que personne ne sera malade.

Ces collectivités réclament notamment depuis des années l'aide du fédéral pour construire une route secondaire afin de pouvoir profiter de choses que l'on tient pour acquises dans certains grands centres. C'est pour cette raison que les libéraux me rendent nerveux, surtout le député de LaSalle—Énard lorsqu'il parle du programme à l'intention des villes; ce programme a peut-être du bon, c'est difficile à dire. Il n'y a cependant pas que des villes au Canada. Les routes sont généralement construites pour relier des villes, et personne ne veut s'attaquer à ce problème de front.

La cavalcade a traversé plusieurs collectivités autochtones d'une région qui, si elle était développée, serait créatrice d'emplois et favoriserait l'accès à l'éducation. Pour le moment, lorsque les routes sont ouvertes, les enfants doivent faire deux heures d'autobus pour se

rendre à l'école et deux heures pour en revenir. Il est inhumain de leur faire subir pareille épreuve, compte tenu de l'état des routes, je le répète, quand elles sont ouvertes.

La construction de la route coûterait environ 2 millions de dollars. Le gouvernement provincial doit assumer le plus gros des dépenses, ce qui est normal, après tout, puisqu'il s'agit d'une compétence provinciale. Or, Ottawa a recueilli l'an dernier, dans la seule province de la Colombie-Britannique, 495 millions de dollars en taxe sur l'essence et redonné 13 millions de dollars à la province, soit 2,6 p. 100 environ du budget total.

Voici l'observation et la question que j'adresse à ma collègue. Quand on parle d'investir dans les infrastructures, il ne suffit pas de vanter les mérites des routes revêtues. On parle d'améliorer la vie des gens et de revitaliser des collectivités qui, autrement, s'effondreraient. Je sais que, si la Saskatchewan a du mal à garder ses habitants, agriculteurs et jeunes gens, c'est en partie à cause de problèmes de transport. La députée pourrait-elle nous donner des précisions quant à savoir si le problème est aussi grave dans sa province que dans la nôtre?

• (1255)

Le vice-président: La députée de Blackstrap dispose d'une minute pour répondre.

Mme Lynne Yelich: Monsieur le Président, j'aimerais parler des routes en Saskatchewan. Comme je l'ai déjà dit, selon un sondage, l'état du système routier de notre province serait un des pires au Canada; alors il m'est vraiment impossible de répondre en une minute.

Par contre, je peux vous lire une lettre qui vous en indique la conséquence sur notre industrie touristique. En effet, un touriste américain a vraiment été irrité par l'état de nos routes. Il venait chaque année à un lieu de villégiature en Saskatchewan. Car notre province compte certains beaux endroits à visiter, notamment Elbow. M. Robert Ronning, du Dakota du Nord, a écrit ceci:

Au cours de 7 des 10 dernières années, moi ainsi que 8 ou 9 amis sommes venus à Elbow en touristes. Nous avons loué des copropriétés, nagé dans la piscine, joué au golf et pêché dans le lac Diefenbaker. Cet endroit est vraiment remarquable. Un véritable trésor caché.

La chose que je n'arrive pas à comprendre est l'état des routes de la région. Nous emportons toujours trois ou quatre bateaux avec nous, mais, en raison du mauvais état des routes, il y a des marques de cailloux sur ces bateaux et nos véhicules.

Il y a plusieurs années, une portion d'environ cinq milles de la route 42, qui passe par Brownlee, a été remise en gravier en raison du mauvais état de l'asphalte.

Maintenant, il y a plus de 15 milles en gravier. Je croyais que le progrès c'était passer du gravier à l'asphalte, pas l'inverse.

La lettre est encore longue. Malheureusement, elle décrit très bien la détérioration de notre infrastructure routière.

Le secrétaire parlementaire a mentionné que nos impôts étaient versés au Trésor, d'où provient l'argent pour financer, entre autres, les soins de santé. Eh bien, sur nos routes, une ambulance ne pourrait pas se rendre jusqu'à un établissement de santé. Par conséquent, nos routes...

Le vice-président: Je regrette d'avoir à intervenir, mais les députés comprendront que, lorsqu'ils partagent une période de 20 minutes, la période des questions et observations est divisée en parties d'au moins 5 minutes. Quant à savoir si un député doit du temps à un collègue, je laisse les partis s'entendre là-dessus.

M. Alan Tonks (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, je saisis l'occasion d'intervenir au sujet de la motion de l'opposition pour deux raisons.

Les crédits

Premièrement, la santé et la prospérité des municipalités me tiennent beaucoup à cœur puisque j'ai consacré 25 ans de ma vie à la scène municipale. En effet, il est d'une importance nationale que l'on considère que les municipalités ont besoin d'une attention toute particulière du gouvernement fédéral. Tous les députés pourraient bénéficier d'un échange d'idées sur les moyens de mieux répondre aux besoins des municipalités.

Il est indéniable que les municipalités et les collectivités canadiennes font face à des défis importants pour ce qui est de fournir à leurs citoyens, et 80 p. 100 des Canadiens vivent dans des villes, le niveau de service et de soutien qu'ils méritent. Il est possible que, dans le cadre d'un partenariat entre les gouvernements provinciaux et territoriaux et le gouvernement fédéral, le partage de la taxe fédérale sur l'essence puisse constituer un moyen de fournir aux municipalités une part des ressources additionnelles qu'elles recherchent. Les députés de ce côté-ci estiment que l'idée vaut certainement la peine d'être examinée.

Cela m'amène à la deuxième raison de ma participation au débat d'aujourd'hui. Je crois qu'il serait opportun et utile de fournir à la Chambre le contexte de l'impeccable performance fiscale de notre gouvernement. Compte tenu de la discussion qui a été soulevée relativement aux dépenses de programmes que le Trésor finance, ce contexte devrait encadrer toute discussion sur la fiscalité fédérale.

Comme les députés le savent, depuis le début de notre mandat en 1993, le gouvernement s'attache à deux principaux domaines de priorités: une saine gestion financière et un système fiscal équitable. Ces deux éléments sont très étroitement liés. Dès son entrée en fonction, le gouvernement a compris qu'il ne pourrait jamais alléger le fardeau fiscal des Canadiens tout en accusant de façon constante des déficits énormes, qui coûtaient en intérêts 36c. de chaque dollar perçu en impôt. Dans une situation déficitaire, un dollar emprunté n'est rien de moins qu'un impôt reporté à plus tard, que les générations futures devront payer, sans parler des intérêts qui se seront alors accumulés. Ce déficit empêcherait tous les niveaux de gouvernement, y compris les gouvernements municipaux, ainsi que les Canadiens, de réaliser les objectifs, actuels et futurs, qu'ils poursuivent au nom d'une qualité de vie sociale et environnementale élevée.

Voilà pourquoi, pendant les premières années de notre mandat, même si nous avons accordé des allègements d'impôt sélectifs pour les familles avec des enfants, notre principal objectif était de prendre des mesures énergiques afin de retrouver la maîtrise des dépenses fédérales. Le gouvernement a réussi, le Canada ayant affiché son premier excédent budgétaire fédéral en 1997-1998, après 28 années déficitaires d'affilée.

Certains se demanderont peut-être ce que cela a à voir avec le régime d'imposition fédéral. La réponse devrait être évidente. C'est seulement après avoir remis de l'ordre dans les finances publiques de notre pays que le gouvernement a pu commencer à réduire le fardeau fiscal de tous les Canadiens. Le gouvernement a réussi à réduire ce fardeau fiscal.

Dans le budget de 2000, le gouvernement a lancé un plan quinquennal de réduction d'impôt de 100 milliards de dollars, ces réductions étant les plus importantes de toute l'histoire du Canada. Ce plan vise à renforcer les assises de la croissance économique et de la création d'emplois dans notre pays, ce qui permet souvent au Canada de connaître la meilleure croissance parmi les pays industrialisés lorsque l'économie mondiale connaît une période difficile, tout en aidant les Canadiens à faible et à moyen revenu.

Les avantages de ce plan sont déjà clairs et concrets. Le plan en question a prévu des allègements fiscaux de 17 milliards de dollars en 2001, et de 20 milliards de dollars en 2002. Ces allègements continueront d'augmenter, passant cette année à 24 milliards de dollars, et à plus de 30 milliards de dollars en 2004.

● (1300)

Permettez-moi humblement de rappeler à la Chambre certains éléments clés qui ont contribué à la mise en place de ce plan de réduction d'impôt historique.

Le gouvernement a rétabli, depuis le 1^{er} janvier 2000, la pleine indexation du régime d'impôt sur le revenu des particuliers. Cela signifie que l'inflation n'entraîne plus de hausse d'impôt automatique et camouflée.

Depuis le 1^{er} janvier 2001, les taux d'impôt sur le revenu des particuliers ont diminué pour tous les contribuables. Le taux de 17 p. 100 a été ramené à 16 p. 100. Le taux intermédiaire, qui était de 26 p. 100 en 1999, a été ramené à 22 p. 100. Quant au taux supérieur, il est passé de 29 à 26 p. 100 pour les revenus se situant entre 60 000 \$ et 100 000 \$.

Qu'est-ce que cela signifie pour les Canadiens et leur famille? Cela signifie que, d'ici 2004-2005, nous aurons réduit de 21 p. 100 les impôts fédéraux sur le revenu des particuliers. Il s'agit d'une baisse moyenne de un cinquième. L'avantage est encore plus marqué pour les familles avec des enfants, les économies d'impôt moyennes s'élevant dans leur cas à 27 p. 100.

Le plan quinquennal de réduction des impôts du gouvernement a aussi encouragé la croissance économique et la création d'emplois en favorisant les investissements et les initiatives des entreprises au Canada. Nous avons ramené à 23 p. 100 le taux général d'impôt sur le revenu des sociétés qui s'élevait à 28 p. 100, et il est prévu que ce taux passera à 21 p. 100 l'an prochain.

Dans le budget de 2003, le gouvernement a prévu d'autres mesures d'aide pour les petites entreprises et les entrepreneurs, faisant notamment passer de 200 000 \$ à 300 000 \$, sur quatre ans, la limite de déduction accordée aux petites entreprises. Pour de nombreuses entreprises canadiennes, il s'ensuivra des économies annuelles pouvant aller jusqu'à 9 000 \$.

Une autre mesure élimine le plafond de 2 millions de dollars qui s'applique à l'investissement des petites entreprises donnant droit à un report des gains en capital. Cela favorisera l'accès au capital de risque pour les petites entreprises, ce qui est particulièrement important pour leur expansion, leur croissance et la recherche de nouveaux marchés. Le gouvernement a annoncé que l'on éliminait l'impôt fédéral sur le capital sur une période de cinq ans et que l'on éliminerait cet impôt l'an prochain pour les moyennes entreprises.

Grâce aux initiatives du gouvernement concernant l'impôt sur les sociétés, à compter de cette année le taux d'imposition moyen fédéral-provincial des sociétés au Canada est inférieur au taux moyen en vigueur aux États-Unis. J'ai entendu parler de comparaisons avec le régime fiscal américain. D'ici 2008, la différence entre le taux d'imposition fédéral-provincial des sociétés au Canada et le taux d'imposition fédéral-étatique des sociétés aux États-Unis devrait atteindre 6,2 p. 100 en faveur du Canada. Les changements actuellement proposés en matière d'imposition par l'administration américaine ne devraient pas influencer dans ce domaine. Mais nos mesures de réduction des impôts ne s'arrêtent pas là.

Nous avons relevé le plafond des cotisations à un régime de pension agréé et à un régime enregistré d'épargne-retraite qui donnent droit à un allègement fiscal.

Les crédits

Nous diminuerons le taux des cotisations à l'assurance-emploi de 12¢ supplémentaires; il s'établira ainsi à 1,98 \$ sur 100 \$ de gains assurables en 2004. Il s'agit de la dixième diminution du taux de cotisation depuis 1994. Celle-ci permettra aux travailleurs et aux employeurs de réaliser des économies annuelles de plus de 9 milliards de dollars. Cette diminution s'appliquera certes à tous, mais elle profitera davantage aux petites entreprises, moteurs économiques essentiels pour tant de municipalités et de collectivités.

Par ailleurs, je crois que nous sommes tous d'accord pour admettre que les enfants et les jeunes jouent un rôle particulier dans chaque collectivité. Or, nous avons constamment amélioré la Prestation fiscale canadienne pour enfants, afin d'aider les familles à faible et moyen revenus qui ont des enfants. En vertu des mesures présentées dans le budget de février dernier, la prestation fiscale canadienne maximale pour enfants devrait, en 2007, atteindre 3 243 \$ pour le premier enfant, 3 016 \$ pour le deuxième et 3 020 \$ pour tout enfant supplémentaire. Cela portera le soutien annuel estimatif fourni dans le cadre de la prestation fiscale pour enfants à plus de 10 milliards de dollars. Il s'agit d'une augmentation de plus de 100 p. 100, autrement dit le double du soutien fourni en 1996.

• (1305)

J'ai soulevé de très nombreux points car notre bilan de gestes concrets en matière de fiscalité est vaste et impressionnant. Je conclurai en assurant à tous les députés et à tous les Canadiens que notre gouvernement demeure engagé à maintenir et à améliorer un système fiscal juste, efficace et concurrentiel pour mieux combler les besoins des citoyens de toutes les collectivités, rurales autant qu'urbaines.

Cet engagement s'accompagne d'un engagement parallèle qui fait aussi partie des conditions d'un système juste, efficace et concurrentiel et que nous ne devons pas perdre de vue durant un débat comme celui d'aujourd'hui. Il s'agit de l'importance absolue de veiller à ce que toute modification ultérieure du régime fiscal et toute mesure visant à renforcer nos villes ne mettent pas en danger notre capacité de présenter des budgets équilibrés ou excédentaires.

Comme tous les Canadiens, tous les députés se souviennent de l'énorme prix que nous ont coûté des années de déficit. Nous avons subi les taux d'intérêt, les taxes et les impôts élevés. Nous ne pouvons et ne devons pas laisser le cycle destructeur du déficit nous accabler à nouveau. Par conséquent, toute mesure ou modification fiscale que nous pourrions envisager, pour l'immédiat ou pour l'avenir, devra favoriser la vigueur de l'économie en tenant compte de notre capacité de payer et en se fondant sur une planification fiscale prudente.

Le député qui propose la motion d'aujourd'hui sera certainement d'accord avec ces principes. Ce débat est le bienvenu car il nous aidera à mieux comprendre comment créer des partenariats grâce auxquels les Canadiens hériteront et pourront profiter d'un très haut niveau de qualité de vie.

• (1310)

M. Ted White (North Vancouver, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai écouté tout le discours du député d'en face. Il a parlé d'une foule de questions fiscales sans vraiment s'arrêter sur la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui. Je vais lui lire notre motion précédente:

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

J'ai une seule question à poser au député. Pourquoi a-t-il voté contre la motion quasi identique présentée en juin par l'Alliance canadienne alors qu'aujourd'hui, il votera en sa faveur? Peut-il nous expliquer rationnellement pourquoi il a fait volte-face, si ce n'est pour dissimuler ce comportement à l'ancien ministre des Finances, bientôt premier ministre, qui vient tout à coup de se rendre compte de cette politique de l'Alliance canadienne?

M. Alan Tonks: Monsieur le Président, je ne crois que nous discussions de la façon dont je vote ni de la sienne.

Le député a tout à fait raison. La question que nous examinons est liée à une stratégie fiscale progressiste et dynamique qui serait avantageuse pour tous les Canadiens. Cette stratégie vise, entre autres, à fournir des fonds aux agglomérations par l'intermédiaire de la taxe sur l'essence, ce qui leur permettrait de financer directement le développement urbain et rural et le développement durable dans le secteur des transports. Voilà ce dont il s'agit.

Cette motion est plus facile à appuyer parce qu'elle est essentiellement plus claire que la première motion qu'a présentée l'Alliance. Je crois que le point de vue présenté est irréfutable. Il faut être tout à fait clair et sincère sur ce point. Il faut examiner tout cela dans l'optique de la motion et des événements d'aujourd'hui. Cependant, il faut examiner la motion en tenant compte de notre capacité de mettre en oeuvre une stratégie fiscale durable.

J'espère que j'ai répondu aux deux volets de la question du député.

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai écouté l'intervention du député libéral. Il doit savoir que son parti s'est fait élire en étant très opportuniste. Puisque le député a parlé de taxes, je lui rappelle que la TPS existe toujours.

Le député de LaSalle—Énard, qui a été le coauteur du livre rouge il y a dix ans, a dit à un moment donné que cette taxe stupide devait disparaître. Pourtant, pendant qu'il était ministre des Finances, il a arraché 190 milliards de dollars aux contribuables au moyen de cette taxe.

En Colombie-Britannique, les taxes sur l'essence rapportent environ 750 millions de dollars. Ajoutons à cela le produit de la TPS, environ 378 millions de dollars. En tout, les taxes sur l'essence rapportent quelque 1,1 milliard de dollars. De ce montant, le gouvernement fédéral ne consacre que 2,5 p. 100 aux routes et à l'infrastructure. Par contre, les provinces, qui reçoivent 50 p. 100 des taxes, en dépensent environ 91 p. 100. Aux États-Unis, le gouvernement dépense ou investit environ 84 p. 100 du produit des taxes sur l'essence dans les travaux sur les routes et l'infrastructure.

Puisque le député a parlé des taxes dans son intervention, que pense-t-il de l'imposition de la TPS sur les taxes? Dans ses calculs, le gouvernement prend le prix de l'essence, y ajoute toutes les taxes et calcule ensuite la TPS sur le total. Ces taxes ne sont ni des produits, ni des services.

Le député peut-il justifier que le gouvernement rançonne ainsi les Canadiens en faisant payer la TPS sur des taxes?

• (1315)

M. Alan Tonks: Monsieur le Président, l'intervenant précédent a dénoncé le fait qu'il ait abordé la question des taxes et qu'il se soit écarté de l'objet et du contexte de la motion allianciste.

Je vais tenter de ne pas me laisser emporter d'une autre façon par la question du député, mais je vais tenter d'y répondre.

Les crédits

Je ne crois pas que nous devons tenter de comparer notre système fiscal à celui des Américains ou la façon dont le gouvernement de nos voisins répartit les budgets entre les divers États, en pourcentages, parce que, tout comme il existe des différences entre le régime fiscal américain et le nôtre, il y en a également entre les diverses provinces canadiennes.

Je ne voudrais pas avoir l'air d'éluder la question, mais ce dont nous discutons ici, c'est de la meilleure façon de se rapprocher du principe de la source des revenus tirés des taxes et du réinvestissement de ces sommes à l'égard de services qui stimuleront la croissance et le développement d'une façon durable dans ces secteurs. C'est là l'objet de la motion allianciste.

Si je comprends bien ce qui se produit en Colombie-Britannique, et je sais que le député s'y connaît mieux que moi à ce sujet, c'est que bien qu'elle ait remis une partie des sommes tirées des taxes sur l'essence, la province n'a pas accru l'enveloppe globale du programme de transport, que ce soit en ce qui a trait au transport même ou aux routes. La situation fiscale est donc toujours inéquitable, même dans la province du député.

Ce qu'il faut retenir, c'est que nous pouvons faire mieux, tant sur le plan du développement durable que du respect de nos engagements envers Kyoto et du recours à la technologie de pointe dans le domaine des transports pour stimuler la croissance et l'emploi. Nous pouvons le faire grâce à une meilleure connaissance et un meilleur usage du système fiscal.

Je croyais que c'était là l'objet de la motion allianciste. Si c'est le cas, comme je le crois, alors le gouvernement est disposé à se pencher très sérieusement sur la question.

M. Gurmant Grewal: Monsieur le Président, je n'ai pas eu de réponse. Comment le député libéral peut-il justifier l'imposition d'une TPS sur des taxes?

Nous comprenons que la TPS puisse être prélevée sur l'essence. Mais le député n'a pas répondu à ma question concernant l'application de la TPS sur des taxes.

De plus, le gouvernement est très cupide lorsqu'il est question des taxes. Il a imposé une taxe sur l'essence pour combler le déficit. Le déficit a été éliminé, mais la taxe existe encore.

Alors, si le gouvernement n'est pas cupide, qu'est-ce qu'il est? Pourquoi appliquer la TPS sur des taxes?

M. Alan Tonks: Monsieur le Président, le député comprendra sûrement que le débat ne progressera pas plus facilement, qu'il ne sera pas plus positif ou précis si je donne mon opinion sur la question de savoir si le gouvernement est cupide ou non.

La question est de savoir si nous avons un régime fiscal progressiste qui favorise l'ouverture de perspectives nouvelles et une meilleure qualité de vie pour tous les Canadiens. La motion de l'Alliance tente d'examiner cette question, puis demande au gouvernement de proposer un régime fiscal et des moyens qui permettront d'atteindre cet objectif.

C'est la question qui est débattue à la Chambre. Le Canada a tout intérêt à ce qu'elle aboutisse à une conclusion progressiste. Peu importe que ce soit équitable ou cupide ou que ce soit traiter les gens également ou non, ces questions sont importantes et constituent les principes sur lesquels nous nous fondons pour rendre notre régime fiscal progressiste.

Nous utilisons entre autres ce moyen progressiste pour collaborer en partenariat avec les villes et les provinces, afin de rehausser la qualité de vie en prenant de meilleures décisions dans le secteur des transports.

● (1320)

M. David Chatters (Athabasca, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux de participer à ce débat aujourd'hui. Je suis toujours étonné de constater que l'hypocrisie du gouvernement est sans bornes.

Je croyais avoir tout vu lorsque, il y a deux ans, le gouvernement a voté contre le mariage entre personnes de même sexe et que, il y a à peine quelques jours, il a soudainement fait volte-face pour voter en faveur du mariage entre personnes de même sexe.

C'était déjà assez terrible. Cependant, la motion d'aujourd'hui est encore pire. Pas plus tard qu'en juin, l'Alliance canadienne a présenté à la Chambre une motion contenant exactement la même proposition que la motion dont nous sommes actuellement saisis, et le gouvernement a voté contre cette motion. Aujourd'hui, il semble prêt à changer d'idée encore et à appuyer la motion.

Il est facile de voir que non seulement il y a transition à la tête du Parti libéral, mais qu'il y a aussi des élections qui s'en viennent, car il n'y a que cela qui puisse amener le gouvernement à changer d'idée ainsi.

Cependant, la question de la taxe sur l'essence et de l'utilisation des recettes provenant de cette taxe n'est pas un nouveau débat au Canada. Il y a de nombreuses années, le gouvernement libéral de l'ancien premier ministre Trudeau avait instauré une taxe sur l'essence pour financer la création de notre pétrolière nationale.

Le gouvernement aime bien jouer des petits jeux de sémantique avec cette taxe. La réalité est que cette taxe n'a jamais été abolie. On se sert peut-être des recettes qu'elle rapporte à des fins différentes, mais la taxe n'est jamais disparue et existe encore aujourd'hui. L'argent est évidemment versé au Trésor.

Le nouveau chef du Parti libéral, le prochain premier ministre, a imposé une taxe de 1,5 cent le litre sur l'essence pour éliminer le déficit lorsqu'il était ministre des Finances. Il n'y a plus de déficit depuis déjà plusieurs années, mais, chose étonnante, la taxe est toujours là.

L'hypocrisie des ministériels en ce qui a trait à cette question, et je pense en particulier au discours que j'ai entendu ce matin de la bouche du député de Erie—Lincoln, est absolument ahurissante.

Le pays est en train d'accumuler un énorme déficit. Peut-être le député de LaSalle—Énard a-t-il résolu le problème du déficit financier du gouvernement. En réalité, au cours des nombreuses dernières années, nous avons accumulé un énorme déficit sur le plan des infrastructures. Il est ici question non seulement des infrastructures routières, mais aussi des infrastructures urbaines, et le député a dit plus tôt qu'il s'agissait de nos infrastructures essentielles. Il existe un déficit énorme et croissant qu'il faut résorber.

Je suppose qu'il est de mise que je félicite le gouvernement d'adopter enfin ce point de vue. Je souligne de nouveau que son attitude est hypocrite, car il n'agit de la sorte qu'en prévision des élections. Je crains qu'après les élections, la position du gouvernement puisse changer tout aussi rapidement que ce dont nous venons d'être témoins.

Une proposition s'impose. Nous avons une proposition et, de fait, il s'agit de l'article n° 15 de la politique de l'Alliance canadienne:

Nous allons assurer que les fonds tirés des taxes imposées à des fins précises sont utilisés à cette fin seulement, que ces taxes sont éliminées lorsqu'elles ne sont plus nécessaires, et que les fonds ainsi recueillis ne sont pas ajoutés aux recettes générales.

Les crédits

C'est la politique de l'Alliance canadienne depuis de nombreuses années. C'est la politique que l'Alliance canadienne mettra en oeuvre lorsqu'elle formera le gouvernement.

Par ailleurs, il est très difficile de déterminer la position du gouvernement à ce sujet. L'actuel ministre des Finances a dit à diverses reprises qu'il n'appuie pas la proposition. Il a déclaré ce qui suit:

...je sais que les provinces aiment bien les points d'impôt, mais parfois, elles les oublient. Elles les aiment beaucoup parce qu'elles veulent que nous les imposions et elles, elles veulent les dépenser.

● (1325)

C'est bien sûr le reflet de la vieille mentalité libérale: le gouvernement n'affecte pas d'argent à quoi que ce soit à moins qu'il n'y ait des liens lui permettant lui-même d'en tirer parti d'une quelconque façon. Les libéraux éprouvent de la difficulté à affecter de l'argent à un projet qui ne leur rapporte rien. Selon moi, ils oublient parfois que l'argent qu'ils dépensent n'est pas vraiment le leur. Il appartient aux contribuables. Et il n'y a qu'un contribuable au pays.

Pendant que l'énorme déficit du pays sur le plan de l'infrastructure continue de s'accumuler, il en va de même de l'argent que le gouvernement fédéral recueille sous forme de taxes sur l'essence, qu'il s'agisse de la taxe d'accise perçue à la pompe ou de la TPS. Comme mon collègue vient de le souligner, la TPS vient s'ajouter à la taxe d'accise et l'effet est énorme. Si je me rappelle bien, les recettes de l'année courante tirées de la taxe d'accise et de la TPS s'établiront à 7 milliards de dollars. Une minuscule partie de ce montant est redistribuée à certaines provinces pour les routes ou des projets d'infrastructure.

Malgré le programme de péréquation qui existe au Canada et qui vise à permettre à toutes les provinces d'offrir des services relativement égaux à leurs citoyens, ce qui est étonnant, c'est que le gouvernement fédéral perçoit dans ma province, l'Alberta, un demi-milliard de dollars en taxe sur l'essence, mais ne réinvestit pas un seul sou dans l'infrastructure routière de cette province. Selon les statistiques, 98 p. 100 de la maigre somme que le gouvernement réinvestit dans le réseau routier est dépensée au Québec, en Ontario et au Canada atlantique.

Il y a quelque chose de fondamentalement injuste dans cette formule. N'importe qui pourrait proposer une meilleure méthode, un concept plus juste.

Évidemment, le gouvernement ne cessera jamais de se targuer des grands programmes de rénovation des infrastructures qu'il a mis sur pied en 1993. Bien que les programmes aient connu du succès auprès des municipalités de toutes les régions du pays, essentiellement parce que les provinces avaient désespérément besoin d'argent, les programmes étaient assortis d'une formule de partage des frais selon laquelle le gouvernement fédéral, la province et la municipalité assumait une part égale des coûts. Dans bien des cas, les municipalités n'ont pu trouver l'argent pour subventionner le tiers des projets. Donc, leurs projets de rénovation des infrastructures n'ont jamais vu le jour, faute de financement.

Notre proposition est intéressante. Nous sommes heureux de voir que le gouvernement se range à notre avis et semble disposé à appuyer la motion, mais j'exhorte les Canadiens à examiner attentivement le bilan du gouvernement et celui du futur premier ministre dans ce domaine et dans bien d'autres. On ne doit pas faire confiance au gouvernement simplement parce qu'il s'empresse de faire, pendant les campagnes électorales, des promesses qui plaisent aux Canadiens. Une fois au pouvoir, il tient rarement ses promesses,

comme le prouve son bilan pitoyable. Il agira, en ce qui concerne la taxe sur l'essence, comme il l'a fait dans le cas de la TPS qu'il s'était engagé à abolir et de toutes les autres promesses qu'il a faites au fil des ans.

Nous proposons de réserver aux infrastructures 3¢ le litre, ce qui me semble raisonnable. Le gouvernement fédéral devrait accorder une marge fiscale aux provinces afin qu'elles puissent prélever 3¢ le litre, argent qu'elles verseraient aux municipalités spécialement pour subventionner la rénovation des infrastructures. Cela garantirait aux municipalités une source de revenu stable à long terme. Un tel système serait beaucoup plus juste et équitable que le favoritisme qui règne actuellement. J'exhorte donc tous les députés à appuyer notre motion.

● (1330)

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je remercie le député, qui est le porte-parole principal de son parti en matière de ressources naturelles, pour ses remarques. J'ai trois questions à lui poser.

Premièrement, le gouvernement libéral impose la TPS sur les taxes. Je ne connais aucun autre pays dans le monde qui fait payer une taxe sur les taxes. J'aimerais que le député nous dise si cette pratique lui semble juste.

Deuxièmement, nous savons qu'une partie de la taxe sur l'essence sert à éponger le déficit. Une fois le déficit disparu, la partie de la taxe utilisée à cette fin devrait normalement être éliminée. Or, elle existe toujours. Je voudrais entendre l'opinion du député à ce sujet. Comment les libéraux peuvent-ils continuer d'imposer une taxe et de prélever effrontément toujours plus d'argent dans les poches des Canadiens lorsque l'objectif visé par cette taxe a été atteint?

Troisièmement, on sait que les prix de l'essence ont augmenté dernièrement. Au mois d'août, le litre d'essence se vendait 10 cents de plus, voire 15 cents de plus à certains endroits, que le mois précédent. Nous savons aussi que le gouvernement libéral empêche la TPS sur l'essence, même s'il a dit avant d'accéder au pouvoir qu'il éliminerait la TPS. Cette taxe et les autres taxes sur l'essence génèrent chaque année au Canada plusieurs milliards de dollars. On les évalue à environ 220 \$ par personne.

Nous savons aussi que les taxes représentent entre 35 et 45 p. 100 du prix de détail de l'essence. Aux États-Unis, elles comptent pour environ 25 p. 100 du prix de l'essence. Non seulement les taxes sont-elles plus élevées au Canada, mais on nous impose en plus une taxe sur les taxes. Je me demande donc si le gouvernement n'a pas avantage à garder les prix de l'essence élevés, afin de prélever encore plus d'argent sous forme de taxes, qui finira de toute manière par être gaspillé inutilement en raison de la mauvaise gestion du gouvernement, d'une piètre reddition de comptes, de manoeuvres frauduleuses, de corruption et d'autres choses du genre. Le député ne croit-il pas qu'il est dans l'intérêt du gouvernement de ne pas baisser les prix de l'essence à la pompe? Le gouvernement ne préfère-t-il pas garder ces prix élevés?

M. David Chatters: Monsieur le Président, le député a posé un certain nombre de questions. Évidemment, la plupart des Canadiens sont outrés lorsqu'ils découvrent qu'ils payent de la taxe sur une taxe. C'est fondamentalement injuste, et la plupart sont étonnés que cela ne soit pas illégal ou criminel. Évidemment, ce ne l'est pas. Le gouvernement ne connaît aucune limite lorsqu'il s'agit de percevoir des impôts.

Les crédits

Une chose que les Canadiens ont apprise au fil des années, c'est que, lorsqu'une taxe est instituée, elle est rarement, voire jamais supprimée. Après tout, l'impôt sur le revenu dans notre pays n'était censé être qu'une mesure temporaire à un moment donné; il n'a certainement jamais été supprimé. Je pense que, pour les libéraux, l'idée d'éliminer une taxe une fois que son objectif est atteint est tout simplement inconcevable.

Je pense qu'on peut comparer le gouvernement à un toxicomane ou à un alcoolique; il a développé une dépendance aux taxes. Il ne sait pas comment fonctionner sans elles et il ne peut fonctionner sans en prélever toujours plus. Je mets toutefois les libéraux en garde: comme les alcooliques ou les toxicomanes, un jour, ils n'auront plus de quoi assouvir leur dépendance et ils tomberont alors de très haut.

Quant à leur politique à l'égard des impôts, les libéraux ont toujours dit, du moins jusqu'à maintenant, qu'ils sont contre l'idée des impôts spéciaux, ce qui n'a toutefois pas empêché l'ex-ministre des Finances d'imposer une taxe spéciale pour éliminer le déficit. Voilà encore une fois un exemple d'hypocrisie à l'état pur. Les libéraux appuient l'idée d'une taxe à condition qu'elle serve leurs fins, qu'elle soit spéciale ou non.

À mon avis, c'est une excellente idée d'accorder aux municipalités un financement stable et à long terme afin qu'elles commencent à rebâtir leurs infrastructures. Les libéraux devraient appuyer cette idée et le faire très clairement.

• (1335)

M. Gary Lunn (Saanich—Gulf Islands, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir aujourd'hui pour parler de la motion qui demande au gouvernement d'«immédiatement entreprendre des discussions avec les provinces et les territoires afin de remettre aux municipalités une partie de la taxe fédérale sur l'essence».

Chaque été, je reçois des appels à mon bureau au sujet du prix de l'essence. Comme nous le savons tous, les Canadiens roulent davantage durant l'été que durant le reste de l'année et l'augmentation de la demande fait grimper les prix. L'essence n'est pas un produit bon marché où que l'on soit sur Terre. À Victoria où j'habite, le prix de l'essence a parfois dépassé 90 cents le litre cet été.

Bien des gens soupçonnent la collusion et se demandent comment ces prix peuvent être aussi élevés sans que personne ne soit à blâmer. Certains députés libéraux, comme le député de Pickering—Ajax—Uxbridge, sont reconnus pour leur adhésion aux théories de conspiration, même si les études successives ne décèlent aucune preuve de fixation des prix. Si le député de Pickering—Ajax—Uxbridge veut pointer le doigt, il devrait le pointer vers son propre côté de la Chambre. Pour ce faire toutefois, il serait forcé d'admettre certains faits assez désagréables. Je pourrais sans doute l'aider à cet égard. Voici certains de ces faits.

Il existe des chiffres publics que tout le monde connaît. À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral reçoit plus de 7 milliards de dollars par année en taxes sur l'essence; j'ai bien dit 7 milliards de dollars par année. Or, 4 p. 100 seulement de cette somme de 7 milliards de dollars sont investis dans le transport. Cet argent ne sert pas à améliorer la sécurité sur nos routes. Il ne sert pas à les rendre plus efficaces. Il ne contribue pas à régler les problèmes environnementaux ou à lutter contre la pollution causée par la circulation des véhicules. À quoi servent donc les 7 milliards de dollars? Ils s'ajoutent directement aux recettes générales et le gouvernement les utilise comme bon lui semble.

Par contre, les provinces consacrent approximativement 12 milliards de dollars aux transports, même si leurs recettes directes ne

sont que d'environ 10 milliards de dollars. Bref, les provinces subventionnent les dépenses fédérales en puisant à même leurs maigres recettes.

J'estime que le cas de ma province, la Colombie-Britannique, est l'un des pires. En effet, celle-ci recueille quelque 12 p. 100 des recettes tirées de la taxe sur l'essence à l'échelle nationale et envoie le tout à Ottawa. Si 12 p. 100 de la taxe sur l'essence perçue au Canada l'est en Colombie-Britannique, seulement 4 p. 100 du total des recettes sont affectées aux routes, comme je l'ai dit précédemment. Fait plus étonnant encore, ce 4 p. 100 est presque entièrement utilisé en Ontario. La Colombie-Britannique ne voit à peu près jamais l'ombre d'un sou noir. Non seulement la Colombie-Britannique subventionne le fédéral, mais elle ne reçoit même pas sa part de ce pauvre misérable 4 p. 100 que le fédéral consacre aux routes. Nous ne recevons même pas notre part de ce pourcentage ridicule.

La transparence serait de mise en matière de taxes et d'impôt. Un part beaucoup plus importante des taxes sur les carburants devrait être consacrée à l'entretien des routes.

J'aimerais aborder un autre aspect important du présent débat, à savoir la double imposition. Comme le député d'Athabasca vient de le signaler, on prélève une taxe sur une taxe. C'est incroyable. Imaginez donc, une taxe sur une taxe. C'est fondamentalement incorrect. Même si notre motion ne porte pas là-dessus, je pense qu'il est néanmoins important de le mentionner.

La pratique qui consiste à prélever la TPS sur l'essence est discutable, mais prélever la TPS sur la taxe d'accise, c'est franchement incroyable. Il est tout à fait incompréhensible que le gouvernement commence à faire payer aux Canadiens une taxe sur une taxe. Nous avons demandé à maintes reprises au gouvernement d'abandonner cette pratique. L'ancien ministre des Finances, le député de LaSalle—Émard, a eu dix ans pour remédier au problème, pour éliminer cette taxe sur une taxe, mais il ne l'a pas fait.

• (1340)

La solution que propose aujourd'hui l'Alliance canadienne montre qu'il y a une meilleure formule, en outre plus honnête, que la taxe sur l'essence. À notre avis, si le gouvernement fédéral perçoit de l'argent pour le transport, c'est là qu'il faudrait dépenser. Le gouvernement fédéral pourrait libérer au moins une portion de la taxe sur l'essence et la donner aux provinces au titre de l'infrastructure. De cette façon, les provinces seraient assurées d'une source de financement fiable et stable pour les routes, pour l'infrastructure et pour le système de transport. En outre, ce qui est tout aussi important, c'est que le financement serait transparent et favoriserait directement les utilisateurs de l'infrastructure.

Les provinces et les municipalités pourraient alors distribuer le financement de meilleure façon, puisqu'elles sont plus près des citoyens et qu'elles sont en mesure de voir quels secteurs nécessitent le plus de travaux. Elles savent où se trouvent les problèmes, où sont les points chauds, où se produisent les accidents mortels sur les diverses routes et lesquelles ont besoin de réfection. Ce sont les provinces et les municipalités qui doivent décider où il faut apporter des améliorations et quelles sont les priorités.

Nous avons délibérément fait en sorte que cette motion ne suscite pas de confrontation, même si j'estime, comme l'a mentionné notre chef, qu'une portion de 3 à 5¢ le litre est raisonnable. Nous laissons la négociation de ces montants au gouvernement fédéral. Nous avons élaboré la motion de telle façon que le gouvernement puisse l'appuyer. Nous cherchons une véritable solution pour remédier au problème que le gouvernement a causé et nous voulons offrir des routes sécuritaires, efficaces et écologiques.

Les crédits

Certaines rumeurs laissent entendre que le gouvernement appuiera la motion. J'espère que ce sera le cas et que les députés d'en face se prononceront en faveur.

Toutefois, en ce qui concerne les faits, je m'en tiens à la feuille de route du gouvernement. Le député de LaSalle—Émard siège à la Chambre depuis 10 ans et a occupé le poste de ministre des Finances pendant la plus grande partie de cette période. Il a eu maintes occasions de corriger cette pratique fâcheuse. Certaines motions ont déjà été présentées à la Chambre. Or, la feuille de route du gouvernement contient plusieurs exemples.

Le 13 mars 2001, les libéraux ont appuyé une motion visant la création d'un registre des délinquants sexuels. Le 5 février 2002, moins d'une année plus tard, ils se sont prononcés contre une motion proposant elle aussi la création d'un tel registre. En 1993, les libéraux ont fait la promesse ci-après dans leur livre rouge:

Nous désignerons un conseiller indépendant pour émettre des avis à l'intention des titulaires de charges publiques et des groupes de pression pour l'application du Code de déontologie. Le conseiller sera nommé après concertation avec les chefs de tous les partis représentés à la Chambre des communes et fera rapport au Parlement.

Le 8 février 2001, l'Alliance canadienne a présenté une motion qui reprenait textuellement ce passage. Elle utilisait le texte exact qui figure dans le livre rouge. Personne ne peut le contester. Il n'y a eu ni interprétation, ni information trompeuse. C'était la promesse des libéraux. Lorsque nous avons proposé à la Chambre des communes de voter sur cette promesse, qu'ont-ils fait? Ils ont voté contre. Voilà un problème de crédibilité.

Sincèrement, la question est grave. Il s'agit de la charpente du réseau de transports au Canada. Nous devrions injecter les fonds voulus pour entretenir l'infrastructure. Je le répète, ma province, la Colombie-Britannique, ne reçoit même pas ses maigres 4 p. 100.

J'ai discuté avec le député de LaSalle—Émard, qui a refusé d'aborder le sujet. L'un des députés d'en face a expliqué comment les libéraux avaient éliminé un déficit de 42 milliards de dollars entre 1993 et 1999. Ils y sont parvenus au moyen de 69 augmentations des impôts et des taxes sous diverses formes. Ils n'ont pas éliminé le déficit, ce sont les contribuables canadiens qui l'ont fait. Ces gens-là ont une dépendance malade aux taxes. Ils les augmentent jour après jour.

Nous ne devrions pas chercher à punir ceux qui réussissent. C'est pourtant l'attitude du gouvernement, et rien ne changera jamais. Il veut punir ceux qui réussissent, les gens qui créent des emplois, les entrepreneurs, les petites entreprises. Plus la réussite est grande, plus le gouvernement tient à sévir. Les principes fondamentaux sont mauvais.

Permettez-moi de conclure en disant que les libéraux, comme les députés le savent, n'arrivent pas à contenir leur appétit pour les recettes fiscales. Ils peuvent tenir un discours différent avant les élections, mais si les électeurs se soucient d'équité fiscale, ils n'ont qu'à considérer le bilan du député de LaSalle—Émard. Il a eu neuf ans au ministère des Finances pour faire preuve d'équité en matière d'impôt, pour être honnête dans la perception des impôts et pour contenir les dépenses de l'État. Il a échoué sur toute la ligne. En ce qui concerne les taxes sur l'essence, la seule chose qui soit arrivée, c'est qu'elles ont augmenté de 17 p. 100 sous sa gouverne.

• (1345)

Les libéraux ne se soucient pas de l'origine des recettes, que ce soit l'impôt sur le revenu, la taxe sur l'essence ou une taxe sur les taxes, pourvu qu'ils aient de quoi nourrir le monstre. Ils sont des enragés de recettes fiscales. Ils changent de refrain tous les quatre ans pendant 35 jours. Ensuite, c'est le retour de la même rengaine.

Que les Canadiens tiennent compte du bilan et des faits; ils sont éloquentes.

M. Darrel Stinson (Okanagan—Shuswap, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai écouté très attentivement le discours du député. J'ai l'habitude de traverser le Canada en voiture au moins une fois par année, et parfois deux, en suivant la route transcanadienne.

Elle a été construite, comme le député s'en souvient probablement, pour servir de lien vital au Canada, d'épine dorsale, de voie de transport. Cela fait probablement sept ans que je conduis d'un bout à l'autre du Canada et je trouve que la route transcanadienne est une honte nationale. J'ai vu des routes de l'arrière-pays mieux entretenues que plusieurs tronçons de cette route.

Le député parlait d'une taxe sur la taxe. Il a mentionné que le gouvernement créait un système, dans le cas de la taxe sur l'essence, qui ajoute une taxe à la taxe afin d'augmenter le niveau de taxation. Par rapport à cela, Jesse James me paraît honnête. De nombreuses organisations auraient aimé agir ainsi, mais la plupart d'entre elles sont derrière les barreaux ou ont été reconnues coupables d'activité criminelle.

Lors de la mise en place de la taxe sur l'essence, les Canadiens ont reçu l'assurance que l'argent servirait aux programmes d'infrastructure des routes. Le député a dit que le gouvernement avait la manie de la taxation et qu'il s'en servait comme d'une vache à lait. Voilà la réalité.

Si on s'arrête un instant pour y penser, la responsabilité du gouvernement fédéral se limite à la route transcanadienne et, dans une certaine mesure, aux principales artères menant à la route transcanadienne. Pourtant, il recueille la taxe sur l'essence perçue dans chacune des stations-service canadiennes, qu'elles soient ou non sur ces artères ou sur la route transcanadienne. Ce qui se passe en réalité, c'est que le gouvernement s'approprie la taxe sur l'essence de toutes les autres régions, une taxe qui pourrait servir à entretenir l'infrastructure des routes des municipalités.

À mon avis, il s'agit d'une taxe perçue illégalement auprès de la population canadienne. Les régions taxées sont éloignées de la route transcanadienne ou de la région où le gouvernement investira. Ne pensons même pas aux 4 p. 100. Il ne dépensera pas un sou dans ces régions pour entretenir l'infrastructure. Le député peut-il nous en parler?

• (1350)

M. Gary Lunn: Monsieur le Président, permettez-moi d'abord d'applaudir le député pour avoir pris le temps de traverser le Canada en voiture sur notre autoroute nationale. J'estime que tous les députés devraient en faire autant. S'ils le faisaient, ils se rendraient compte de l'état pitoyable de notre réseau routier à certains endroits. En quelques lieux, des travaux ont apporté des améliorations. Par contre, à bien des endroits, aucune amélioration n'a été apportée. Si nous parlons aux habitants des différents endroits, ils savent où il y a eu des accidents mortels. Certains lieux ont été le théâtre d'un nombre impressionnant de pertes de vie. Je sais que tel a été le cas dans ma propre province et dans ma propre région. Et pourquoi? Parce qu'on n'a pas affecté les ressources nécessaires au réseau routier.

Comme l'a souligné le député, c'est là l'épine dorsale de notre réseau de transport. Évidemment, environ 80 p. 100 de notre population vivent dans un rayon de quelques centaines de kilomètres du 49^e parallèle, notre frontière sud, où se trouve la principale voie de circulation reliant les Canadiens d'un océan à l'autre. Il est crucial que nous y affections les ressources indispensables.

Les crédits

J'aimerais aussi réagir à une autre de ses observations. Il a souligné qu'il y avait là une taxe sur les taxes et que c'était une pratique illégale. Pour faire vite, je ferais remarquer que c'est le gouvernement qui fait les lois. Je ne sais pas si cette pratique est illégale au plan technique, mais elle est immorale. Nous avons vu de quelle manière le gouvernement dépense l'argent des contribuables: Shawinigate, cafouillis d'un milliard de dollars, scandales en publicité ou milliards de dollars pour le registre des armes à feu. Cela confine à de la corruption. À mon avis, si qui que ce soit agissait ainsi dans le secteur privé, il se retrouverait en prison. Ce n'est là qu'un autre exemple du fait que le gouvernement n'a absolument aucun respect pour l'argent des contribuables.

La motion porte en fait sur le respect qu'on devrait démontrer à l'égard de l'argent des contribuables et du mode de perception. Encore une fois, ce que fait le gouvernement avec la taxe sur l'essence montre bien qu'il n'a pas une once de respect à cet égard. Cet argent est versé au Trésor, où le gouvernement pige à volonté pour faire tout ce qu'il veut de l'argent qu'il en retire.

[Français]

Mme Marlene Jennings (secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme il ne me reste que sept ou huit minutes, je tâcherai d'être succincte.

[Traduction]

Je saisis l'occasion d'intervenir sur la motion de l'opposition pour deux raisons.

Premièrement, je crois que la santé et la prospérité des municipalités revêtent une importance nationale et que ces dernières peuvent bénéficier des idées de la Chambre. Il est indéniable que les agglomérations canadiennes font face à d'importants défis pour ce qui est de fournir aux citoyens le niveau de service et de soutien qu'ils méritent, comme on l'a dit plusieurs fois à la Chambre. Il est possible que, dans le cadre d'un partenariat entre les gouvernements provinciaux et territoriaux et le gouvernement fédéral, le partage de la taxe fédérale sur l'essence puisse constituer un moyen de fournir aux municipalités une part des ressources additionnelles qu'elles recherchent et qu'elles réclament. Selon moi, l'idée vaut certainement la peine d'être examinée.

Cela m'amène à la deuxième raison de ma participation au débat d'aujourd'hui. Je crois qu'il serait opportun et utile de fournir à la Chambre le contexte de l'impeccable performance financière et fiscale de notre gouvernement, contexte que les députés de l'opposition n'ont malheureusement pas fourni. Ce contexte devrait néanmoins encadrer toute discussion sur la fiscalité fédérale.

[Français]

Comme vous le savez, depuis le début de notre premier mandat en 1993, la saine gestion financière et l'équité du régime fiscal ont constitué deux de nos principales priorités en tant que gouvernement. Or, les deux sont étroitement liées. Nous avons compris dès le départ que nous ne pourrions jamais alléger le fardeau fiscal global des Canadiens en continuant d'accumuler de lourds déficits qui grugent 36¢ en frais d'intérêt sur chaque dollar des contribuables.

Accumuler des déficits en empruntant n'est rien d'autre qu'un moyen détourné de rapporter l'impôt en y ajoutant des frais d'intérêt. C'est la raison pour laquelle, dans les premières années de notre mandat, même si nous avons instauré des allègements d'impôt ciblés surtout pour les familles avec enfants, nous avons mis l'accent sur la difficile tâche consistant à reprendre le contrôle des dépenses fédérales. Nous y sommes parvenus—je pense que même l'opposition ne peut pas le nier—, affichant en 1997-1998 un premier

excédent budgétaire fédéral au Canada depuis 28 ans de déficits consécutifs.

• (1355)

[Traduction]

Certains se demanderont peut-être ce que cela a à voir avec la fiscalité fédérale. À mon avis, la réponse devrait être évidente. Ce n'est qu'après avoir assaini les finances du pays que nous avons pu commencer à alléger le fardeau fiscal de tous les Canadiens, et nous l'avons fait.

Voici brièvement quelques initiatives que le gouvernement a prises pour alléger le fardeau fiscal de tous les Canadiens.

Dans le budget de 2000, nous avons lancé un programme quinquennal de réduction des impôts de 100 milliards de dollars, le plus grand programme de l'histoire du Canada. Les avantages de ce programme sont déjà clairs et concrets. Il prévoyait des réductions d'impôt de 17 milliards de dollars en 2001, et de 20 milliards de dollars, en 2002. Ce programme continuera de croître, et prévoit d'autres réductions d'impôt de 24 milliards de dollars cette année, et de plus de 30 milliards, en 2004.

Nous avons aussi entièrement rétabli l'indexation de l'impôt sur le revenu des particuliers en fonction du coût de la vie à compter du 1^{er} janvier 2000. Ainsi, l'inflation ne représente plus une hausse d'impôt d'office et cachée. En outre, à compter du 1^{er} janvier 2001, les taux d'impôt sur le revenu de tous les contribuables ont été réduits. Le taux d'impôt de 17 p. 100 est passé à 16 p. 100. Le taux médian, qui s'établissait à 26 p. 100 en 1999, a été réduit à 22 p. 100 et le taux maximal d'impôt sur les revenus de 60 000 \$ à 100 000 \$ a été ramené de 29 p. 100 à 26 p. 100.

Pour les Canadiens et les familles, cela signifie que, d'ici 2004-2005, nous aurons réduit de 21 p. 100 les impôts fédéraux sur le revenu des particuliers. Il s'agit d'une réduction d'un cinquième en moyenne. Les familles ayant des enfants bénéficieront encore davantage de la réduction, car elle se situera à 27 p. 100 en moyenne. Mais ce n'est pas tout.

[Français]

Nous avons également ramené le taux général d'impôt des sociétés de 28 p. 100 à 23 p. 100, et la loi prévoit qu'il sera réduit à 21 p. 100 l'année prochaine.

[Traduction]

Pour aider les petites entreprises, nous avons également fait passer le plafond de la déduction accordée aux petites entreprises de 200 000 \$ à 300 000 \$ sur quatre ans, ce qui fera économiser jusqu'à 9 000 \$ par année à de nombreuses entreprises locales du Canada.

Je ne peux pas donner tous les détails, mais nous avons fait beaucoup pour alléger le fardeau fiscal des Canadiens et pour nous assurer de continuer à honorer nos promesses électorales, y compris...

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. Il restera environ 14 minutes à la députée lorsque la Chambre reprendra ce débat.

Nous passons maintenant aux déclarations de députés.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LES FORCES CANADIENNES

M. Dominic LeBlanc (Beauséjour—Petitcodiac, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris que deux soldats canadiens avaient été tués aujourd'hui dans l'explosion d'une mine terrestre à Kaboul en Afghanistan, alors qu'ils effectuaient une patrouille régulière dans la capitale. Trois autres soldats ont été blessés dans ce terrible accident.

Près de 2 000 soldats canadiens sont en poste à Kaboul pour lutter contre le terrorisme, assurer la paix et la sécurité et construire un meilleur avenir pour le peuple afghan.

[Français]

Depuis des années, les mines terrestres tuent et mutilent trop de gens, en Afghanistan et ailleurs. Ce qui s'est passé aujourd'hui justifie d'autant plus le rôle mobilisateur du Canada en faveur de l'interdiction des mines terrestres à l'échelle internationale.

Dans cette situation très difficile, nos sympathies vont aux familles des braves soldats canadiens qui ont été tués et les autres qui ont été blessés.

* * *

[Traduction]

LE VIH-SIDA

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, ayant pu constater directement les ravages que cause le sida en Afrique, l'Alliance canadienne et moi-même souhaitons appuyer l'appel international visant à réduire le fléau causé par le VIH-sida en autorisant la vente de médicaments à prix réduits.

Au cours de la visite prolongée que j'ai effectuée au Kenya, j'ai vu combien la situation était devenue tragique en quelques années seulement, causant beaucoup de morts et ralentissant l'économie du pays.

L'Alliance canadienne appuie les efforts du gouvernement en vue de faciliter l'accès aux médicaments par les pays en développement pour faire face aux graves problèmes de santé publique comme ceux que crée la crise du HIV en Afrique.

Notre parti croit également qu'à titre de décideurs, nous devons trouver un certain équilibre entre la nécessité de mettre de nouveaux médicaments au point et l'urgence de fournir ces médicaments à des prix abordables.

Des vies humaines sont en danger. Le Canada a toujours protégé les démunis. Le temps est venu pour le Canada d'intervenir et de jouer un rôle prépondérant dans ce dossier.

* * *

•(1400)

[Français]

LE 15^E TOURNOI DE GOLF ANNUEL DE LA FONDATION MIRELLA & LINO SAPUTO

M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.): Monsieur le Président, le 7 août dernier se tenait au club de golf Saint-Raphaël le 15^e tournoi de golf annuel de la Fondation Mirella & Lino Saputo, tournoi qui permettait à tous les participants de contribuer à la collecte de fonds destinés essentiellement et totalement aux oeuvres charitables de cette fondation présidée par

Article 31 du Règlement

Mme Mirella Saputo qui, au fil des années, a acquis une réputation de bienveillance et de dévouement dans les milieux défavorisés au Québec.

Depuis ses débuts, la Fondation Mirella & Lino Saputo a oeuvré auprès de nombreuses associations qui ont comme objectif le bien-être des jeunes enfants, des adolescents et des personnes du troisième âge. La fondation est également impliquée auprès des sociétés à but non lucratif qui viennent en aide aux institutions hospitalières et communautaires.

Je tiens à leur rendre hommage et à les remercier pour leur grande générosité envers les plus démunis de notre société.

* * *

[Traduction]

LE MOIS DE L'HISTOIRE DES FEMMES

Mme Anita Neville (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Monsieur le Président, octobre est le Mois de l'histoire des femmes. Le gouvernement du Canada a instauré ce mois en 1992, afin qu'il nous permette d'apprendre à connaître le rôle qu'ont joué les femmes dans l'histoire du pays.

Ce mois nous permet de reconnaître et de célébrer nos concitoyennes—héroïnes, pionnières, politiciennes, activistes, artistes ou athlètes—et de mieux connaître la vie de toutes les Canadiennes.

Les femmes ordinaires ont beaucoup à nous apprendre sur le climat social, culturel et politique qui a donné naissance à ces femmes remarquables.

Il y a une foule de choses à apprendre sur notre histoire. Et quelle meilleure manière de le faire qu'à travers nos grand-mères, nos mères et nos soeurs?

Il faut parler avec les femmes qui jouent un rôle dans notre vie pour connaître les transformations sociales et politiques auxquelles elles ont assisté et savoir de première main comment le Canada a évolué au cours de leur vie.

J'invite tous les Canadiens à célébrer le Mois de l'histoire des femmes, à réexaminer notre passé, à honorer l'héritage de nos aïeules et à rendre hommage à leurs réalisations.

* * *

LA SEMAINE DE L'ALPHABÉTISATION AU NUNAVUT

Mme Nancy Karetak-Lindell (Nunavut, Lib.): Monsieur le Président, les Nunavummiut ont actuellement le plaisir de participer aux activités organisées dans le cadre de la Semaine de l'alphabétisation au Nunavut, qui a débuté le 28 septembre et prend fin le 4 octobre.

L'alphabétisation constitue l'élément essentiel de l'éducation des enfants, des jeunes et des adultes. Au Nunavut, nous sommes fiers de présenter la lecture comme un élément agréable et important de l'apprentissage.

Le mercredi 1^{er} octobre, les Nunavummiut ont été encouragés à consacrer quinze minutes à la lecture, que ce soit pour lire une bande dessinée amusante, un roman classique ou un roman policier captivant.

La lecture est une activité agréable et emballante qui peut nous transporter dans un autre monde. On s'étonne souvent de tout ce qu'on a appris simplement en lisant.

Article 31 du Règlement

Au cours de la Semaine de l'alphabétisation au Nunavut, nous ne parlons pas seulement de lettres, de pages et de mémoire. Nous voulons montrer que, grâce à la connaissance, chacun peut enrichir son univers.

Je félicite et je remercie tous ceux qui ont appuyé cet événement d'une semaine et ceux qui y participent.

* * *

LE REGISTRE DES DÉLINQUANTS SEXUELS

M. Kevin Sorenson (Crowfoot, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le solliciteur général a vivement résisté à l'opposition officielle à chaque fois qu'elle a exigé que le registre des délinquants sexuels soit rétroactif.

Le solliciteur général soutenait que d'un point de vue constitutionnel, il était impossible de rendre le registre rétroactif. Il affirmait que cette position se fondait sur les meilleurs avis juridiques. En fait, le 15 mai, il a clairement déclaré à la Chambre:

Nous n'avons pas l'intention de donner un effet rétroactif à notre mesure législative pour des raisons très valables.

Cependant, hier, compte tenu de l'accroissement des pressions de la part de ses homologues provinciaux, le solliciteur général a fait volte-face et est maintenant disposé à élargir le registre pour y faire inscrire les délinquants sexuels qui purgent actuellement une peine. De toute évidence, les raisons très valables et les meilleurs avis juridiques n'étaient après tout pas si inébranlables.

La prochaine fois, il faudra écouter l'Alliance canadienne. Nos conseils sont judicieux et gratuits.

* * *

• (1405)

[Français]

ALLIANCE NOVARE

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, les universités de Sherbrooke et Bishop's occupent une place de plus en plus importante dans le développement économique et social de Sherbrooke. Ce lundi, devant la Chambre de commerce, Alliance Novare était officiellement lancé.

Ce projet se veut une passerelle entre la recherche et le monde industriel. Novare Capital verra à prendre des participations dans ces entreprises et le profit retiré contribuera au développement de la recherche universitaire. Nous assistons, en fait, à la naissance d'un véritable mécanisme contribuant à confirmer la vocation de pôle universitaire pour notre région.

Des entrepreneurs et une région dynamique, des chercheurs de haut niveau, des infrastructures de recherche de qualité et, comme le mentionnait M. Racine, les astres sont alignés pour une grande phase de développement.

Félicitations à tous les visionnaires qui ont contribué à la naissance de ce projet: M. Bruno-Marie Béchar, recteur de l'Université de Sherbrooke, M. Jean Nicholas, ancien vice-recteur à la recherche, Mme Janyne Hodder, principale de l'Université Bishop's, ainsi que l'homme d'affaires Serge Racine. Merci à tous.

* * *

LAVAL EN FLEURS

Mme Raymonde Folco (Laval-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, le 14 septembre dernier étaient dévoilés les lauréats du concours d'embellissement «Laval en fleurs». En effet, chaque année, depuis 18 ans, la ville de Laval se pare de mille couleurs.

Cette année encore, les résidants, les entreprises et les organismes publics ont fait leur la cause de l'embellissement de Laval. Partout dans la ville, on a pu admirer de magnifiques jardins paysagés tout au long de l'été.

Je souhaite féliciter ceux et celles qui ont fait de la ville de Laval, pour une dix-huitième année consécutive, un endroit où il fait bon vivre.

* * *

LES ARTS DE LA SCÈNE

Mme Carole-Marie Allard (Laval-Est, Lib.): Monsieur le Président, hier la Fondation des Prix de la Gouverneure générale pour les arts de la scène annonçait ses lauréats pour 2003. Ces prix sont remis pour reconnaître une carrière prestigieuse dans le domaine artistique.

Les lauréats pour 2003 sont: Pierrette Alarie, soprano de renommée internationale; Dave Broadfoot, comédien et écrivain; Douglas Campbell, acteur et innovateur; Norman Jewison, un producteur de films; Micheline Lanctôt, scénariste, réalisatrice et comédienne de renommée internationale qui fascine son public; et Ian Tyson, un chanteur et auteur-compositeur visionnaire.

Que cette Chambre saisisse cette occasion pour remercier chacun de ces lauréats pour leur contribution remarquable à l'essor des arts au Canada, au tissu social de nos communautés et à l'image culturelle internationale de notre pays.

* * *

[Traduction]

LES FORCES CANADIENNES

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les Forces canadiennes comptent parmi les meilleures dans le monde. Nos soldats ont toujours servi leur pays avec bravoure et dévouement.

La mission actuelle en Afghanistan est dangereuse, mais combien importante. Les soldats canadiens contribuent à maintenir la paix dans un pays dans un état lamentable qui essaie tant bien que mal de se rebâtir. Aujourd'hui, nous avons appris que deux soldats ont perdu la vie et que trois autres ont été blessés quand leur jeep est passée sur une mine terrestre.

Il n'est pas facile d'être l'épouse ou un membre de la famille d'un soldat. À toutes les familles de la base de Petawawa qui attendent avec impatience des nouvelles de leurs êtres chers, j'offre mes plus sincères condoléances.

Les Canadiens reconnaissent les sacrifices des hommes et des femmes de nos Forces armées. Ces gens défendent notre pays au détriment de leur propre sécurité. Ils quittent parents, amis, enfants, époux et épouses pour protéger les familles dans d'autres pays.

Au nom de l'Alliance canadienne, je voudrais adresser mes sincères condoléances aux proches des victimes de ce terrible accident. Nos pensées et nos prières les accompagnent et nous prions pour que tous les autres membres des troupes rentrent au pays sains et saufs.

L'ENVIRONNEMENT

Mme Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens maintenant pour féliciter le premier ministre qui a reçu un insigne honneur plus tôt aujourd'hui. L'Institut canadien du droit et de la politique de l'environnement lui a décerné un prix pour ses efforts en faveur de la cause de l'environnement.

En 33 années d'existence, l'institut décerne ce prix pour la première fois. Le premier ministre l'a reçu pour son bilan remarquable quant à la promotion des lois environnementales, pour avoir créé de nouveaux parcs nationaux à l'époque où il était ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et pour avoir ratifié le Protocole de Kyoto l'année dernière.

Comme le hasard fait bien les choses, pendant que le premier ministre se trouvait à Toronto pour recevoir ce prix, il a aussi été appelé à inaugurer le premier parc national en milieu urbain, le parc de Downsview.

Je suis convaincue que mes collègues se joignent à moi pour féliciter le premier ministre de l'obtention de ce prix prestigieux.

* * *

L'OURAGAN JUAN

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Monsieur le Président, le week-end dernier, l'ouragan Juan a causé de graves dommages dans la région de Halifax, dans la vallée de la Musquodoboit et sur toute la côte de la Nouvelle-Écosse. Plusieurs jours après le passage de l'ouragan, des dizaines de milliers de personnes sont encore privées d'électricité et plus de 2 500 habitations auront besoin de réparations majeures.

Des silos ont été renversés, des granges ne peuvent plus abriter les animaux et des arbres ont été arrachés. Une évaluation rapide a fixé à quelque 100 millions de dollars le coût des dommages. Des pêcheurs et des entreprises côtières ont perdu des milliers de dollars en navires, en quais et en matériel de toutes sortes, et ces pertes ne seront pas couvertes par les compagnies d'assurance privées.

Le gouvernement fédéral doit venir en aide aux personnes touchées par le sinistre. Des militaires se trouvent déjà à pied d'oeuvre, mais les promesses relatives à l'aide financière qui sera accordée une fois les évaluations terminées sont très peu réconfortantes. Deux ans après les faits, les Néo-Écossais attendent toujours l'aide fédérale qui avait été promise après le 11 septembre 2001.

Le Parti progressiste-conservateur demande au gouvernement de fournir en temps opportun l'aide financière essentielle aux habitants de la Nouvelle-Écosse et de s'abstenir de faire d'autres promesses qu'il ne tiendra pas.

* * *

• (1410)

[Français]

LES ARTS ET LA CULTURE

Mme Pauline Picard (Drummond, BQ): Monsieur le Président, la réputation de la grande région de Drummond n'est plus à faire sur le plan économique, citée par plusieurs comme un moteur économique du Québec.

Aujourd'hui, je suis heureuse de souligner l'importance du nombre d'activités culturelles qu'on y trouve, activités de grande qualité. Ainsi, le Centre culturel de Drummondville se retrouve une 15^e fois en 13 ans en nomination pour le gala de l'ADISQ. Cette fois, il s'agit

Article 31 du Règlement

d'une nomination dans la catégorie «Diffuseur de spectacles de l'année», qui récompense l'excellence de la programmation et la mise en marché des spectacles.

Mis à part le centre culturel, qui a déjà remporté ce trophée en 1989 dans cette même catégorie, le Théâtre du cuivre de Rouyn-Noranda, le Centre culturel de Joliette, la Corporation de la salle André-Mathieu de Laval et la Société pour la promotion d'événements culturels du Haut-Richelieu sont en nomination pour le trophée.

Drummondville sera aussi représentée dans la catégorie «Album de l'année - Bande sonore originale». Michel Cusson est en lice avec deux albums, soit *Séraphin, un homme et son péché* et *Bunker, le cirque*.

Je souhaite la meilleure des chances aux gens de chez nous.

* * *

[Traduction]

LE SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE DU CANADA

M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.): Monsieur le Président, le Service météorologique du Canada a pour fonction d'aider les Canadiens à se préparer à de graves événements météorologiques et à en minimiser les effets.

Après le passage de l'ouragan destructeur Juan dans le Canada atlantique, nous devrions remercier le personnel du Service météorologique, dont les mises en garde précises ont permis aux citoyens de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve-et-Labrador de prendre des mesures préventives.

Les employés du Centre météorologique canadien, à Montréal, du Centre canadien de prévisions d'ouragans, à Halifax, ainsi que d'autres bureaux dans la région continuent d'offrir le soutien nécessaire aux services d'urgence.

Je prie les députés de bien vouloir rendre hommage à ces météorologistes, à leur savoir-faire, à la vigilance dont ils font preuve 24 heures sur 24, 7 jours par semaine, à leur attention continue aux détails et à leur professionnalisme.

* * *

LES FORCES CANADIENNES

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, les Canadiens pleurent aujourd'hui la perte du sergent Robert Short et du caporal Robbie Beerenfenger, tués par un engin explosif sur une route qui devait être débarrassée de toute mine terrestre.

Mes collègues et moi transmettons nos plus sincères condoléances à leurs proches et à leurs camarades militaires.

Au caporal Thomas Stirling, au caporal-chef Jason Hamilton et au caporal Cameron Laidlaw, nous souhaitons un prompt et complet rétablissement.

Cette tragédie nous rappelle que le Canada et les cosignataires du traité interdisant les mines antipersonnel doivent accentuer leurs efforts en vue d'éradiquer complètement ces engins explosifs de la surface de la Terre. Chaque année, les mines antipersonnel font entre 15 000 et 20 000 nouvelles victimes, la plupart au sein de la population civile. Après vingt-cinq ans de guerre, l'Afghanistan est parsemé de 10 millions de mines antipersonnel qui tuent chaque mois de 150 à 300 personnes, parmi lesquelles on compte beaucoup d'enfants.

Questions orales

Au nom de l'humanité et à la mémoire de nos soldats disparus, redoublons d'efforts afin de bâtir un monde sans violence, sans haine et sans guerre.

* * *

[Français]

LES OPÉRATIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

M. Georges Farrah (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok, Lib.): Monsieur le Président, lundi matin dernier, la Garde côtière et le ministère de la Défense nationale ont entrepris conjointement une opération de recherche et sauvetage en réponse à un appel de détresse provenant d'un navire en train de couler au large de l'île d'Anticosti.

L'intervention en réponse à l'incident du 29 septembre a été rapide et efficace. Le *Wilfred Templeman*, le *Louisbourg* et le *Québécois*, trois navires de la Garde côtière, ont été dépêchés sur les lieux. Le premier aéronef des Forces canadiennes est arrivé sur place à 8 h 30. Le premier hélicoptère des Forces canadiennes est arrivé à 10 h 55 pour participer à l'opération. L'hélicoptère des Forces canadiennes a localisé sur la rive le capitaine du navire en détresse à 11 h 25. Malheureusement, les deux autres membres d'équipage n'ont pas été retrouvés.

Ce sont là les faits. Hier, l'honorable député de Delta—South Richmond a indiqué que l'appel de détresse est resté sans réponse. En réalité, l'opération de sauvetage a été déclenchée en moins de quatre minutes.

Vous pouvez donc voir, monsieur le Président, que des ressources de la Garde côtière étaient disponibles dans le golfe Saint-Laurent et qu'elles ont été bien utilisées.

Il serait souhaitable que l'honorable député de Delta—South Richmond examine les faits avant d'utiliser les déclarations de députés pour critiquer l'excellent travail de la Garde côtière au Québec.

* * *

• (1415)

[Traduction]

LE REGISTRE DES ARMES À FEU

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le gouvernement libéral est occupé à baptiser des établissements et des monuments en l'honneur de Pierre Trudeau. Je recommande que le gouvernement libéral envisage officiellement de donner le nom de Pierre Trudeau au registre des armes à feu. Ce registre représente à bien des égards le legs de Trudeau.

Voici une courte liste. Le registre des armes à feu est un symbole d'arrogance. Il est un symbole d'élitisme. Il est un symbole d'incompétence. Il est le symbole d'une administration publique lourde et de dépenses excessives. Il constitue une grave ingérence dans la vie quotidienne des simples citoyens.

Si le gouvernement libéral baptisait le registre des armes à feu en l'honneur de Pierre Elliott Trudeau, je suis sûr que les députés d'opposition l'appuieraient massivement. Malheureusement, le legs sera de courte durée, car, lorsqu'elle formera le gouvernement, l'Alliance canadienne supprimera le registre des armes à feu.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LE DÉPUTÉ DE LASALLE—ÉMARD

M. Stephen Harper (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le 14 novembre, le nouveau chef libéral entrera officiellement en fonction. Deux jours plus tard, il tiendra sa réunion des premiers ministres.

Il continue de diriger un gouvernement fantôme, de jouer le rôle de chef lorsque cela lui convient, d'exercer les fonctions de premier ministre dans les coulisses et de ne rendre compte ni aux Canadiens ni à la Chambre.

La question que je pose au gouvernement est fort simple. Le gouvernement est-il toujours déterminé à être ici à la Chambre en novembre après que le nouveau chef libéral aura été choisi?

L'hon. John Manley (vice-premier ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je crois que toute la Chambre est préoccupée aujourd'hui par les soldats canadiens qui ont été tués et blessés en Afghanistan. Cela nous restera sans doute à l'esprit pendant le reste de la journée.

Le gouvernement est déterminé, premièrement, à s'occuper de façon adéquate des affaires de l'État et à voir à ce que les Canadiens aient le gouvernement qu'ils attendent et qu'ils méritent, et, deuxièmement, à s'assurer que la transition à un nouveau gouvernement se fasse sans heurts.

M. Stephen Harper (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le Chambre remarquera que le vice-premier ministre n'a pas répondu à ma question.

Le nouveau chef libéral est très occupé à diriger son gouvernement parallèle, à planifier des réunions des premiers ministres, à préparer son prochain budget, à se rendre aux endroits touchés par des catastrophes et à promettre des fonds, et à faire toutes sortes de promesses à d'autres groupes.

Autrement dit, il assume tous les pouvoirs du premier ministre tout en refusant de rendre compte comme doit le faire la personne à qui ces pouvoirs sont conférés.

Je vais donner au vice-premier ministre une autre chance de répondre à ma question. Est-il vrai que le gouvernement va proroger la Chambre après que le nouveau chef libéral aura été choisi afin qu'il puisse continuer à éviter les questions sur ses politiques?

L'hon. John Manley (vice-premier ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, c'est un peu ridicule. Il n'y a qu'un gouvernement à la fois.

Il est fort possible que le député de LaSalle—Émard devienne premier ministre après le 15 novembre. À ce moment-là, il comparaitra devant la gouverneure générale et sera assermenté comme premier ministre avec son gouvernement.

Il viendra à la Chambre des communes où il devra avoir la confiance de la Chambre, et je suis convaincu qu'il l'aura. Il sera disponible, ainsi que les membres de son gouvernement, pour répondre aux questions de la façon habituelle.

Entre-temps, le député a-t-il des questions à poser au gouvernement?

Questions orales

M. Stephen Harper (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, ma question est très claire. Je veux savoir si le gouvernement obligera son nouveau chef à rendre compte aux Canadiens. C'est la question à laquelle il refuse de répondre.

[Français]

Le nouveau chef libéral est en train de promettre de dépenser l'argent des contribuables et de promettre des changements à des lois. Il aura le pouvoir de premier ministre, mais il n'aura pas d'imputabilité.

Comment est-ce que les Canadiens pourront tenir le nouveau chef libéral responsable de toutes ces promesses et de toutes ces actions?

L'hon. John Manley (vice-premier ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, quand il y aura un nouveau premier ministre, il se présentera ici en Chambre et il répondra aux questions. Mais pour le moment, il y a un autre gouvernement et cela continuera jusqu'au jour où il y aura une transition.

Si le député a des questions à poser à ce gouvernement, il peut le faire. Apparemment, tout va tellement bien qu'il n'a pas de question à poser.

* * *

• (1420)

[Traduction]

LA CAISSE DE RETRAITE DE VOYAGEUR COLONIAL

M. Monte Solberg (Medicine Hat, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je voudrais poser une question à laquelle j'espère obtenir une réponse.

Le nouveau chef du Parti libéral ne rend toujours pas de comptes aux Canadiens, à la Chambre et à ses anciens employés. Les chauffeurs d'autobus de sa société, Voyageur, ont vu avec horreur leurs pensions diminuer de 30 p. 100 lorsque le Bureau du surintendant des institutions financières, le BSIF, a mis un terme à leur régime de pension.

Hier, six années après la catastrophe dans le dossier Voyageur, le BSIF a déclaré dans son rapport annuel qu'il allait modifier les règlements pour obliger les répondants des régimes de retraite «à capitaliser entièrement les prestations promises en cas de cessation du régime». C'est un peu tard pour les employés de Voyageur.

Doit-on comprendre que le BSIF reconnaît que ce que le nouveau chef du Parti libéral a laissé se produire dans le cas de ses chauffeurs d'autobus aurait dû être illégal?

L'hon. John Manley (vice-premier ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, il est regrettable que des députés utilisent les privilèges de la Chambre pour lancer des accusations si graves qu'elles pourraient manifestement conduire à des poursuites si elles étaient répétées à l'extérieur de la Chambre.

Le député a échangé des lettres avec le BSIF. Il a obtenu des réponses claires aux questions qu'il a posées au BSIF. Ce dernier est un organisme de supervision indépendant du gouvernement. Il a répondu entièrement aux questions que le député lui a posées.

M. Monte Solberg (Medicine Hat, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai déjà fait ces affirmations à l'extérieur de la Chambre. Je veux des réponses. Le ministre a dit qu'il voulait nous en donner. Où sont-elles?

Le BSIF n'a rien dit de cela pendant des années, au grand soulagement du nouveau chef du Parti libéral. Ce dernier a obtenu 82,5 millions de dollars de son régime de retraite contrôlé par le

BSIF alors que les chauffeurs d'autobus de sa société, Voyageur, ont vu leurs pensions baisser de 30 p. 100. Or, maintenant qu'on connaît tous ces faits, le BSIF affirme que cela aurait dû être illégal.

Je pose la question suivante au ministre des Finances. Pourquoi n'était-ce pas illégal il y a six ans lorsque les employés de Voyageur se sont fait avoir par le nouveau chef libéral?

L'hon. John Manley (vice-premier ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je sais que nous ne pouvons jamais supposer qu'un député veut induire la Chambre en erreur et je me dois donc de croire que, si le nez du député a allongé, c'est simplement le fait d'un implant chirurgical, car ce qu'il dit n'a rien de vrai.

Il y avait deux régimes de pension. Ils étaient surveillés par le BSIF conformément à la loi. Il s'agissait de contrats qui liaient les entreprises et leurs employés et ils fonctionnaient conformément aux ententes conclues et à la loi.

* * *

[Français]

L'EX-COMMISSAIRE À LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, tout d'abord, au nom des députés du Bloc québécois, je veux offrir nos condoléances aux familles des deux militaires qui sont morts tragiquement aujourd'hui en Afghanistan.

Cela étant dit, personne au gouvernement ne peut nier que les conditions de travail de George Radwanski ont été négociées au bureau du premier ministre par Eddie Goldenberg. Personne au bureau du premier ministre, au Conseil du Trésor ou au Conseil privé n'a voulu dire qui a recommandé de permettre à George Radwanski de conserver deux résidences pendant trois ans, pour une facture de 85 000 \$, alors que l'entente initiale était d'une année.

Est-ce que le président du Conseil privé peut nous dire si c'est lui qui a recommandé que George Radwanski puisse se promener entre Ottawa et Toronto pendant trois ans, aux frais des contribuables, donnant ainsi un signal que tous les excès...

Le Président: L'honorable leader du gouvernement à la Chambre des communes a la parole.

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, comme l'honorable député doit le savoir puisque cela a déjà été dit dans cette Chambre pas plus tard qu'hier, il existe une mesure en vertu de laquelle des hauts fonctionnaires du gouvernement du Canada peuvent avoir une disposition relative à du logement à Ottawa, surtout lorsqu'ils sont nommés par décret pour une période plutôt brève et qu'ils vivent dans une autre ville au Canada.

Il y a déjà eu d'autres fonctionnaires du Parlement qui ont eu des bénéfices semblables. Le député le sait fort bien. C'est dans le journal des débats.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, j'apprécierais tout d'abord que le leader parlementaire nous indique quels autres fonctionnaires ont eu, pendant trois ans, les mêmes privilèges et les mêmes excès en tant que privilèges. Il dit qu'il y en a. Qu'il nous donne la liste. On serait intéressés à connaître ces noms.

Il y a bien quelqu'un qui a pris une décision et qui a permis à George Radwanski de faire quelque chose pendant trois ans alors que ce devait être pendant une année. Je demande à nouveau si c'est le président du Conseil privé qui a fait une telle recommandation?

Questions orales

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, l'honorable député vient encore une fois de parler des excès. Bien sûr, au sujet des excès, le gouvernement ne s'associe pas à n'importe qui pouvant utiliser de façon incorrecte les avantages de sa fonction. D'ailleurs, le vérificateur général a déjà fait rapport à cet égard et c'est un comité de ce Parlement qui avait demandé cet examen. C'est ce Parlement qui avait initialement approuvé l'embauche de la personne en question.

J'ai déjà dit au député que ce n'était pas une mesure nouvelle au sujet du logement et qu'elle existait depuis longtemps.

• (1425)

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, même si on ne le laisse pas répondre, le président du Conseil privé agite la tête et nous indique que ce n'est pas lui qui a pris cette décision ou qui a donné des autorisations.

Il y a certainement quelqu'un au niveau du gouvernement qui a pris une décision concernant l'extension des privilèges. La première exagération a été faite au niveau du logement et du transport entre Ottawa et Toronto.

Ce n'est pas compliqué, on veut savoir qui, au gouvernement, a décidé que George Radwanski aurait des avantages particuliers?

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, peut-être que l'honorable député, avec toutes ses préoccupations, n'a pas entendu la réponse que j'ai fournie à son chef, il y a quelques minutes. Toutefois, il me fera plaisir de la répéter.

Pour les dirigeants d'agences gouvernementales, un tel avantage a été accordé auparavant pour ceux qui n'habitent pas à Ottawa. On me dit que cet avantage est disponible pour ceux et celles qui exercent ces fonctions en général et qu'il peut s'appliquer jusqu'à trois ans. J'ai indiqué que dans le passé d'autres cas ont été soulevés en cette Chambre.

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, au nom des gens qui nous écoutent et qui réalisent que M. Radwanski a gaspillé les impôts d'une façon inacceptable, et au nom des députés de cette Chambre, ce qu'on veut savoir aujourd'hui, c'est que si ce n'est ni le président du Conseil privé, ni la présidente du Conseil du Trésor, ni aucun des ministres, alors qui, au bureau du premier ministre, a pris cette décision? Cela est clair.

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, il est important d'ajouter qu'il ne s'agit pas ici d'un haut fonctionnaire du gouvernement, mais d'un haut fonctionnaire du Parlement, un fonctionnaire de cette Chambre et de l'autre Chambre également.

J'ai indiqué au député que l'avantage en question, celui du logement, n'en est pas un qui est sans précédent. Cela ne veut pas dire pour autant que s'il y a eu des excès ailleurs nous les approuvons. Bien sûr que nous les condamnons; nous l'avons tous fait.

* * *

[Traduction]

L'AIDE GOUVERNEMENTALE

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, l'ouragan Juan pourrait bien être la pire tempête à avoir jamais frappé la Nouvelle-Écosse. Le premier ministre est-il prêt à accorder un transfert anticipé du gouvernement fédéral à celui de la Nouvelle-

Écosse dans le cadre du programme d'aide financière en cas de catastrophe et à s'engager à régler immédiatement les quatre demandes d'indemnisation en souffrance qui remontent à 1999?

L'hon. John McCallum (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, je sais qu'il s'agit là d'un problème très sérieux. J'étais sur place hier et j'ai également pu constater le magnifique travail effectué par plus de 800 marins et soldats dans la région. J'ai discuté avec le premier ministre de la province et nous avons tous deux convenu que ce n'était pas le temps de parler d'argent.

La province est admissible au programme des AAFCC, mais la première chose à faire est de rétablir l'alimentation électrique et la circulation automobile. Par la suite, nous traiterons d'argent.

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, si on regarde ce qui s'est passé dans le cas des cinq catastrophes à être survenues depuis 1999, on se rend compte que le gouvernement ne trouve jamais le bon moment pour régler les factures et verser de l'argent. Il est grand temps que le gouvernement respecte ses engagements envers la province de la Nouvelle-Écosse. Le programme fédéral d'aide financière en cas de catastrophe ne couvre pas à l'heure actuelle les réclamations portant sur l'agriculture ou les pêches. Ces deux secteurs ont pourtant essayé de graves pertes à la suite de l'ouragan Juan.

Le gouvernement est-il prêt à inclure les secteurs de l'agriculture et des pêches dans le programme d'aide en cas de catastrophe?

L'hon. John McCallum (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, contrairement à ce que le député vient de dire, le gouvernement a collaboré très efficacement avec les ministres et les premiers ministres des provinces touchées par des catastrophes.

Je l'ai personnellement constaté à la suite des commentaires très positifs qui ont été transmis par le premier ministre de la Colombie-Britannique durant les feux de forêts, par le premier ministre de la Nouvelle-Écosse avec qui je me suis entretenu hier au sujet de l'ouragan, et par le premier ministre Eves, qui est toujours le premier ministre de l'Ontario, dans le cas de la panne d'électricité.

Nous avons fait notre travail. Nos militaires ont fait un travail formidable. Nous accorderons une aide financière à la Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard.

* * *

• (1430)

LES ANCIENS COMBATTANTS

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, au moment où des Canadiens continuent de mourir en servant leur pays, ce serait peut-être une bonne idée d'honorer pleinement la mémoire de ceux qui, il y a de nombreuses années, se sont portés volontaires pour servir leur pays, en rétablissant les prestations du Programme pour l'autonomie des anciens combattants à l'intention des veuves, qui les méritent et en ont été privées injustement.

Le ministre des Anciens combattants nous dit qu'il veut le faire, mais qu'il n'en a pas les moyens. Hier, le premier ministre a déclaré à son caucus qu'il allait trouver l'argent nécessaire.

Je me demande si le ministre des Anciens combattants peut se lever et nous dire que le débat est terminé et que tout le monde reconnaît que ces veuves doivent toucher les prestations auxquelles elles ont droit.

Questions orales

L'hon. Rey Pagtakhan (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Science, Recherche et Développement), Lib.): Monsieur le Président, je rappellerai au député ce que j'ai dit ces derniers jours: nous avons six besoins urgents à combler pour les anciens combattants, dont le Programme pour l'autonomie des anciens combattants. Comme nous l'avons annoncé, nous avons affecté la moitié de l'argent disponible au PAAC, et l'autre moitié du budget total dont nous disposons permettra de répondre aux cinq autres besoins urgents des anciens combattants, d'accorder des prestations aux enfants des militaires tués dans l'exercice de leurs fonctions, aux autres anciens combattants et aux anciens prisonniers de guerre.

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NDP): Monsieur le Président, le problème, comme le montrent bien les questions qu'on pose à ce gouvernement, c'est qu'il ne peut prendre aucune décision parce qu'il doit vérifier auprès du gouvernement provisoire. Or, il apparaît clairement que ce dernier n'a pas encore pris de décision.

Le ministre des Finances peut-il nous dire, en tant que représentant du gouvernement, si ce dernier a l'intention de débloquer les deux milliards de dollars qu'il a promis de verser aux provinces pour les soins de santé, et si cet argent sera effectivement mis au service de la santé des Canadiens?

L'hon. John Manley (vice-premier ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, j'ai répété à plusieurs reprises à la Chambre que nous honorerons cette promesse. Nous avons promis précisément ce que prévoit l'accord sur la santé: si, en janvier, le gouvernement prévoit un excédent budgétaire au-delà de la réserve normale pour éventualités, jusqu'à deux milliards de dollars seront mis à la disposition des provinces pour leurs coûts additionnels en soins de santé. C'est très clair. Nous sommes en octobre; nous ne sommes pas encore en janvier. La décision n'a pas encore été prise. Nous remplirons nos obligations selon la lettre de l'accord.

* * *

LA JUSTICE

M. Kevin Sorenson (Crowfoot, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le solliciteur général s'est opposé farouchement à maintes reprises à la requête de l'Alliance canadienne concernant l'effet rétroactif du registre national des délinquants sexuels. Selon le solliciteur général, un registre qui aurait un effet rétroactif serait «inconstitutionnel». En fait, le 15 mai, il a dit à la Chambre: «Nous n'avons pas l'intention de donner un effet rétroactif à notre mesure législative pour des raisons très valables.»

Pourquoi ce revirement?

L'hon. Wayne Easter (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, j'ai encore de très vives inquiétudes relativement à la proposition de l'Alliance canadienne visant à donner un plein effet rétroactif au registre des délinquants sexuels. Cela dit, lors de la rencontre des ministres fédéral-provinciaux-territoriaux qui a eu lieu dans Charlevoix, au Québec, hier et avant-hier, nous nous sommes entendus sur plusieurs fronts. Nous sommes prêts à examiner la possibilité de donner un effet rétroactif partiel au registre, avec l'accord des provinces.

M. Kevin Sorenson (Crowfoot, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les homologues provinciaux du solliciteur général ont manifesté de vives inquiétudes après avoir examiné le projet de registre national des délinquants sexuels de ce gouvernement.

Le solliciteur général a annoncé hier qu'il était prêt à modifier la loi proposée afin de permettre qu'elle s'applique à un plus grand

nombre de délinquants. S'il veut vraiment protéger la société du pire type de criminels, pourquoi refuse-t-il que soient inclus dans le registre national des délinquants sexuels tous les délinquants à risque élevé?

L'hon. Wayne Easter (solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, lorsque nous avons présenté le projet de loi en mai, nous l'avons fait sur la base du consensus que nous avons alors forgé avec les provinces et les territoires. Ce consensus a changé quelque peu lors de la réunion que nous avons eue cette semaine.

Nous allons toujours de l'avant avec le registre des délinquants sexuels dans sa forme actuelle. J'ai dit aux provinces que nous examinerions la possibilité de modifier le projet de loi afin de permettre qu'elle s'applique aux délinquants qui sont actuellement dans le système pénal. Nous ferons cet examen et nous irons de l'avant.

* * *

● (1435)

[Français]

LA FISCALITÉ

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, à quelques jours de la réunion des ministres des Finances, celui du Québec a encore une fois démontré que le déséquilibre fiscal fait très mal aux finances publiques du Québec, et que cette situation pourrait encore se détériorer si le fédéral ne verse pas tout l'argent prévu pour la santé.

Le ministre des Finances va-t-il admettre qu'il y a un déséquilibre fiscal au Canada, qu'il faut corriger cette situation et que la solution ne réside pas dans des formules du genre: «s'il y a assez de surplus à Ottawa, je donnerai un peu d'argent. S'il n'y en a pas assez, débrouillez-vous tout seuls»?

L'hon. Stéphane Dion (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement du Canada fait en sorte que nous ayons encore des surplus, alors que les autres pays du G-7 se débattent dans d'énormes déficits.

Et si on a pu le faire, c'est que jamais on n'a suivi les conseils du Bloc et qu'on s'est efforcés de gérer les finances publiques de façon très prudente; ceci est la meilleure façon d'aider la trésorerie des provinces, puisque cela garde les taux d'intérêt bas et la confiance dans l'économie.

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, en se comportant comme il le fait, en niant l'existence du déséquilibre fiscal, le ministre et le gouvernement fédéral se gardent le beau rôle et mettent toute la pression sur les gouvernements du Québec et des provinces qui, eux, n'ont pas le choix; ils doivent dispenser les services, argent ou pas.

Est-ce que le ministre partage l'avis d'Yves Séguin, à savoir que le fédéral prend les provinces pour des imbéciles?

L'hon. Stéphane Dion (président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales, Lib.): Monsieur le Président, dans les prochaines années, les transferts aux provinces vont augmenter d'environ 6 p. 100 par année, quand la croissance des revenus fédéraux est prévue pour augmenter d'environ 2 p. 100 si tout va bien. Donc, on fait notre possible pour aider les provinces du mieux qu'on peut.

Questions orales

D'ailleurs, pourquoi le ministre des Finances veut-il rencontrer ses homologues? Afin de faire en sorte que le Canada demeure la seule économie dans le monde industrialisé qui a l'immense bonheur de se disputer à propos de surplus.

* * *

[Traduction]

L'AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA

M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la ministre du Revenu national n'a pas nié hier les allégations selon lesquelles elle a attendu 15 jours avant d'agir après que l'on eut dérobé 120 000 dossiers fiscaux.

Selon de nouvelles allégations, ce n'était pas la première fois que l'on pénétrait par effraction dans le bureau de l'impôt de Laval. On nous a même informés que cela pourrait s'être produit à bon nombre d'occasions. La ministre est-elle disposée à confirmer cette information?

L'hon. Elinor Caplan (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, j'ai dit hier que le député a tort lorsqu'il laisse entendre que nous ne sommes pas intervenus immédiatement. En réalité, dès que le détecteur de mouvement a perçu quelque chose, la police a été avertie en 30 secondes et est arrivée sur les lieux dans les 15 minutes suivantes. J'ai été avertie le lendemain et, déjà, des spécialistes de l'informatique et de la reconstruction étaient à l'oeuvre sur les lieux.

Bien qu'il y ait eu des effractions ailleurs au pays et à Laval, c'est la première fois qu'un serveur contenant de l'information du bureau de Laval...

Le Président: Le député d'Edmonton—Strathcona a la parole.

M. Rahim Jaffer (Edmonton—Strathcona, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le problème est manifestement beaucoup plus grave que nous le pensions, et la ministre elle-même ne s'est pas attaquée à l'éventail de problèmes au sein de son propre ministère.

Je sais que la ministre est manifestement tout à fait dans le noir lorsqu'il est question des effractions dont son ministère a été la cible. Selon les *Comptes publics du Canada*, 27 ordinateurs portatifs ont été dérobés à l'ADRC pendant l'exercice 2001-2002, soit un nombre plus élevé que dans tout autre ministère.

Si la ministre est si préoccupée par la protection de l'information concernant les Canadiens, pourquoi a-t-elle attendu jusqu'à ce plus récent vol pour instaurer de nouvelles mesures de sécurité?

L'hon. Elinor Caplan (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, je souligne tout d'abord au député que toutes les pertes attribuables à des vols sont déclarées dans les comptes publics, non seulement dans le cas de l'ADRC, mais aussi en ce qui concerne tous les ministères. Tout comme les entreprises et les foyers, les bureaux du gouvernement sont vulnérables aux effractions. Malheureusement, c'est une réalité de la vie.

Chaque fois qu'il y a effraction, il y a examen des mesures de sécurité en vigueur. Dans le cadre de l'examen national que j'ai commandé, on se livre à une analyse de chaque site, ainsi que de nos politiques et de nos procédures.

Je souligne au député d'en face qu'il est dans l'erreur lorsqu'il laisse entendre que nous n'accomplissons pas notre travail. Au contraire. Nous sommes préoccupés par la perte de...

Le Président: Le député de Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques a la parole.

● (1440)

[Français]

BIOCHEM PHARMA

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, hier, M. Jean Bédard, chercheur émérite de BioChem Pharma, a déclaré, et je cite: «Si le ministre laissait ce noyau de chercheurs s'éparpiller, il serait extrêmement difficile par la suite de le reconstruire à partir de zéro».

Est-ce que le ministre de l'Industrie peut nous assurer que dans ses négociations avec Shire, il ne saurait y avoir de règlement acceptable à moins qu'il n'obtienne la garantie que la propriété intellectuelle que possède Shire sur certains médicaments brevetés ira à l'entreprise qui relancera BioChem Pharma?

L'hon. Allan Rock (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je partage les préoccupations exprimées par l'honorable député concernant l'avenir de nos chercheurs ici au Canada. Il s'agit d'un dossier très important pour moi et je ferai mon possible, non seulement pour assurer que les brevets et les chercheurs restent ici au Canada, mais également pour que les engagements pris par Shire soient respectés.

● (1450)

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, l'argent est disponible et la main-d'oeuvre est de très grande qualité. Tout ce qui manque, ce sont les droits sur la propriété intellectuelle.

Est-ce que le ministre peut nous garantir qu'il n'est pas question de mettre fin à la négociation avec Shire avant d'avoir obtenu de cette compagnie la cession de ces droits?

L'hon. Allan Rock (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je peux assurer l'honorable député que nous ferons tout ce qui est possible pour protéger la propriété intellectuelle et pour garder les emplois et les opportunités ici, au Canada.

* * *

[Traduction]

LES PÊCHES

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne): Monsieur le Président, depuis un certain nombre d'années, les quotas de flétan sont l'objet d'un différend qui oppose les pêcheurs commerciaux et les pêcheurs sportifs de la côte ouest.

Afin de régler ce différend, le ministère des Pêches et des Océans a chargé un arbitre indépendant de rencontrer des représentants des deux camps et de recommander une solution. Ce processus indépendant et transparent a pris fin il y a un an.

Des pêcheurs sont ici à Ottawa aujourd'hui afin de savoir quand le ministre des Pêches donnera suite aux conclusions de l'arbitre. Le ministre a les recommandations de l'arbitre depuis un an. Quand compte-t-il les mettre en pratique?

[Français]

M. Georges Farrah (secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, j'ai également eu l'occasion de rencontrer les représentants de l'Association des pêcheurs de flétan du Pacifique. À la suite de la rencontre que nous avons eue, nous sommes conscients que le ministre doit prendre une décision très prochainement.

Comme le député l'a indiqué, il y a eu un processus très transparent qui a été mis de l'avant au cours de la dernière année. Dans les prochaines semaines, ou très prochainement, le ministre sera capable de faire connaître sa décision au sujet de ce conflit.

[Traduction]

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire a pris part récemment à un voyage d'étude du Comité des pêches sur la côte est.

Dans chacune des localités où le comité s'est arrêté, les pêcheurs se sont plaints du manque de transparence et d'équité dans l'attribution des quotas de pêche par le ministère.

Le secrétaire parlementaire ne reconnaît-il pas le caractère transparent et équitable du processus d'arbitrage mené à bien par M. Kelleher dans le dossier du flétan du Pacifique, et compte-t-il insister auprès du ministre pour qu'il mette en pratique sans tarder les recommandations qui lui ont été faites?

[Français]

M. Georges Farrah (secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, je ne peux pas présumer de la décision du ministre, mais nous sommes conscients de l'urgence de la situation.

J'ai indiqué dans ma première réponse que je suis d'accord que le processus qui a été mis de l'avant au cours de la dernière année en fut un très transparent. Je pense qu'à cet égard les pêcheurs nous l'ont évoqué.

Par conséquent, il n'y a pas de problème au niveau du processus et je peux confirmer au député qu'une décision sera prise dans les plus brefs délais.

* * *

[Traduction]

L'INFRASTRUCTURE

Mme Anita Neville (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Monsieur le Président, en réponse à une question qui lui a été posée à la Chambre il y a deux semaines concernant l'infrastructure routière, le ministre de l'Industrie a fait état d'investissements dans la route traversant le parc national Banff.

Le ministre pourrait-il nous dire ce qu'il y a de neuf dans ce dossier?

L'hon. Allan Rock (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée de sa question. Je remercie également les ministres des Transports, de la Santé et du Patrimoine canadien de leur aide dans ce dossier.

Le parc national Banff est évidemment un trésor national. C'est un endroit merveilleux à visiter qui attire de nombreux touristes. Nous avons l'intention de doubler toute la partie de l'autoroute transcanadienne qui traverse la province. Voilà une nouvelle qui devrait réjouir la Chambre.

C'est une mesure importante que l'on peut prendre grâce au fonds consacré par le gouvernement fédéral à des projets d'amélioration de l'infrastructure comme celui-ci. Nous engagerons des sommes d'argent supplémentaires au besoin. Les détails du projet seront annoncés une fois qu'on se sera entretenu avec les autorités responsables. C'est une bonne nouvelle pour le Canada.

Questions orales

LES ANCIENS COMBATTANTS

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances.

Depuis le 12 mai 2003, le premier ministre et son gouvernement se font rabrouer pour la manière honteuse dont ils ont traité 23 000 veuves d'anciens combattants en ne les incluant pas dans le Programme pour l'autonomie des anciens combattants. Le premier ministre, mû par la honte, a pris lui-même le dossier en main, et on dit maintenant qu'il va réparer cette injustice. Eh bien, il est à peu près temps.

Le premier ministre a-t-il dit au ministre des Finances quand ces héros de guerre pourraient avoir leurs chèques et, dans l'affirmative, à quelle date? Est-ce que ce sera avant l'ajournement de la Chambre en novembre?

L'hon. Rey Pagtakhan (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Science, Recherche et Développement), Lib.): Monsieur le Président, je pense qu'il faut rappeler à la députée que le Canada peut être fier du soin qu'il prend de ses anciens combattants. Le week-end dernier, j'ai rencontré plus de 300 anciens combattants de la guerre de Corée.

Je dois dire en toute modestie qu'ils m'ont dit: «Merci, monsieur le ministre. Le gouvernement du Canada s'occupe de nous.»

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, c'est bien ce que je pensais, ce n'est pas M. Manley qui a répondu à ma question.

Le Président: La députée de Saint John a sans doute eu du mal à entendre la réponse étant donné tout le bruit qui vient de ce bout de la Chambre. J'ai moi-même du mal. Mais elle sait qu'elle ne doit pas désigner les députés par leur nom et elle voudra bien ne pas enfreindre le Règlement à cet égard. Elle est députée de Saint John, elle a la parole, et nous nous en tiendrons à cette nomenclature, s'il vous plaît.

Mme Elsie Wayne: Monsieur le Président, nos forces armées ont si peu d'argent qu'elles ont dû acheter des sous-marins d'occasion. Le programme de remplacement des hélicoptères exige que nous fassions affaire avec le soumissionnaire conforme le moins cher. Nous apprenons maintenant que le gouvernement est à la recherche de cellules d'occasion pour nos Hercules vieillissants.

Quand le gouvernement arrêtera-t-il de ne pas donner leur dû à nos militaires et quand s'engagera-t-il à assurer un financement honnête et stable?

Le Président: Le ministre de la Défense nationale a la parole.

L'hon. John McCallum (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée de sa question. Je sais qu'elle est une ardente partisane des Forces canadiennes. Je la remercie également pour les propos qu'elle a tenus plus tôt à l'occasion du décès tragique de deux de nos soldats en Afghanistan.

Quant à sa kyrielle de questions, je dirai simplement que je m'occupe du dossier des Hercules. J'agis très rapidement en vue de faire des progrès sensibles. À la suite des rencontres que j'ai eues avec les fonctionnaires, nous avons augmenté le taux d'aptitude au service de 50 p. 100. Nous faisons donc des progrès sensibles.

*Questions orales***L'AGRICULTURE**

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, le ministre de l'Industrie n'est pas sans savoir que, dans le secteur de l'élevage bovin, on croit de plus en plus que les crédits fédéraux et provinciaux de 460 millions de dollars débloqués pour indemniser ce secteur à cause de la crise de la vache folle n'ont pas été répartis équitablement.

Selon une opinion très répandue, les usines de conditionnement en ont profité le plus, indirectement, en veillant à ce que les prix restent artificiellement bas, s'assurant ainsi le versement du maximum de fonds fédéraux et provinciaux.

Le ministre est chargé du Bureau de la concurrence. Lui demandera-t-il de faire enquête pour voir s'il y a eu, effectivement, collusion et entente sur les prix cet été dans l'industrie du conditionnement de la viande?

L'hon. Allan Rock (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, c'est la première fois que j'entends parler de ce problème, mais, si le député veut bien me communiquer quelques détails, je me ferai un plaisir d'étudier la question et d'en discuter avec lui.

* * *

[Français]

LA SANTÉ

Mme Judy Wasylcia-Leis (Winnipeg-Centre-Nord, NPD): Monsieur le Président, il y a plus de deux ans que la ministre de la Santé a reçu le mandat d'agir dans le dossier des étiquettes de mise en garde contre le syndrome d'alcoolisme foetal.

J'ai reçu des pétitions contenant des milliers de noms. La population canadienne appuie cette initiative tout comme le comité du gouvernement. L'Association médicale de l'Alberta, la province de la ministre, est déçue de son inaction.

Quand la ministre mettra-t-elle en place cette simple mesure afin de sauver des vies?

[Traduction]

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, permettez-moi tout d'abord de souligner que la députée s'intéresse depuis longtemps à la lutte contre le SAF et l'EAF. Notre gouvernement a mis en place une stratégie nationale pour lutter contre ces problèmes de santé tout à fait évitables.

Nous collaborons avec nos homologues des provinces et des territoires. Nous étudions les résultats des recherches. Selon des travaux récents, l'étiquetage obligatoire sur les bouteilles d'alcool n'est pas le moyen le plus efficace de rejoindre les populations menacées.

J'estime qu'il nous appartient à tous de travailler ensemble pour trouver les moyens les plus efficaces de...

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

* * *

LA JUSTICE

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la pilule du viol représente une menace réelle et dangereuse pour les Canadiennes. Le contrevenant n'a qu'à laisser tomber cette pilule, qui ne goûte rien, ne sent rien et est incolore, dans la boisson de la victime afin de la rendre inconsciente et de pouvoir l'agresser sexuellement et la violer.

Le gouvernement pourrait prendre trois mesures fort simples pour lutter contre la pilule du viol: premièrement, désigner la pilule du viol comme une arme aux termes du Code criminel, deuxièmement, lancer une campagne nationale visant à sensibiliser les femmes aux dangers de la pilule du viol et, troisièmement, simplifier la collecte de données sur les agressions sexuelles et les viols afin que les agresseurs puissent être traduits en justice et condamnés.

Le ministre prendra-t-il une de ces mesures pour protéger les femmes?

L'hon. Martin Cauchon (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député pour les efforts qu'il déploie dans ce domaine. Il soulève une question très grave.

Nous venons de tenir une rencontre fédérale-provinciale-territoriale au Québec. Nous avons discuté d'un certain nombre d'infractions.

Le député n'est pas sans savoir que, chaque année, nous présentons un projet de loi omnibus tendant à modifier le Code criminel. Nous étudierons sincèrement et soigneusement ces recommandations.

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis ravi que le ministre s'engage à examiner les recommandations, mais le gouvernement peut prendre ces mesures toutes simples dès aujourd'hui.

Il faut une loi sévère, prévoyant de lourdes peines, pour faire comprendre aux lâches qui utilisent la pilule du viol que leur comportement est inadmissible dans notre société.

Pendant que le gouvernement examine le Code criminel, ce qui est fort bien, le ministre de la Justice pourrait prendre aujourd'hui même un simple engagement, celui de collaborer avec les provinces pour sensibiliser les femmes au danger que représente la pilule du viol pendant qu'il poursuit son analyse de la loi.

Le ministre s'engagera-t-il aujourd'hui même à collaborer avec les provinces pour mettre les femmes en garde contre ces prédateurs et ces lâches et pour les avertir du danger que représente la pilule du viol?

L'hon. Martin Cauchon (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme le sait le député, des accusations peuvent déjà être portées aux termes du Code criminel contre les auteurs de ce genre d'agression.

Dans le cadre du programme national de prévention du crime et en collaboration avec les provinces, nous pouvons songer à la mise sur pied d'une campagne de sensibilisation. Nous devons en étudier la possibilité. Je remercie le député de l'intérêt qu'il porte à cette question.

* * *

[Français]

VIH-LE SIDA

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, nous sommes pleinement d'accord avec la décision de permettre aux pays les plus pauvres, notamment ceux de l'Afrique, d'avoir accès à des médicaments brevetés dans leur lutte contre le sida. Les compagnies de recherche pharmaceutique ont également promis de faire leur part.

Ceci étant dit, est-ce que le ministre de l'Industrie peut garantir que cette offre aux pays pauvres se fera dans le respect de la Loi sur les brevets qui protège la propriété intellectuelle?

Questions orales

L'hon. Allan Rock (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, la réponse est oui. Nous sommes maintenant en train de travailler avec tous les intervenants pour respecter la Loi sur les brevets, mais en même temps faciliter l'accès par ces pays aux médicaments dont ils ont besoin.

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, peut-on obtenir l'engagement formel du ministre de l'Industrie qu'il ne remettra pas en question les dispositions de la Loi sur les brevets qui protège la propriété intellectuelle?

L'hon. Allan Rock (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, nous avons l'intention de respecter pleinement la Loi sur les brevets. J'ai ici un communiqué de presse envoyé hier par l'Association des compagnies de brevets pharmaceutiques qui a exprimé son enthousiasme en ce qui concerne cette démarche.

* * *

[Traduction]

LA FISCALITÉ

M. David Chatters (Athabasca, Alliance canadienne): Monsieur le Président, l'ex-ministre des Finances a dit dans le passé que, lorsqu'on serait venu à bout du déficit, la taxe de 1,5¢ imposée sur le litre d'essence en vue d'éliminer le déficit serait supprimée. L'actuel ministre des Finances a rejeté cette possibilité.

Étant donné que le parti ministériel appuie la motion présentée aujourd'hui en cette journée de l'opposition, il est clair que le nouveau chef libéral est maintenant aux commandes.

Quand la taxe de 1,5¢ visant l'élimination du déficit sera-elle supprimée?

L'hon. John Manley (vice-premier ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je sais tout d'abord que le député tient à être parfaitement rigoureux dans ses affirmations. Or, s'il examine le budget de 1995, il constatera que le gouvernement ne s'y est pas engagé à supprimer la taxe de 1,5¢ le litre lorsque le déficit serait éliminé.

Par souci d'équité, le député reconnaîtra aussi, je pense, que, dans le budget de 2000, le gouvernement a prévu les plus importantes réductions d'impôt de l'histoire du Canada, celles-ci totalisant 100 milliards de dollars sur cinq ans. Voilà notre récompense pour avoir éliminé le déficit.

M. David Chatters (Athabasca, Alliance canadienne): Monsieur le Président, un porte-parole de l'ex-ministre des Finances propose, de concert avec le NPD, la création d'une commission nationale chargée d'examiner et de réglementer les prix de l'essence. Cette proposition nous rappelle certainement l'époque du Programme énergétique national.

Quand le gouvernement exposera-t-il franchement ses intentions concernant la réglementation des prix de l'essence?

L'hon. John Manley (vice-premier ministre et ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, comme le député le sait sûrement, au Canada, la réglementation des prix de vente au détail relève des gouvernements provinciaux. Le gouvernement fédéral n'a absolument pas l'intention d'intervenir sur les marchés afin d'influer sur les prix de vente au détail.

● (1455)

[Français]

L'INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME

M. Christian Jobin (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, Lib.): Monsieur le Président, l'industrie du transport maritime constitue un actif important pour la communauté métropolitaine de Québec et de Lévis, toute rive confondue. En effet, plus de 16 millions de tonnes transitent par les quais situés sur le territoire de l'administration portuaire.

Pourtant, cette industrie connaît quelques difficultés depuis quelques années. Pour que la profondeur d'eau du chenal de navigation puisse être maintenue aux niveaux convenus sur les cartes marines, le fleuve nécessite un dragage d'entretien. Ce dragage d'entretien a toujours été assumé par le gouvernement canadien. Depuis quelques années...

Le Président: Je regrette, mais le temps alloué est expiré. Peut-être que l'honorable secrétaire parlementaire a un autre discours à prononcer.

M. Georges Farrah (secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais souligner l'excellente contribution du député de Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière au niveau de l'industrie maritime. C'est un excellent apport pour nous au sein du caucus et de ce côté-ci de la Chambre.

En matière de dragage, nous avons rencontré l'industrie. Comme vous le savez, depuis 1996, l'ensemble des coûts est assuré par l'industrie. L'industrie a fait plusieurs demandes, dont une entre autres pour qu'on s'assure que le coût pour les années futures soit stable. Nous avons acquiescé à cette demande dès l'an dernier pour faire en sorte que l'industrie soit plus compétitive.

* * *

[Traduction]

L'AGRICULTURE

Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les producteurs de bisons, d'agneaux et de cervidés de la Saskatchewan ont désespérément besoin d'écouler leur viande sur les marchés internationaux. Le problème, c'est qu'il n'y a aucun abattoir fédéral en Saskatchewan.

Qu'entend faire le ministre de l'Agriculture pour aider ces producteurs de la Saskatchewan à commercialiser et à exporter leurs produits?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, nous allons assurément continuer de faire valoir et de démontrer aux acheteurs de produits animaux du monde entier que l'industrie et nous n'avons eu cesse de veiller à la salubrité de nos produits animaux, y compris ceux que le député a mentionnés.

Les provinces ont des abattoirs provinciaux. Ce sont des abattoirs privés. Il y a aussi des abattoirs fédéraux. Je sais que les exploitants d'abattoirs provinciaux songent à en faire des abattoirs fédéraux. Nous allons les aider de notre mieux à opérer la transition.

Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les restrictions frontalières constituent un obstacle de taille, non seulement à la vente des produits, mais aussi à l'obtention d'une indemnisation.

Travaux de la Chambre

En effet, en vertu du programme d'indemnisation, le dépeçage des bisons, des agneaux et des cervidés doit être effectué dans des installations approuvées, la viande doit être vendue, et les documents pertinents doivent être présentés.

Qu'entend faire le ministre de l'Agriculture pour veiller à ce que ces producteurs de la Saskatchewan soient indemnisés?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, je ne crois pas que la députée soit en train de donner à penser que la viande qui est vendue n'est pas soumise à l'inspection et que les bêtes ne sont pas abattues dans des installations réglementées soit par le fédéral soit par le provincial. Je sais que ce n'est pas ce qu'elle dit.

Il existe des programmes de gestion des risques opérationnels. Elle devrait encourager les provinces qui ne l'ont pas encore fait à signer l'entente afin que l'argent puisse être transféré.

Je le répète. Nous disposons de centaines de milliers de dollars pour venir en aide aux producteurs lorsque des circonstances comme celles-ci font baisser leurs revenus. Nous souhaitons sincèrement faire profiter les producteurs de cet argent.

* * *

• (1500)

[Français]

CINAR

M. Richard Marceau (Charlesbourg—Jacques-Cartier, BQ): Monsieur le Président, des informations dignes de foi sont à l'effet que la GRC a terminé son enquête dans le dossier CINAR et qu'elle a remis un rapport au ministre de la Justice.

Comme le gouvernement s'est engagé à faire rapport le plus tôt possible, je demande au ministre de la Justice s'il a reçu le rapport de la GRC concernant CINAR et s'il entend suivre les recommandations que contient ce rapport.

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, si l'honorable député se réfère à la réponse que j'ai donnée en Chambre il y a quelques jours, je me suis engagé à répondre davantage le jour suivant, ce que j'ai fait. Il a sans doute lu le hansard, comme nous le faisons tous chaque jour et il sait donc qu'il s'agit ou qu'il s'agirait, selon sa question, d'un dossier de la GRC et que nous ne commentons pas.

* * *

[Traduction]

LA JUSTICE

M. Chuck Cadman (Surrey-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, un jeune de 17 ans, en état d'ébriété, qui faisait une course de rue à 140 kilomètres à l'heure, a démolé sa BMW de 70 000 \$ et tué du même coup son passager. Il a été reconnu coupable de négligence criminelle ayant causé la mort. Il s'est vu imposer une peine de huit mois de garde en milieu ouvert, suivis de quatre mois de détention à domicile.

Aux termes de la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents, les policiers hésitent à porter des accusations. Les procureurs sont exaspérés, car les juges ont les mains liées lorsqu'il s'agit d'imposer des peines. Ces problèmes étaient prévus bien avant que cette loi n'entre en vigueur. Pourquoi le ministre de la Justice n'a-t-il pas écouté les intervenants de première ligne des services de justice?

L'hon. Martin Cauchon (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, en vertu du nouveau système de justice, les juges ont tous les outils dont ils ont besoin pour nous donner un bon système de justice. Comme nous le savons tous, il est possible également d'imposer à un jeune une peine applicable aux adultes.

Je le répète, une conférence vient d'avoir lieu au Québec. D'après mes renseignements, la mise en oeuvre du nouveau système de justice pénale se passe très bien. En fait, il semble que nous ayons une bonne mesure législative, également fondée sur d'excellents principes, pour tous les Canadiens.

Le Président: Comme c'est jeudi, je pense que nous avons une question supplémentaire de la députée de Saskatoon—Rosetown—Biggar.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suppose que je dois demander aujourd'hui au leader du gouvernement à la Chambre des communes de nous préciser les travaux prévus pour le reste de la journée, pour le reste de la semaine et pour la semaine prochaine.

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suppose que c'est la question complémentaire à la première question posée aujourd'hui par son chef. Il voulait se renseigner au sujet des travaux de la Chambre également.

Je suis heureux de signaler à la Chambre que nous allons continuer de discuter de la motion de l'Alliance soutenant le programme électoral de Dalton McGuinty, comme nous l'avons fait depuis le début de la journée. Plus tard ce soir, M. McGuinty deviendra le premier ministre de l'Ontario.

Demain, nous reprendrons l'étude à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-13, concernant la procréation assistée. Lorsque nous en aurons terminé avec ce projet de loi, nous passerons au projet de loi C-32, portant sur les amendements au Code criminel.

Lundi, au besoin, nous reprendrons l'étude du projet de loi C-13, ce qui sera suivi du débat en troisième lecture du projet de loi C-36, la Loi sur la Bibliothèque et les Archives du Canada.

Nous passerons ensuite à l'étude à l'étape du rapport du projet de loi C-19, la Loi sur la gestion financière et statistique des premières nations. Au besoin, nous reprendrons ensuite le projet de loi C-32, sur les amendements au Code criminel, avant de passer au projet de loi S-13, Loi modifiant la Loi sur la statistique.

Je chercherai également à obtenir la coopération de nos collègues d'en face pour poursuivre le débat sur le projet de loi C-41, la Loi modificative et rectificative, dont nous avons discuté de façon informelle plus tôt aujourd'hui.

Mardi, nous étudierons à l'étape de la troisième lecture le projet de loi C-17, concernant la sécurité publique.

[Français]

À compter de mercredi, nous espérons pouvoir entamer l'étude des projets de loi qui auront fait l'objet d'un rapport à la Chambre, en plus de compléter l'étude des projets de loi que j'ai cités plus tôt.

J'aimerais également indiquer à la Chambre que nous avons eu des conversations à propos de l'avenir du projet de loi C-38, concernant l'usage de la marijuana. Nous avons aussi l'intention de soumettre ce projet de loi à la Chambre dans un avenir très rapproché.

• (1505)

[Traduction]

RECOURS AU RÈGLEMENT

LE COMMISSARIAT À LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE

M. John Williams (St. Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement relativement aux fonds dépensés sans autorisation du Parlement pour l'exercice financier 2002-2003 par le Commissariat à la protection de la vie privée.

Dans le rapport de la vérificatrice générale sur le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada, déposé à la Chambre cette semaine, on lit ce qui suit au paragraphe 110:

Chaque année, toutes les organisations fédérales doivent soumettre leurs états financiers, qui sont éventuellement intégrés aux Comptes publics du Canada déposés au Parlement. Les organisations doivent préparer ces états selon les conventions comptables énoncées du gouvernement; ces conventions sont contenues dans les directives du receveur général et les lignes directrices du Conseil du Trésor. Ces états financiers doivent présenter la situation financière de l'organisation à la fin de l'exercice et le détail de ses dépenses. De plus, les états doivent présenter l'information de manière complète, exacte et fidèle.

Le paragraphe 111 du rapport stipule:

Nous avons constaté que, malgré ces exigences, les responsables de la préparation des états financiers de l'exercice se terminant le 31 mars 2003 du Commissariat, soit le directeur des services financiers, le chef du personnel et le directeur exécutif, ont sciemment omis des crédettes à la fin de l'exercice d'environ 234 000 \$. Les états financiers falsifiés ont été soumis en juin 2003.

Le paragraphe 112 du rapport précise:

Cette omission a induit le Parlement en erreur parce qu'elle donnait l'impression que le Commissariat n'avait dépensé que les montants autorisés par le Parlement pour l'exercice 2002-2003[...]

Marleau et Montpetit stipulent, à la page 697:

Aucune taxe ne peut être levée ni aucun paiement effectué sans le consentement du Parlement.

Marleau et Montpetit précisent également, à la page 704:

[...]les crédits sont toujours prévus pour une période donnée; le pouvoir de dépenser se termine avec la fin de l'année financière à laquelle le projet de loi s'applique.

Étant donné que la Loi sur la gestion des finances publiques interdit tout paiement du Trésor sans l'autorisation du Parlement, d'où venait cet argent?

Il a été dépensé pendant l'exercice 2002-2003 sans le consentement du Parlement.

La dernière partie du paragraphe 112 du rapport de la vérificatrice générale stipule:

Le directeur des services financiers nous a dit que la stratégie consistant à reporter ces passifs au nouvel exercice risquait peu d'être découverte, car les états financiers pour les comptes publics n'avaient pas été vérifiés depuis longtemps. Nous avons constaté cette lacune au cours de notre vérification et l'avons portée à l'intention du commissaire à la protection de la vie privée par intérim, qui a veillé à ce que des mesures correctives soient prises sur-le-champ.

Le commissaire à la protection de la vie privée par intérim nous a assuré que des mesures correctives avaient immédiatement été prises et que les dépenses excédant les montants autorisés par le Parlement seraient inscrits dans les *Comptes publics du Canada* pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2003, lorsqu'ils seront déposés à la Chambre à une date ultérieure.

La présidente du Conseil du Trésor devra remédier au problème résultant du fait que le Budget principal des dépenses et le Budget supplémentaire des dépenses pour l'exercice 2002-2003, qui ont déjà été approuvés, ne feront pas mention des 234 000 \$ omis par l'ancien commissaire à la protection de la vie privée. Étant donné que les affectations de fonds couvrent plusieurs années, le gouvernement devra résoudre ce problème, en regard de la procédure et de la

Recours au Règlement

Constitution, qui consiste à obtenir l'approbation du Parlement pour des fonds qui ont été dépensés en 2002-2003.

Une mauvaise gestion et une falsification grossières des états financiers ne peut servir de justification au gouvernement pour dépenser des sommes que le Parlement n'a pas allouées.

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je vais bien sûr vérifier auprès des fonctionnaires du Conseil du Trésor pour m'assurer que tous les renseignements fournis à la Chambre étaient objectifs et exacts. En dehors de cela, nous savons qu'il existe un rapport de la vérificatrice générale sur la façon dont ce service a été administré pendant un certain mandat et nous savons ce qu'elle en a dit et quels conseils elle a sollicités à ce sujet.

Il est évident que, dans une affaire de cette nature, nous ne pouvons commenter, mais nous nous efforcerons de nous assurer que tous les renseignements communiqués au gouvernement ont été transmis à la Chambre avec le maximum d'exactitude, ce qui est le devoir du gouvernement.

• (1510)

Le Président: Dans son rappel au Règlement, le député de St. Albert n'a pas dit clairement s'il attendait des mesures de la présidence, ni lesquelles, mais je puis dire ceci à la Chambre. Je suis persuadé que la présidente du Conseil du Trésor a été ravie d'entendre l'intervention du député. Pour s'assurer que toute cette question soit portée à son attention, comme du reste elle l'a été par le rapport de la vérificatrice générale auquel le député de St. Albert s'est reporté dans ses observations, le leader du gouvernement à la Chambre a dit que la question serait étudiée.

Si d'autres interventions à la Chambre s'imposent à propos de cette affaire, je suis persuadé que la présidente du Conseil du Trésor s'exprimera. Sinon, et si l'affaire est étudiée d'une autre manière, je ne doute pas que nous en entendrons parler également.

J'ai la conviction que le député de St. Albert, avec son habitude de diligence, veillera, en sa qualité de président du Comité des comptes publics, à ce que la question soit examinée avec tout le soin nécessaire pour s'assurer qu'il n'y a eu aucune irrégularité. Le député a le pouvoir d'apporter des correctifs, et je sais qu'il exercera ses pouvoirs judicieusement pour que l'affaire soit normalisée. Je suis sûr qu'il peut compter sur le concours du leader du gouvernement à la Chambre, de la présidente du Conseil du Trésor et, il va sans dire, de la présidence de la Chambre, s'il était nécessaire de consulter de nouveau la Chambre.

Pour l'instant, nous laisserons les choses suivre leur cours et nous nous y intéresserons davantage, maintenant que cet élément a été signalé à la Chambre. Je le répète, je suis sûr que la présidente du Conseil du Trésor, enchantée comme elle doit l'être, suivra le dossier avec grand soin.

Les crédits

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LA TAXE FÉDÉRALE SUR L'ESSENCE

La Chambre reprend l'étude de la motion.

M. Ted White (North Vancouver, Alliance canadienne): Monsieur le Président, nous discutons aujourd'hui d'une motion présentée par l'Alliance canadienne concernant l'utilisation de la taxe fédérale sur l'essence.

J'ai remarqué, un peu plus tôt aujourd'hui, que le député d'Erie—Lincoln nous accusait d'être en retard sur ce sujet. Il a compris de travers. Le Parti réformiste en parlait il y a dix ans. Le problème est que son parti compte beaucoup de personnes qui apprennent lentement. Il leur a fallu du temps pour comprendre le programme et reconnaître ce qu'est une bonne idée.

Toutes les fanfaronnades ponctuant son discours d'aujourd'hui n'étaient qu'un stratagème visant à tenter de masquer le revirement qui s'est produit de l'autre côté. En juin dernier, ils ont voté contre une motion presque identique à celle que nous présentons. De plus, je pense qu'il tente de couvrir l'ancien ministre des Finances, le prochain premier ministre, qui a subitement volé l'idée de l'Alliance canadienne et qui la propage comme si cette idée brillante était la sienne.

Toute personne qui fait une recherche dans le hansard de la Chambre verra que ce que je dis est absolument exact. Nos amis d'en face se sont toujours opposés à ce que l'ancien ministre des Finances, le prochain premier ministre, préconise. Nous avons toujours appuyé cette démarche.

Je ne suis pas sûr, cependant, que nous pouvons même avoir confiance que le nouveau premier ministre donnera suite à cette promesse et voici pourquoi.

J'étais à Vancouver, la semaine dernière, lorsqu'il a prononcé son discours devant l'Union des municipalités. Je l'ai entendu dire qu'il leur donnerait une partie de la taxe fédérale sur l'essence, peu importe le temps que cela prendrait. Qu'est-ce que cela signifie exactement?

Premièrement, quel pourcentage de la taxe sur l'essence promet-il? Il a parlé d'une partie. Ce pourrait être 1 p. 100, 0,5 p. 100 ou 100 p. 100. Nous n'avons aucune idée de ce que cela signifie. Deuxièmement, il a dit: peu importe le temps que cela prendra. Qu'est-ce que cela signifie? Entend-il 10 ans, 20 ans, voire 30 ans? Nous n'avons absolument aucune idée de ce que signifie cet engagement.

Je n'ai jamais entendu autant de bruit pour rien. Tout le monde s'énerve. Les médias sont survoltés et les municipalités aussi par cette nouvelle promesse faite par le futur premier ministre, qui en réalité n'a rien promis du tout, absolument rien de concret que l'on puisse approuver ou désapprouver. Aucun pourcentage ni aucun montant ni aucun échéancier. Dieu seul sait ce que cela peut signifier. Il se peut que cela ne signifie strictement rien du tout. Le nouveau premier ministre pourrait invoquer 101 raisons pour ne jamais tenir sa promesse. J'y croirai quand je le verrai.

Pour l'instant, je vais continuer à promouvoir la politique de l'Alliance canadienne, ce que je fais depuis 10 ans. Ainsi, j'ai réexaminé mes dossiers hier et j'ai trouvé des passages à ce sujet dans des articles que j'ai écrits récemment pour des journaux de North Vancouver. J'ai relevé aussi dans mes dossiers certaines

interventions que j'ai faites à la Chambre au cours des dernières années. Je peux vous en fournir quelques exemples.

Ainsi, le 3 novembre 1999, j'ai rédigé un article pour mon journal local dans lequel je soulignais que le prix de l'essence était alors de 57,4¢ le litre. Étonnant! Dans la région de Vancouver, le litre se vend en ce moment près de 80¢ le litre, mais il se vendait 57,4¢ le litre en 1999. De ce dernier montant, 13,7¢ allait au gouvernement fédéral. Malheureusement, celui-ci, c'est-à-dire les libéraux, remettaient moins de 2 p. 100 pour nos routes.

Le 18 septembre 2000, j'ai pris la parole à la Chambre pour déclarer:

Monsieur le Président, le gouvernement libéral ira chercher, cette année seulement, plus de 350 millions de dollars en taxes sur les combustibles dans les poches des Britanno-Colombiens. Cette ponction fiscale annuelle dépasse de 20 millions de dollars le budget total affecté à la construction de nouvelles routes d'ici l'an 2005 à la grandeur de la région de Vancouver. Or, le ministre des Transports refuse obstinément de remettre un seul cent de cette ponction fiscale à la Colombie-Britannique pour l'amélioration de son réseau routier.

Pendant que les résidents de la région métropolitaine de Vancouver supportent des embouteillages monstres sur l'autoroute transcanadienne, construite durant les années 50, le ministre continue de percevoir des taxes sur le carburant, qu'il dépensera ailleurs dans des projets électoralistes.

Les automobilistes, qui sont taxés à outrance, en ont plus qu'assez. Ils en ont marre de remplir l'assiette au beurre du ministre chaque fois qu'ils font le plein d'essence, et ils ne supporteront plus cette situation. Ils veulent qu'on rende immédiatement à la Colombie-Britannique sa juste part des investissements dans le réseau routier national. Quand le ministre va-t-il le faire?

Le 27 septembre 2000, j'ai écrit un article pour un journal local au sujet de la taxe fédérale sur l'essence. Il ressemblait beaucoup à celui que j'ai mentionné plus tôt.

Puis, le 14 mars 2001, j'ai encore une fois pris la parole à la Chambre pour poser une question au ministre des Finances. Le texte exact se trouve dans le hansard, et je cite:

Monsieur le Président, le sud-ouest de la Colombie-Britannique est en proie à une crise de l'infrastructure des transports, mais le gouvernement continue de prélever en Colombie-Britannique 360 millions de dollars par an en taxes sur l'essence. C'est plus de cinq fois le budget annuel de la province pour les routes. Comment le ministre des Transports peut-il justifier cette razzia fiscale de 360 millions de dollars, alors qu'il ne consacre pas un cent de ces recettes aux routes de la Colombie-Britannique?

Fait intéressant, même si ma question s'adressait au ministre des Transports, c'est celui qui était ministre des Finances à l'époque qui s'est levé pour y répondre. Le futur premier ministre, qui était ministre des Finances à ce moment-là, a donné la réponse suivante le 14 mars 2001. Il a dit:

Monsieur le Président, le député sait que le gouvernement, pas plus que n'importe quel autre gouvernement, ne peut appliquer un système de recettes fiscales réservées à des fins particulières.

C'est ce qu'il a dit, et le voici maintenant qui veut mettre en oeuvre notre politique en prétendant que c'est la sienne, disant qu'il donnera une partie des recettes aux municipalités.

Il a ensuite ajouté ceci:

Si le député regarde ce qui s'est passé ces sept dernières années, il constatera que le gouvernement a consenti des investissements considérables, qu'il s'agisse de la Fondation canadienne pour l'innovation ou du crédit national d'impôt pour enfants. Les universités de la Colombie-Britannique ont reçu beaucoup d'argent. Dans l'ensemble des domaines, nous avons réinvesti des montants énormes dans cette province, et nous continuerons de le faire.

• (1515)

Il a complètement ignoré la question du réseau routier, mis à part qu'il a dit que sa politique, à l'époque, était totalement inacceptable.

Les crédits

Mes propres dossiers attestent le fait que je soulève la question depuis 1999. C'est donc de la foutaise de la part des ministériels que de dire que nous n'en avons jamais parlé.

Le député d'Erie—Lincoln s'est un peu écarté du sujet quand il a parlé des logements à loyer modique. Je me sens obligé de répliquer à certains des commentaires qu'il a faits.

L'un de mes collègues à la Chambre, le député d'Edmonton-Centre-Est, a fait des recherches poussées pendant plus de cinq ans sur le sujet des sans-abri. Il a trouvé des chiffres très intéressants que j'aimerais citer en réponse au député d'Erie—Lincoln.

Les fonds fédéraux ne font pas défaut, c'est sûr. À l'heure actuelle, 780 millions de dollars sont investis dans la construction ou l'agrandissement de centres d'accueil et 680 millions de dollars sont destinés à la construction de logements soi-disant abordables. Cela fait 1,46 milliard de dollars, soit 103 180 \$ pour chacun des 14 150 sans-abri recensés par Statistique Canada en 2001.

Nous avons déjà engagé suffisamment d'argent pour donner 103 180 \$ à chaque sans-abri. Il y a à Vancouver beaucoup de gens qui ne sont pas des sans-abri et qui achètent des appartements pour ce prix. Il y a tout plein de petites villes au Canada où les gens peuvent acheter un appartement pour bien moins que ça.

Comment se fait-il que le gouvernement ne puisse pas résoudre le problème avec 103 180 \$ par sans-abri? Parce que, sans aucune règle ni ligne directrice prêchant la modération, il continue à signer des chèques pour réaliser des projets extravagants qui sont peut-être destinés aux gens à faible revenu, mais dont le coût n'est certainement pas faible.

Je vais vous donner un exemple. Don Mount Court, sur la rue Dundas-Est, à Toronto, est un projet complètement dingue. Il y a dans l'entrée de cet édifice des trottoirs chauffants qui restent allumés en permanence. Les factures d'électricité sont si salées que les contribuables ont dû les payer chaque année depuis que l'édifice a ouvert ses portes. Pour les gens qui y habitent, ça ne coûte pas cher du tout, mais pour les contribuables, c'est absolument scandaleux. Le fait est que l'on gaspille de l'argent en électricité et que c'est probablement l'argent qui provient de la taxe perçue sur l'essence en Colombie-Britannique qui subventionne ces trottoirs chauffants à Toronto.

Cette incompétence est incroyable. Il est temps que le gouvernement adopte un plus grand nombre de nos politiques et remette notre pays sur la bonne voie.

• (1520)

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, une de mes préoccupations, j'en ai d'ailleurs fait mention dans mon intervention sur la question de la taxe sur l'essence, est un problème qui se perpétue constamment en Colombie-Britannique. J'aimerais que le député de North Vancouver l'aborde.

L'économie de la Colombie-Britannique a été mise à mal surtout à cause du Nouveau Parti démocratique. Le conflit du bois d'oeuvre n'a fait qu'envenimer la situation qui s'est encore dégradée à cause des nombreux événements survenus récemment dans la province.

Les Britanno-Colombiens semblent en avoir plein le dos au sujet des problèmes d'infrastructure de transport. Nous nous mettons en colère à cause de l'autoroute de l'île, au sujet des traversiers rapides, du projet de vente de l'administration de la route Coquihalla. Nous nous énervons au sujet de la ligne ferroviaire entre Richmond, l'aéroport et Vancouver et nous nous demandons s'il faut aller de l'avant avec ce projet.

Toutefois, il y a une chose que les Britanno-Colombiens doivent bien saisir, c'est qu'en ce qui concerne les politiques publiques d'ensemble, nous devons faire valoir nos droits parce que les libéraux fédéraux à Ottawa ont continuellement nié à la Colombie-Britannique sa juste part des recettes de la taxe sur l'essence.

Le thème sous-jacent à tous ces problèmes, peu importe qu'on décide que l'autoroute 97 est de ressort fédéral, qu'on construise un deuxième pont à Kelowna, qu'il y ait un financement approprié et suffisant pour la route Coquihalla, que l'autoroute de l'île ait été financée convenablement, il n'en demeure pas moins que la Colombie-Britannique est menottée financièrement par les contribuables qui estiment payer plus qu'il ne faut à la pompe pour financer tous ces projets et que nous ne devrions donc pas avoir tous ces problèmes. Toutefois, les contribuables ne voient pas cet argent investi dans l'infrastructure routière. J'invite le député de North Vancouver à commenter.

M. Ted White: Monsieur le Président, je remercie le député de sa question. Cela me fournit l'occasion de donner des détails sur le prix de l'essence et sur le rapport entre celui-ci et ces taxes.

Au cours de l'été, je suis venu à Ottawa à quelques reprises et j'ai constaté que le prix de l'essence se maintenait constamment entre 63¢ et 68¢ le litre. Par contre, à Vancouver, durant la même période, l'essence coûtait près de 80¢ le litre. Au retour de chacune de mes visites, j'étais stupéfait de constater que l'essence coûtait encore entre 76¢ et 80¢ le litre, tandis qu'à Ottawa elle ne coûtait que 65¢ le litre.

À un moment donné, pendant la crise du SRAS à Toronto, on a vendu l'essence au prix spécial de 35¢ le litre pour la fin de semaine. Pendant ce temps, à Vancouver, nous payions 90¢ le litre, et j'ai l'impression que nous faisons les frais de cette vente au rabais.

Ce qu'il faut retenir quand on parle du prix de l'essence à Vancouver, c'est que la part des taxes fédérales—non seulement la taxe d'accise, mais aussi la TPS sur la taxes d'accise—est énorme. Elle s'élevait à 360 millions de dollars, il y a quelques années, et elle a probablement augmenté depuis. Le fédéral aurait dû nous rendre cet argent pour que nous l'investissions dans nos infrastructures.

Ce que le député dit à propos de nos difficultés est très juste. Les gens, chez nous, s'en prennent aux autorités locales quand, en fait, elles devraient en vouloir principalement au gouvernement fédéral, en raison du rapport qui existe entre le prix élevé de l'essence et les taxes fédérales qui siphonnent d'énormes sommes hors de la Colombie-Britannique.

Cet argent nous appartient. Il devrait être affecté au réseau routier et à d'autres systèmes de transports. Le gouvernement doit se dépêcher de rectifier le tir.

• (1525)

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'aimerais que notre collègue nous en dise davantage au sujet de cette injustice que subit la Colombie-Britannique.

Les crédits

Dans ma propre circonscription, Dewdney—Alouette, depuis des années, on propose de construire un lien sur le Fraser entre Langley et la région de Pitt Meadows-Maple Ridge. Les fonctionnaires essaient de trouver des fonds pour ce projet. Même une faible augmentation de la portion des taxes fédérales qui est retournée aux provinces et aux municipalités aurait permis de réaliser ce projet il y a plusieurs années, tout comme l'élargissement à quatre voies de la route Lougheed entre Maple Ridge et Mission, pourtant si essentiel.

Je répète que ce sont là des projets précis qui auraient pu être réalisés si une portion appropriée des taxes destinées aux infrastructures avait été retournée à la Colombie-Britannique.

M. Ted White: Monsieur le Président, je sais qu'Ottawa se sent laissée pour compte lorsqu'elle compare les sommes qu'elle reçoit de Queen's Park à celles qui vont à Toronto, mais pour ce qui est des fonds fédéraux, il est vrai que presque l'équivalent de toutes les taxes sur l'essence encaissées par le gouvernement fédéral ont été consacrées à la construction de routes dans la région de Toronto.

Même l'autoroute qui traverse Ottawa est plus large que la seule autoroute qui traverse Vancouver. Celle de Vancouver n'a que trois voies dans chaque direction alors que, ici à Ottawa, on trouve cinq voies dans chaque direction à certains endroits, pour une population qui équivaut à peine au cinquième de celle du Lower Mainland.

Il y a quelque chose qui cloche et ceux qui font la navette d'un bout à l'autre du Canada voient nettement que l'argent est retiré de l'Ouest et attribué à cette région du pays. C'est déplorable.

Les députés se souviendront peut-être d'une caricature qu'on voyait dans les années 50; c'était une carte du Canada avec une vache debout devant le pays. La tête de l'animal se trouvait sur la Colombie-Britannique et l'Alberta et son pis sur l'Ontario. Devinez quelle province tirait tout le lait de cette vache? L'Ontario bien sûr.

M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis enchanté de prendre la parole pour commenter la motion en cette journée de l'opposition.

La question de la taxe fédérale sur l'essence est un bon exemple d'irritant majeur qui s'est poursuivi depuis que le gouvernement a pris le pouvoir en 1993, malgré toutes les tentatives effectuées par l'Alliance canadienne, la Fédération canadienne des municipalités, la Fédération canadienne des contribuables et les entrepreneurs en construction routière pour que le gouvernement cesse de recueillir des milliards de dollars des automobilistes canadiens sans réinvestir ces fonds dans l'infrastructure des transports.

Les statistiques recueillies pour ma propre province, la Colombie-Britannique, sont éloquentes. Entre 1998 et 2001, la taxe fédérale sur les carburants et la TPS fédérale ont permis de recueillir 6,4 milliards de dollars des automobilistes de la Colombie-Britannique, alors que seuls 31 millions de dollars ont été consacrés à l'infrastructure des transports, soit 0,5 p. 100.

Pour donner un indice du pouvoir de taxation que représente la taxe sur les carburants pour le gouvernement fédéral, il suffit de considérer que, plus tôt cette année, nous avons connu une augmentation de 10 p. 100 du prix de l'essence à la pompe. Cette augmentation de 10 p. 100 correspond à des retombées de 350 millions de dollars pour le gouvernement fédéral uniquement grâce à la TPS sur l'essence. Or, cette taxe sur l'essence, pour l'essentiel, est une taxe sur une taxe, ce qui est tout à fait inconvenant.

Le 2 mai 2001, j'ai mis le ministre fédéral des Transports dans l'embarras en lui faisant remarquer que, l'année précédente, les États-Unis s'étaient engagés à dépenser plus d'argent en Colombie-

Britannique pour améliorer les routes des passages frontaliers que le gouvernement fédéral dans toute la province.

L'année précédente, le gouvernement fédéral n'avait consacré aux routes de la Colombie-Britannique que 0,5 p. 100 des fonds recueillis au moyen de la taxe sur l'essence. Le ministre des Transports s'en est excusé en répondant que, les routes étant de compétence provinciale, cela ne dépendait pas de lui. Puisque tel est le cas, il est parfaitement logique de demander aux autorités fédérales de céder leur pouvoir d'imposition sur l'essence aux échelons inférieurs de gouvernement, afin que ceux-ci soient en mesure de répondre aux besoins de l'infrastructure routière.

Cela est indispensable à notre bien-être et pour permettre de corriger le déséquilibre fiscal qui existe entre les différents échelons de gouvernement. Au lieu de corriger les déséquilibres fiscaux, l'ancien ministre fédéral des Finances—maintenant chef du Parti libéral—a coupé dans les paiements de transfert aux provinces et aggravé la situation.

Contrairement au gouvernement, l'Alliance canadienne reconnaît que des changements sont survenus avec le temps et que nos dispositions institutionnelles n'ont pas évolué au même rythme. Toute tentative en vue de pousser le gouvernement à abolir le régime de terreur actuel dans le domaine de l'imposition de taxes sur le carburant a été bloquée par les libéraux.

Nos porte-parole en matière d'industrie et de transports ont créé une politique pour l'Alliance canadienne qui a été adoptée par notre caucus parlementaire et ratifiée par notre conseil national. C'est une politique que nous allons défendre au cours des prochaines élections et que nous allons mettre en vigueur une fois que nous serons au pouvoir.

Je peux résumer assez bien notre position en vous citant un extrait d'un discours prononcé par le chef de l'Alliance canadienne devant la Fédération canadienne des municipalités au cours de la rencontre annuelle qui a eu lieu à Winnipeg le 2 juin 2003. Notre chef a proposé ce qui suit:

...que le gouvernement fédéral renonce en permanence à une partie de la taxe fédérale sur l'essence, disons de 3 à 5c. le litre, et donne aux provinces le choix de percevoir cette recette. Pour que cet argent ne soit pas utilisé à d'autres fins, le transfert de ces recettes aux provinces et, ensuite, aux municipalités dépendrait de la signature d'ententes selon lesquelles ces ressources seraient utilisées pour l'infrastructure.

● (1530)

Cette méthode de financement des municipalités respecte les critères établis par [la Fédération canadienne des municipalités]. Elle permettrait de fournir une source stable et fiable de revenus au chapitre de l'infrastructure. Cela se ferait de façon aussi transparente que possible aux termes de la Constitution. Il n'y aurait aucun coût additionnel pour l'administration et pour l'observation puisque les provinces ont déjà des programmes d'infrastructure et qu'elles perçoivent déjà des revenus de la taxe sur l'essence. Cette méthode serait efficace puisque des ressources supplémentaires pourraient être attribuées à certaines priorités régionales et locales. De plus, elle serait équitable, puisque ces revenus seraient inclus dans la formule de péréquation de façon à assurer que toutes les provinces reçoivent la même part, par habitant, des recettes dérivées des taxes sur l'essence. Plus important encore, cette méthode promet un niveau de financement intéressant.

Le dernier budget fédéral prévoyait une somme de 100 millions de dollars au chapitre de l'infrastructure urbaine—ce qui n'est pas suffisant, comme l'a souligné la [Fédération canadienne des municipalités]—pour construire un seul kilomètre de métro à Toronto ou trois échangeurs à Calgary.

Par contre, le transfert de trois cents de litre des taxes imposées sur l'essence pour financer l'infrastructure permettrait une injection immédiate et annuelle de quelque 1,3 milliard de dollars par année.

Les crédits

Après quelques calculs, il est clair que la position de l'Alliance canadienne correspond à celle des municipalités, des provinces et des conducteurs canadiens. Le régime fiscal fédéral actuel est illogique et inefficace. Toutefois, le gouvernement nous a mis les bâtons dans les roues chaque fois que nous avons tenté de modifier ces méthodes fiscales.

Voici ce que l'actuel ministre des Finances a dit plus tôt cette année, lorsqu'il a rejeté toute idée de modifier les taxes sur l'essence:

...je sais que les provinces aiment bien les points d'impôt, mais parfois, elles les oublient. Elles les aiment beaucoup parce qu'elles veulent que nous les imposions et elles, elles veulent les dépenser.

Dépenser quoi? En juin dernier, il a également dit:

Je ne suis pas d'accord pour que le gouvernement fédéral cède la taxe sur l'essence [...] il renoncerait à des recettes sans qu'il y ait reddition de comptes [...] cela minerait le partenariat crucial entre les niveaux de gouvernement que nous devons favoriser.

Ce n'est pas très encourageant.

Le 2 mai 2001, j'ai posé la question suivante au ministre des Transports:

L'an dernier, le gouvernement fédéral a perçu en Colombie-Britannique 750 millions de dollars en taxes sur l'essence et il a dépensé 408 000\$ pour le réseau routier de cette province. C'est un vingtième de un pour cent du total des recettes perçues qui ont été réinvesties dans le réseau routier de la Colombie-Britannique. Pourquoi le gouvernement fédéral accable-t-il les contribuables et ne s'occupe-t-il pas de notre réseau routier?

Voici ce que le ministre a répondu:

Je tiens à rappeler au député que l'aménagement du réseau routier dans notre pays relève des provinces.

Cette réponse incroyable a été suivie de la réponse du ministre des Finances à ma question ultérieure, qui était la suivante:

...le gouvernement fédéral perçoit la taxe fédérale sur l'essence. Les provinces dépendent dans le réseau routier les recettes qu'elles perçoivent en taxes provinciales sur l'essence. En 1998-1999, le gouvernement fédéral a perçu plus de 4,7 milliards de dollars en taxes sur l'essence et n'a dépensé que 4 p. 100 de ce total pour les routes et les autoroutes à l'échelle du Canada. Il se comporte comme un voleur de grand chemin. Quand le gouvernement s'engagera-t-il à financer une stratégie nationale à l'égard du réseau routier [...]?

L'ancien ministre des Finances, qui a peut-être été récemment converti ou non à cet égard, a répondu:

Monsieur le Président, comme le député le sait sûrement, le gouvernement du Canada perçoit des recettes fiscales d'une multitude de provenances, recettes qu'il réinvestit ensuite. Ainsi, il a investi [...] dans le système de soins de santé de la Colombie-Britannique [...] dans le système d'éducation [...] dans les activités de recherche et développement partout en Colombie-Britannique.

Ce n'est pas très encourageant pour l'infrastructure.

La réalité, c'est qu'un changement se fait attendre depuis longtemps. Au Canada, nous avons un réseau routier national, mais aucune stratégie nationale sur ce réseau routier. Nous avons depuis longtemps des doléances non résolues au sujet de l'absence d'engagement du gouvernement fédéral à l'égard de l'infrastructure. D'importants besoins en transport ont été cernés, dont bon nombre en raison de la présence d'installations fédérales, comme à Roberts Bank et à l'aéroport international de Vancouver.

• (1535)

En outre, nous avons eu de sérieux problèmes de financement au niveau provincial, en raison du différend sur le bois d'oeuvre, du SRAS, de l'ESB, des incendies de forêt et des ouragans, qui constituent de lourds fardeaux.

Pour terminer, la motion qu'a présentée l'Alliance aujourd'hui est conforme à une motion antérieure que nous avons présentée le 12 juin 2003 et que le gouvernement a rejetée, et j'espère qu'il fera mieux cette fois.

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, les députés conviendront tous que la Chambre tient aujourd'hui un

débat important. Le député reconnaîtra sûrement que le succès d'un pays se mesure en fonction de la santé et du bien-être de sa population et que l'appui offert aux villes, là où finalement tout se passe, est extrêmement important.

La motion traite directement de la taxe sur l'essence et du partage des recettes qu'on en tire. Le député n'est pas sans savoir que ces recettes sont versées au Trésor. Le député n'est-il pas d'avis que le problème n'est pas tant la taxe sur l'essence, mais plutôt le fait que les ressources accordées ne sont peut-être pas proportionnelles aux besoins non seulement des villes bien nanties, mais également des villes plus démunies?

M. John Duncan: Monsieur le Président, je comprends très bien ce sentiment, mais je ne suis pas d'accord sur la prémisse de la question que pose le député, car il me semble que le gouvernement fédéral tient toujours à ce que l'argent soit versé aux provinces.

Ce que nous proposons est tout à fait différent. Nous voulons que le gouvernement libère une partie de la marge fiscale afin que les provinces et les municipalités, les gouvernements locaux, puissent investir les recettes provenant de la taxe sur l'essence dans leurs infrastructures. Nous n'avons qu'à examiner ce qui se passe ailleurs, comme aux États-Unis, où il est entendu que la taxe sur l'essence doit servir à rénover l'infrastructure de transport. C'est ce qui se produit. Voilà pourquoi les Américains peuvent compter sur d'excellentes infrastructures, contrairement à nous.

• (1540)

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Alliance canadienne): Monsieur le Président, pour commenter une question qu'a soulevée mon collègue, je me souviens que dans de nombreux États que j'ai visités, les postes d'essence affichent la taxe fédérale et la taxe de l'État par gallon. Je me suis renseigné à plusieurs reprises à ce sujet. Cela signifie simplement que lorsque l'État a démontré qu'il a prélevé les taxes nécessaires à l'infrastructure comme les autoroutes, les ponts, l'entretien et ainsi de suite, ce sont les taxes fédérales qui prennent les relais. Comme l'a précisé mon collègue, cela explique pourquoi les États peuvent se payer un meilleur réseau d'autoroutes que nous.

L'une des difficultés que présente une telle stratégie dans notre province est qu'à la taxe provinciale et à la taxe d'accise du fédéral s'ajoute la TPS. Celle-ci varie selon que le prix de l'essence augmente ou diminue, ce qui n'est pas nécessaire. Je voudrais que le Canada examine cette stratégie, car je crois qu'elle fonctionnerait au pays.

M. John Duncan: Monsieur le Président, j'ai discuté de la motion d'aujourd'hui avec des membres du gouvernement de la Colombie-Britannique. Ces derniers s'intéressent sans contredit non seulement au débat mais aussi au vote de mardi. Il est si normal et positif que nous prenions cette mesure qu'il est difficile à croire que nous ne l'ayons pas fait avant malgré, comme je l'ai déjà dit, les nombreuses tentatives de l'opposition.

La taxe sur l'essence compte trois éléments: la taxe d'accise, que nous demandons de débloquer; la taxe visant à lutter contre le déficit, qui devrait être supprimée, à notre avis, puisque le déficit a été comblé il y a cinq ans; et, enfin, la TPS qui, en grande partie, est une taxe sur une autre taxe, qui n'a pas raison d'être et ne sert qu'à faire monter le prix de l'essence, étant donné que l'augmentation du prix de l'essence se traduit par des recettes accrues pour le gouvernement fédéral, lesquels proviennent surtout de la TPS. C'est une mesure perverse qui fait grimper les prix.

Les crédits

M. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, on se croirait dans le film *Retour vers le futur*, pour ceux qui l'ont vu. Nous avons eu cette discussion en juin. Nous sommes dans le même film avec les mêmes personnages, mais, pour faire changement, l'Alliance se montre logique. Comme les députés le savent, j'ai dit à maintes reprises que je constatais avec intérêt la sincérité de ce parti relativement à des questions touchant les gouvernements municipaux, étant donné que ce parti n'avait jamais appuyé les gouvernements municipaux dans le passé. Permettez-moi de relater certains faits pour la gouverne des députés de ce parti.

Il est très instructif de faire un peu d'histoire. Pour ceux qui ne le savent pas, premièrement, mon ami et collègue de Dauphin—Swan River et moi-même avons été amenés à travailler ensemble, au fil des ans, par l'intermédiaire de la Fédération canadienne des municipalités, lorsque je présidais cette organisation. Je me souviens des jours difficiles où le gouvernement ne pensait même pas à la question de l'infrastructure nationale.

En fait, pour ceux qui l'ont peut-être oublié, en 1983, à une époque où l'infrastructure nationale accusait un déficit de 17 milliards de dollars, la Fédération canadienne des municipalités s'est adressée au gouvernement pour lui dire: «Nous avons besoin d'un accord tripartite sur l'infrastructure traditionnelle, les chaussées, les égouts, les ponts, etc.» Le gouvernement a dit qu'il prendrait cette requête en considération. Malheureusement, il a été défait aux élections de 1984. Commença alors le règne des progressistes-conservateurs, qui étaient bien plus conservateurs que progressistes. En effet, ils n'ont appuyé le programme d'infrastructure national à aucun moment durant leur règne.

C'est donc l'actuel gouvernement et l'actuel premier ministre qui, en 1993, ont promis d'instaurer le premier programme d'infrastructure nationale, dans le cadre d'un accord tripartite. Comme suite à la promesse du premier ministre, le projet a été lancé en 1994, et j'ai eu alors le plaisir de travailler avec le gouvernement à titre de représentant de la Fédération canadienne des municipalités afin d'assurer la mise en oeuvre du programme.

Depuis 1993, le gouvernement a investi plus de 12 milliards de dollars, et si on prend en compte l'effet multiplicateur, plus de 20 millions de dollars dans l'infrastructure nationale. Le parti d'en face s'est opposé à ce programme en 1993 et encore en 1997. Il excelle dans cet exercice, mais maintenant il constate la popularité et reconnaît l'extrême l'importance de ce programme, qui en est à sa troisième mouture.

Cette motion est un peu plus tempérée, mais elle invite néanmoins le gouvernement à engager des discussions avec les provinces sur la question du partage des revenus générés par la taxe sur l'essence. Je peux garantir aux députés que le gouvernement sera très heureux de discuter de cette question n'importe quand avec les provinces et les territoires. Je me demande seulement, et c'est une crainte que j'ai exprimée souvent, si on pourra trouver un mécanisme qui nous fournira l'assurance que les provinces et les territoires remettront bel et bien l'argent aux administrations des municipalités urbaines ou rurales.

J'appuie certainement la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui, parce qu'elle nous invite simplement à entamer des discussions. Le gouvernement peut certainement faire cela, et c'est ce qu'il fera. Il écoutera ce que les provinces et les territoires ont à dire.

Mais ce n'est qu'une première étape. La vraie question est de savoir comment on procédera par la suite. Nous croyons qu'advenant la conclusion d'un accord tripartite, les trois paliers de gouvernement

au pays deviendraient des partenaires à parts égales. Si l'un fournit le tiers du financement, il devrait avoir le tiers des voix. J'ai toujours loué le gouvernement de l'Alberta du fait qu'il n'approuve aucun projet sans avoir consulté au préalable des représentants des autorités municipales, fédérales et provinciales compétentes.

Le gouvernement n'a pas de leçon à recevoir du parti d'en face, parce que c'est lui-même qui non seulement a lancé le Programme des travaux d'infrastructure du Canada, mais qui l'a également prolongé en 1997. Nos collègues d'en face peuvent vérifier. Le problème est que chaque entente signée avec les provinces est différente.

• (1545)

Je tiens à dire au député de la Colombie-Britannique qu'à un moment donné, un ancien gouvernement dans cette province s'est mis à commander toutes sortes d'autobus qui circulaient dans les rues des municipalités, mais qui ne répondaient pas nécessairement à leurs besoins.

Dès le début, nous avons dit que les projets doivent être créés à l'initiative des municipalités. J'ai déjà été conseiller municipal et je sais que les municipalités connaissent les besoins au niveau local, aussi bien en ce qui concerne les routes, les égouts, les ponts, et ainsi de suite. Par conséquent, quand une municipalité fait des prévisions d'immobilisations sur cinq ou dix ans, elle veut avoir l'assurance de pouvoir mettre en oeuvre ses projets et de pouvoir compter sur l'appui de la province et, bien entendu, du gouvernement du Canada.

J'ai toujours dit que si une municipalité propose un projet, à titre de député fédéral, je dois l'appuyer parce que, de toute évidence, elle connaît les besoins au niveau local. Il ne m'appartient pas, à titre de député fédéral, et il n'appartient pas au gouvernement du Canada de dire à une ville quels sont ses besoins. En fait, ce programme a été très important.

Comme je sais que nous ne sommes pas censés brandir d'accessoires, je me garderai de le faire, mais j'ai lu dans le numéro de janvier et février 1997 du Forum de la FCM un article qui traitait des infrastructures. À l'époque il était question de prolonger le premier Programme des travaux d'infrastructure du Canada, et le premier ministre était disposé à écouter.

Lors de la mission d'Équipe Canada en 1997, j'ai eu l'occasion de rencontrer le premier ministre du Canada et ses homologues des provinces, sauf celui de la Colombie-Britannique. Ils étaient disposés à envisager un prolongement du programme. Finalement, le programme a été prolongé. Certains ont tardé plus que d'autres à donner leur accord. L'Ontario a beaucoup tardé. En fait, elle n'a accepté qu'à la dernière minute, avant le déclenchement des élections fédérales en avril 1997. Le programme a toutefois été prolongé. Si ce n'était pas un excellent programme, les administrations municipales ne l'appuieraient pas constamment.

Au Canada, nous avons un déficit en ce qui concerne l'infrastructure. Si nous avons agi en 1983, nous serions en bien meilleure posture.

Sur le plan constitutionnel, les administrations municipales qui sont des créations des provinces, expression que je déteste, soit dit en passant, reçoivent leurs pouvoirs des provinces, et nous acceptons cette réalité. Nous acceptons également que le gouvernement avait un rôle vital à jouer dans nombre de secteurs, en partenariat avec les administrations municipales et de toutes évidence avec les provinces et les territoires. Au fil des ans, ces partenariats ont été fort réussis.

Les crédits

Les députés savent aussi que nous avons présenté le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, un autre programme très important, pour les grands projets dans les cadres urbains aussi.

Dans ma région, en l'occurrence la région du Grand Toronto, à la fin avril, nous avons bénéficié de l'annonce d'une subvention de 435 millions de dollars qui s'accompagnera d'un apport égal notamment des municipalités, des sociétés GO, TTC et de la province, enfin. Nous avons réussi à engager plus de 1 milliard de dollars dans l'amélioration de l'infrastructure du Grand Toronto. Pourquoi? Grâce aux propositions des municipalités, non du gouvernement du Canada, du gouvernement de l'Ontario, mais bien des administrations municipales, ce qui est très important.

Je signale que lorsqu'il s'agit d'affectation de fonds, nos amis d'en face soutiennent régulièrement que nous ne donnons pas assez.

Il est parfois très utile d'avoir un peu d'histoire derrière soi, et je me rappelle l'époque où nous discutons à la Fédération canadienne des municipalités d'un programme de dix ans. Rappelons-nous que sous l'administration conservatrice, un tel programme n'a jamais vu le jour. Puis, le gouvernement libéral est arrivé et a instauré un programme. Notre mandat a été renouvelé et il y a eu un autre programme. Sous la gouverne du ministre des Finances et du premier ministre, nous nous sommes engagés, dans le dernier budget, à mettre en place un programme d'infrastructure de dix ans.

J'ai dit plus tôt qu'il est important que les administrations municipales planifient. Le député a déclaré que nous devrions faire un versement initial. Évidemment, l'expression que certains députés n'utilisent pas, et il est honteux qu'ils ne le fassent pas, est «pouvoir multiplicateur». Les autres gouvernements et le secteur privé doivent aussi contribuer au financement fédéral pour que nous puissions faire progresser ces programmes. Lors que nous parlons de pouvoir multiplicateur, nous ne pensons pas uniquement au gouvernement fédéral.

• (1550)

Les provinces de la Colombie-Britannique et de l'Alberta ainsi que tout le reste du pays ont largement bénéficié de ces programmes.

Dans son intervention de ce matin, le député a dit que nous devons céder cet argent. Je ne sais trop combien il voudrait que nous cédions. Je suppose qu'il laisse aussi entendre qu'il faudra trouver de l'argent supplémentaire, car il se plaindra alors d'autres programmes fédéraux que le gouvernement devrait financer. Parallèlement, le gouvernement est disposé à négocier, comme cela a toujours été le cas.

Il y a quelques années, nous avons été saisis du projet de loi C-10 concernant le très important dossier des paiements en remplacement d'impôts. En 1949, le gouvernement libéral de l'époque a conclu une entente officieuse dans laquelle il a convenu de verser, en remplacement des impôts fonciers, un montant aux administrations municipales à l'égard des services dispensés aux installations fédérales.

Si je me rappelle bien, en 1992, les conservateurs ont réduit arbitrairement ces paiements de 10 p. 100. C'est donc dire qu'il pouvait y avoir dans une circonscription un immeuble de CTV et un immeuble de la SRC et que l'un d'eux bénéficiait d'une réduction de 10 p. 100. C'était inéquitable et inacceptable, et la municipalité continuait de fournir des services aux deux endroits.

C'est une mesure que le gouvernement cherche à faire adopter depuis des années. Le projet de loi C-10 a été présenté à la Chambre il y a quelques années. Le gouvernement a adopté une mesure législative précisant que le gouvernement du Canada ferait l'objet du

même traitement que tout autre contribuable. Le gouvernement devait s'acquitter de ses paiements à temps, sinon il paierait des intérêts. Il y aurait des paiements garantis. Le gouvernement connaîtrait l'évaluation de ses propriétés. Si le gouvernement n'était pas d'accord avec une évaluation, il emprunterait alors la même procédure que tout autre contribuable.

Le parti d'en face a voté contre cette mesure. S'il était vraiment intéressé à appuyer les administrations municipales, je suppose qu'il aurait voté en faveur d'une mesure comme le projet de loi C-10, par exemple.

Je souligne de plus que c'est tout simplement une question de responsabilité. Je crois certes qu'il existe un nouveau partenariat avec les administrations municipales. Le premier ministre a lancé un groupe de travail sur les affaires urbaines. Le gouvernement a fait bon nombre de recommandations. Il a parlé d'une étude nationale sur les transports, d'une stratégie nationale en matière de logement et d'autres recommandations.

Bien entendu, les gens négatifs d'en face ne comprennent pas de quoi il s'agit. Un jour, ils comprendront que, lorsque nous formons des partenariats, ce sont de véritables partenariats. Nous parlons de partenariats financiers et d'orientations. Il est clair que nous atteignons le but visé puisque même les députés de l'Alliance comprennent; cela fait plaisir à voir. Je suis très heureux de ce fait, car pendant des années, j'ai dû affronter des gens beaucoup moins positifs de l'autre côté.

Nous parlons d'investissements dans les villes. Nous parlons aussi d'autres genres d'investissements. Le gouvernement a pris des mesures semblables relativement aux soins de santé. Il l'a fait aussi dans le cas des universités et dans divers domaines comme le logement, un secteur crucial. Il fait de ces villes des endroits plus agréables. Les Canadiens ne pourront pas avoir des villes où il fait bon vivre s'ils n'ont pas les infrastructures appropriées.

Les provinces ont la même capacité et la même marge fiscale que le gouvernement. Elles peuvent lever des impôts au même titre que le gouvernement du Canada. Par ailleurs, il est clair que les gouvernements municipaux sont plus limités. Dans certaines provinces, ils disposent de plus de leviers qu'ailleurs et peuvent plus facilement lever des impôts.

Je demeure convaincu que la forme la plus archaïque de prélèvement des impôts est l'impôt foncier. Malheureusement, c'est le seul outil dont disposent les municipalités.

Nous souhaitons un arrangement grâce auquel nous pourrions jouer un rôle constructif, en respectant les compétences provinciales et en travaillant en étroite coopération avec les provinces. Cependant, je ne crois pas qu'il serait sage de simplement signer un chèque à l'intention d'une province, sans avoir une idée précise de ce qu'elle fera avec l'argent.

Mes collègues d'en face parlent de conditions. Je trouve leurs propos étranges car, à mon avis, il faut une forme de reddition de comptes, un conseil national sur les soins de santé par exemple, pour qu'on sache où va l'argent. Les transferts sont destinés aux Canadiens et non au gouvernement fédéral. Si des fonds sont transférés aux provinces, les Canadiens devraient savoir à quoi ils servent. Je crois que l'obligation de rendre des comptes est extrêmement importante, quel que soit le palier de gouvernement.

Les crédits

Le gouvernement a agi de diverses façons. Si le gouvernement libéral n'avait pas été là, le projet de l'autoroute 30 autour de Montréal n'aurait jamais été amorcé. L'ouvrage de protection contre les crues de la rivière Rouge est aussi très important. Nous savons que le gouvernement du Canada est intervenu et a travaillé, encore une fois en collaboration, avec le gouvernement du Manitoba. Tous ces efforts sont faits dans un contexte de coopération. Le gouvernement du Canada ne commande pas aux provinces de faire telle chose ou telle autre. C'est sans doute pourquoi on trouve tant d'anciens collègues d'administrations municipales de ce côté de la Chambre. Ils savent tout ce que le gouvernement a fait depuis 1993.

• (1555)

Nous n'avons pas honte du fait que nous avons eu trois programmes nationaux et que nous avons travaillé dans les domaines du logement et d'autres secteurs. Notre stratégie nationale pour les sans-abri prévoyait de travailler en collaboration avec les autres ordres de gouvernement et avec des groupes communautaires dans tout le pays. La ministre du Travail a donné l'exemple dans ce domaine. Les résultats ont été très constructifs et on a pu ainsi affecter 753 millions de dollars à cette fin. Il est question de partenariat et de collaboration.

Notre collègue voudrait que nous parlions aux provinces et aux territoires des taxes sur l'essence, ce qui est tout à fait une réalité. Cela peut être fait. Cependant, cela ne fonctionnera pas à moins que nous ne nous assurions que l'argent envoyé aux provinces aboutisse directement, grâce à la formule appropriée, dans les poches des gouvernements municipaux, urbains et ruraux.

Je ne dirai pas que nous avons toutes les réponses, car il n'en est rien. Cependant, nous savons que nos vis-à-vis n'ont aucune réponse parfois. De ce côté-ci, nous ne nous contentons pas de parler de ces questions; nous prenons des mesures concrètes à ce sujet. Il y a une grande différence entre parler d'un problème et prendre des mesures pour le régler.

Notre vis-à-vis est trop jeune pour se rappeler du programme d'infrastructure de 1993, mais s'il avait été là, il saurait que le gouvernement a accompli un travail extraordinaire. Parmi les autres exemples de collaboration du gouvernement avec les municipalités, il y a le Fonds d'habilitation municipal vert et le Fonds d'investissement municipal vert. C'est le gouvernement qui a donné à la Fédération canadienne des municipalités 200 millions de dollars au départ pour se pencher sur des questions liées à l'environnement, comme l'amélioration de la qualité de l'air et le reste. Le club des 10 p. 100 a été formé pour réduire les émissions de dioxyde de carbone de 20 p. 100 sur dix ans. C'est une véritable coopération. On ne fait pas qu'en parler. On obtient des résultats.

Le gouvernement a même mis en oeuvre des programmes dans la circonscription de notre collègue et je sais qu'il l'apprécie beaucoup. Il devrait parler à son ancien maire, car il pourrait apprendre quelques petites choses au sujet du gouvernement municipal. C'était un excellent maire, très populaire.

Nous avons également vu que le gouvernement avait établi un programme. Nous croyons qu'il est extrêmement important d'investir dans les administrations municipales et les infrastructures. Nous continuons donc à examiner toutes les options raisonnables. Par ailleurs, le gouvernement n'affichera pas de nouveau déficit. Nous nous assurons toujours d'équilibrer les comptes. Nous veillerons à diminuer encore la dette et continuerons d'investir dans le tissu social du Canada. Nous ne pourrons le faire que si nous disposons des fonds nécessaires et si nous gérons les finances publiques de manière serrée.

Malheureusement, nous avons dû éponger un déficit de 42,5 milliards de dollars. À mon grand étonnement, même si nous avions une dette de 42,5 milliards de dollars, personne n'a souligné les investissements que nous avons faits à l'aide du programme national d'infrastructure. Pourtant ce programme nous a permis de réinjecter des fonds et de créer des emplois. C'était une initiative très importante, même lorsque nous n'avions pas les fonds nécessaires. Regardons les faits saillants. Il s'agit d'un programme de dix ans, les gens investissent et c'est bon pour l'économie.

Une voix: Vous êtes obnubilé.

M. Bryon Wilfert: Je sais que mon ami d'en face préfère hurler des invectives à mon endroit parce qu'il ne veut pas entendre la vérité, et je peux le comprendre. À sa place, je ne voudrais pas l'entendre non plus. Étant donné le piteux état de ce parti et de son bilan à cet égard, je serais gêné moi aussi, mais peut-être qu'ils ne sont pas gênés facilement. Ils le devraient pourtant. Ils savent que le gouvernement fédéral a mis ce programme en place et qu'il en gère tous les aspects.

Lorsque nous parlons de ce genre de démarche, ils se demandent si nous allons nous prendre au piège. Pas du tout. Soyons clair. S'il s'agit seulement d'entreprendre des discussions, le gouvernement a une capacité éprouvée en matière de collaboration avec ses partenaires et tous les ordres de gouvernement.

• (1600)

M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne): Monsieur le Président, c'est toujours avec intérêt que j'écoute le secrétaire parlementaire. Impossible pour nous d'être témoins d'une farce oratoire sans une brève intervention de ce personnage. C'est toujours un plaisir de le voir à la Chambre.

Le ministre affirme que, puisque l'Alliance canadienne s'est opposée à ce que les libéraux ont décrit comme étant un programme d'infrastructure, nous nous opposons à l'infrastructure. Eh bien oui, nous nous y sommes opposés parce que c'était une mauvaise idée. Peu importe qu'ils en parlent comme d'un programme d'infrastructure. S'il s'agit d'une idée stupide, nous allons nous y opposer. Le gouvernement a construit un musée des canots dans la circonscription du premier ministre, puis les libéraux ont déclaré: «Eh bien, cela fait partie de l'infrastructure et si vous votez contre, vous vous opposez à l'infrastructure.» Voilà la mentalité de ce gouvernement.

Bien sûr que nous nous opposons à une telle chose, parce que nous sommes les gardiens de la responsabilité fiscale à la Chambre. Année après année, budget après budget durant une décennie, neuf budgets de la main de l'ex-ministre des Finances, le nouveau chef libéral, et il a toujours échoué à ce chapitre.

Le député d'en face, le secrétaire parlementaire du ministre des Finances, a dit: «Bien sûr que nous sommes prêts à faire cela; nous sommes prêts à rencontrer les provinces et à parler aux municipalités.» Ils ont eu 10 ans pour le faire et rien de cela ne s'est produit avant que l'Alliance canadienne ne propose cette motion. Nous allons voter et nous allons remporter ce vote. Cette motion de l'Alliance canadienne, notre politique, nos idées vont l'emporter mardi prochain et nous allons finalement voir le gouvernement agir un peu. Cela ne se produirait pas si l'Alliance canadienne n'était pas à la Chambre. Cela ne se produirait pas si nous n'avions pas présenté cette motion. Le gouvernement a eu une décennie pour agir dans ce sens et il a constamment échoué à suivre une ligne droite et à rendre des comptes, en ce qui a trait à l'argent perçu en taxe sur l'essence.

Les crédits

Je suis toujours consterné lorsque j'entends le député d'en face dire «Nous avons besoin de garanties de la part des provinces. Il faut être sûr que les provinces consacreront bien cet argent aux routes.» Le député d'en face débute souvent ses phrases par «le fait est». Eh bien! le fait est que les provinces consacrent en moyenne 91,6 p. 100 de leurs revenus de la taxe sur l'essence aux routes. De leur côté, le gouvernement libéral et le ministre des Finances—que le député suit partout dans les couloirs—n'accordent aux routes que 2,4 p. 100 des sommes perçues au moyen de la taxe sur l'essence.

Les provinces n'ont pas à recevoir de leçons du gouvernement en matière de responsabilisation. Le ministre et le gouvernement devraient apprendre les faits et transmettre simplement les fonds perçus aux provinces. Cela devrait évidemment se faire dans le cadre d'ententes, mais les provinces n'ont pas de leçon à recevoir du gouvernement.

J'ai cependant apprécié que le député se dise satisfait du travail réalisé en Alberta. Il a dit que l'Alliance ne savait pas ce qu'elle faisait, mais que l'Alberta, quant à elle, le savait fort bien. Eh bien! le député devrait savoir que mon voisin de banquette à la Chambre est précisément l'ancien ministre des Finances de l'Alberta, celui qui a mis en place le régime dont le député chante l'éloge. Nous savons ce que nous faisons. Notre programme est au point. Nos démarches sont cohérentes et pertinentes quand nous demandons des comptes relativement à l'utilisation des taxes sur l'essence.

Le député a dit qu'il voulait que le gouvernement soit tenu de se justifier, que ses responsabilités soient claires et que son comportement soit de mise en matière de fiscalité; alors ma question est claire et simple. L'homme qu'il choisit à la direction du Parti libéral, cet homme qui est le nouveau chef libéral, a institué une taxe sur l'essence de 1,5¢ par litre pour payer le déficit. Or, sous l'effet de la croissance économique, ce déficit s'est résorbé. Le déficit a disparu, mais la taxe demeure. Le député pourrait-il expliquer ce qui permet de justifier qu'une taxe destinée à réduire le déficit soit encore en vigueur alors qu'il n'y a plus de déficit? Qu'il explique cela.

● (1605)

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, premièrement, s'il y a en qui suivent, il y en a d'autres qui ne suivent pas, et c'est le cas de l'Alliance canadienne. Ce parti est tellement loin derrière dans ce dossier, c'est incroyable. Je suis heureux de ne pas être à bord d'un avion parce que je sais ce que je ferais en ce moment en écoutant le député d'en face. Son audace est incroyable.

Je dirai au député que c'est grâce au travail de l'ancien ministre des Finances, le député de LaSalle—Énard, et du premier ministre que nous avons aujourd'hui des programmes nationaux d'infrastructures. Les députés d'en face ne s'en rendent évidemment pas compte.

Les alliancistes parlent de financement. Nous n'avons pas de taxes spécialement affectées. Une nouvelle pour les députés d'en face: pas de taxes spécialement affectées. Si le député croit que nous devrions adopter cette politique, c'est une tout autre question qui devrait faire l'objet d'un débat.

La réalité est que, parfois, les alliancistes ne savent plus ce qu'ils disent. Ils parlent du financement des routes. Ils parlent des provinces. Ils parlent d'une route entre la ville *x* et la ville *y*. Je ne suis pas certain s'ils suggèrent de financer les routes provinciales ou s'ils parlent des infrastructures municipales, car il y a une différence énorme.

Le député a parlé de la taxe de 1,5 cent instaurée en 1995. Premièrement, il doit se renseigner un peu mieux. Au milieu des années 90, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a réduit de 2 cents la taxe sur l'essence et les pétrolières se sont empressées de

hausser le prix. Alors, malheureusement, enlever quoi que ce soit ne garantit rien.

Où va l'argent de façon générale? Soyons honnêtes avec le public. L'argent est versé au Trésor, qui sert à financer les soins de santé, l'enseignement postsecondaire, etc. Les députés d'en face pensent qu'en éliminant la taxe de 1,5 cent, tous les problèmes seraient réglés.

Je ne l'entends pas dire un mot au sujet des réductions d'impôts de 100 milliards de dollars, les plus importantes dans l'histoire de notre pays. Je ne l'entends pas dire un mot au sujet du fait que nous sommes le seul pays du G-7 qui rembourse sa dette nationale. Je ne l'entends pas dire un mot au sujet des six budgets équilibrés ou mieux. C'est parce que vous avez une mémoire sélective, et il en sera toujours ainsi.

Le vice-président: Je rappelle aux députés des deux côtés de la Chambre qu'ils doivent s'adresser les uns aux autres par l'intermédiaire de la présidence.

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, Alliance canadienne): Monsieur le Président, sous le premier ministre et le nouveau chef des libéraux, l'ancien ministre des Finances et le futur premier ministre, le gouvernement fédéral libéral a dépouillé la Colombie-Britannique de milliards de dollars sous forme de taxes sur l'essence, et n'a rendu qu'une pitance aux agglomérations de Pitt Meadows, de Maple Ridge et de Mission. Seulement 2,4 p. 100 des taxes fédérales prélevées sur l'essence sont réinjectés dans le réseau routier. Imaginez une situation où quelqu'un ne nous rend que 2 cents sur 1 dollar. C'est de l'abus.

Si la politique de l'Alliance canadienne qui prévoit de réaffecter aux provinces et aux municipalités de 3 à 5 cents des taxes prélevées sur un litre d'essence était en vigueur, des améliorations majeures comme l'élargissement à quatre voies de la route 7, la route Lougheed à Maple Ridge et à Mission, ainsi que la construction d'un nouveau pont sur le Fraser reliant Pitt Meadows et Maple Ridge, dans ma circonscription, à Langley seraient déjà réalisées.

Le député nous dit que les taxes prélevées sont transformées en recettes consolidées et que ces sommes sont dépensées à bon escient dans des secteurs prioritaires. Si c'était vrai, nous féliciterions le gouvernement. Malheureusement, ce dernier a gaspillé des milliards de dollars. Nous sommes tous au courant du scandale lié aux contrats de publicité, des sommes versées aux amis du premier ministre dans sa circonscription, et j'en passe.

Il serait tout indiqué de réserver des recettes à l'infrastructure comme nous l'avons prévu dans notre politique. C'est ce que nous demandons au gouvernement de faire. C'est ce que les Canadiens veulent. Le député ne peut pas nous fournir une raison valable pour nous expliquer pourquoi le gouvernement n'a réinjecté que 2,4 p. 100 des taxes sur l'essence dans l'amélioration des routes partout au pays. C'est tout simplement inacceptable.

● (1610)

M. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, le député s'embrouille encore, je crois. Parle-t-il des routes provinciales ou des routes municipales? De quoi parle-t-il au juste?

Le gouvernement fédéral a continué de veiller à ce qu'on travaille en collaboration avec tous les ordres de gouvernement et qu'on s'occupe des infrastructures municipales. Si ce que souhaite le député, c'est un programme distinct, des taxes et impôts spécialement affectés ou je ne sais quoi encore, qu'il le dise franchement. Si c'est cela qu'il veut, tenons un débat public sur la question.

Les crédits

Le déficit national au chapitre des infrastructures serait beaucoup plus gros qu'il ne l'est aujourd'hui, n'eut été du programme national d'infrastructure mis en oeuvre en 1994. En fait, l'autre choix qu'on avait consistait à s'inspirer des conservateurs et à dire que nous n'en avions pas les moyens à cause du déficit de 42 milliards de dollars. Ce n'était la voie à suivre, à notre avis. Nous estimions pouvoir accomplir beaucoup et de façon constructive, et nous l'avons fait.

À vrai dire, nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons prouvé notre ferveur. Je n'ai rien entendu au sujet des paiements en remplacement de l'impôt; encore un bon exemple de l'incapacité de ce parti de joindre le geste à la parole. J'ai regardé les députés avec une certaine stupéfaction, je l'avoue, quand aucun allianciste n'a pris la parole pour appuyer le gouvernement dans ce dossier important.

Dans les circonscriptions de certains de ces députés, je me suis entretenu avec des maires et des conseillers municipaux qui se sont dits horrifiés. Ils ne savaient même pas que ce débat avait lieu ici et que leurs députés n'appuyaient pas le gouvernement à propos d'une question qui tient à coeur aux gouvernements municipaux depuis 1949.

M. Rick Casson (Lethbridge, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député d'Edmonton-Sud-Ouest.

C'est un plaisir de prendre part au débat aujourd'hui. Il est certain que les députés qui ont été en politique municipale vont prendre la parole les uns après les autres.

J'ai passé 18 ans en politique municipale. Une difficulté que nous avons toujours eue, lorsque ces programmes nous sont arrivés des niveaux supérieurs de gouvernement, c'est que nous n'avions parfois besoin que de petits montants. Nous n'avions qu'à déboursier le quart de l'argent pour faire financer un projet, et même cela était difficile. Au niveau municipal, on ne peut rien refiler à un autre ordre de gouvernement. C'est là que ça s'arrête. C'est au niveau municipal qu'il faut assumer. Il y a des limites à ce que l'impôt foncier peut rapporter.

Nous parlons aujourd'hui d'un montant énorme que le gouvernement arrache aux Canadiens au moyen de la taxe sur l'essence qui a été imposée, par voie législative ou autrement, pour améliorer le réseau de transport du Canada.

Le Canada est un pays très vaste. Il y a beaucoup de circulation de l'est à l'ouest et du nord au sud. Que ce soit pour les loisirs ou pour le travail, il faut se déplacer, et l'infrastructure se dégrade. Nos ponts et nos routes sont dans un état lamentable.

Un pays comme le Canada, qui a tant de ressources et qui dispose de toutes sortes de ressources naturelles, devrait regorger d'industries. Ce serait le cas si le gouvernement voulait bien examiner les impôts qu'il prélève, les impôts qui font fuir les gens, les impôts qui font du tort aux entreprises.

Quand on regarde la circulation d'est en ouest, particulièrement sur la route essentielle aux échanges commerciaux qu'est la Transcanadienne, ainsi que le volume des marchandises qui passent par cette route tous les jours et les droits qui sont perçus par les provinces, on se dit que cet argent doit être réinvesti dans le réseau routier. Je pense qu'il l'est dans la majorité des provinces. Toutefois, le gouvernement fédéral perçoit la taxe sur l'essence et n'en remet pas une proportion équitable dans l'infrastructure. Cela cause toutes sortes de problèmes.

Le député de Wild Rose a, à maintes reprises, soulevé à la Chambre la question du tronçon de route qui traverse le parc national de Banff et qui doit être dédoublé. Il ne l'a toujours pas été. Cette

route est meurtrière. C'est bien que le ministre de l'Industrie ait dit aujourd'hui que le gouvernement allait finalement y remédier, mais ça aurait dû être fait il y a des années. Pour forcer le gouvernement à agir, un député doit exercer des pressions énormes, comme l'a fait le député de Wild Rose.

La motion que l'Alliance a présentée aujourd'hui est similaire à une motion qui avait été présentée à la Chambre auparavant et qui avait été rejetée. Il n'y a pas de logique. Le député qui m'a précédé a dit que le gouvernement était logique et que l'Alliance changeait toujours d'idée. Le gouvernement a fait volte-face dans ce dossier.

J'aimerais lire ce que notre chef a dit au congrès de la Fédération canadienne des municipalités cette année. L'intervenant précédent était membre de cette organisation. Notre chef a dit:

Ce que nous proposons plutôt, c'est que le gouvernement fédéral libère de manière permanente une portion de la taxe fédérale sur l'essence—disons de 3 à 5 cents le litre—et donne aux provinces l'option de percevoir cette recette.

Pour s'assurer que cet argent ne soit pas utilisé à d'autres fins, le transfert de ces recettes aux provinces puis aux municipalités se ferait sous réserve de signer un accord garantissant que ces ressources ne serviraient que pour l'infrastructure.

C'était en juin. C'est la politique de l'Alliance. Maintenant, l'aspirant au poste de premier ministre sillonne le pays et dit à peu près la même chose.

Nous avons une autre politique qui dit que toute taxe imposée pour une raison précise, si elle n'est plus nécessaire pour cette raison, devrait être éliminée. Si la taxe de 1,5 cent le litre a été imposée pour réduire le déficit, et si le déficit a disparu, la taxe devrait disparaître également, cela ne fait aucun doute.

Il y a eu cet été une crise dans l'industrie des productions animales qui a été entraînée par la découverte d'un cas d'ESB. Nous avons demandé s'il était possible que le gouvernement songe à réduire la taxe sur l'essence que les camions utilisent pour le transport des produits. L'industrie du transport routier a été durement frappée par ce problème. Rien n'a été fait à ce sujet. Nous avons également demandé au gouvernement de faire d'autres concessions pour aider à réduire une partie du fardeau financier auquel les camionneurs sont soumis et rien n'a été fait à ce sujet non plus.

•(1615)

On a annoncé à la Chambre aujourd'hui que le premier ministre avait reçu un prix soulignant son travail dans le domaine de l'environnement. Les mauvaises routes et les infrastructures défectueuses causent du tort à l'environnement parce que les moteurs tournent au ralenti, que les véhicules ne bougent pas ou du moins pas à la vitesse à laquelle ils devraient le faire et que tous ces facteurs posent un risque pour l'environnement.

C'est l'une des choses dont il faut tenir compte lorsque vient le temps de revoir notre infrastructure, que ce soit au niveau des transports publics ou de la réfection des routes afin d'améliorer la circulation automobile. Tout cela a des répercussions sur l'environnement et nous ne devons pas l'oublier. Il y a plusieurs aspects secondaires qui viennent se greffer à des questions de ce genre.

Pour rendre les choses un peu plus personnelles, disons que les automobilistes ont versé 6,9 milliards de dollars en taxes sur l'essence et en TPS sur l'essence en 2001-2002, ce qui fait en moyenne 220 \$ par Canadien seulement pour la taxe sur l'essence et la TPS. Le prix de l'essence est l'un des sujets les plus chers aux clients des cafés du pays. Chaque fois que le prix de l'essence change, les gens en parlent. C'est un dossier qu'ils suivent de près.

Les crédits

Il faut notamment continuellement rappeler aux gens que de 35 à 40 p. 100 du prix payé à la pompe sont des taxes. S'il n'y avait pas de taxes, un plein sur trois serait presque gratuit. Ce sont là les sommes astronomiques qui sont perçues.

Le gouvernement perçoit près de 7 milliards de dollars sous forme de taxes sur l'essence, mais il ne réinvestit que 118 millions de dollars dans les infrastructures routières. C'est incroyable et tout à fait inacceptable.

Soucieux de régler ce problème, notre chef a proposé en juin que l'on cède aux provinces une fraction de la taxe sur l'essence de l'ordre de 3¢ à 5¢ et que des accords soient conclus pour que cet argent soit progressivement versé aux municipalités afin que le gouvernement ne puisse pas aller le puiser ailleurs. Selon moi, c'est équitable, et les provinces accepteraient une entente semblable.

Les provinces se rendent compte que l'entretien reporté des infrastructures en tous genres au pays entraînera des coûts tout à fait astronomiques. Si nous nous arrêtons aux institutions publiques, aux systèmes de transport et aux ponts, nous constaterions très rapidement qu'il y en a pour des dizaines et des dizaines de milliards de dollars.

Par conséquent, si nous désirons des routes et des immeubles neufs et améliorés, nous devons analyser ce qui existe déjà. Lorsqu'il est question d'environnement et de mesures visant à rendre les immeubles plus écologiques, c'est synonyme de coûts. Tout cela fait partie de ce qui s'impose pour réparer les infrastructures en place.

Le gouvernement votera en faveur de la motion cette fois-ci, après s'être prononcé contre cette dernière au printemps. Ce sera intéressant. Il se prononcera en faveur de cette motion cette fois-ci parce que l'aspirant premier ministre et ancien ministre des Finances parcourt le pays en faisant des promesses qu'il n'a pas le droit de faire étant donné qu'il n'est pas ministre. L'actuel premier ministre ne voit en lui rien de plus qu'un député d'arrière-ban et, pourtant, ce dernier convoque des réunions de premiers ministres et fait des promesses concernant ce qu'il fera des taxes.

Il est donc très important que cette motion soit aujourd'hui mise en lumière afin de montrer aux Canadiens que la mesure que nous proposons correspond à ce qui s'impose et de souligner le fait qu'un député non autorisé parcourt le pays en offrant d'agir alors qu'il n'a absolument pas le droit de le faire.

• (1620)

[Français]

Le vice-président: Avant de procéder aux questions et commentaires, conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre la question qu'elle abordera lors de l'ajournement ce soir, à savoir: l'honorable député de Dauphin—Swan River, Le programme des armes à feu.

[Traduction]

M. James Rajotte (Edmonton-Sud-Ouest, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis ravi d'appuyer la motion de l'Alliance canadienne, qui traite d'une sérieuse question d'ordre national. La motion dit:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait immédiatement entreprendre des discussions avec les provinces et les territoires afin de remettre aux municipalités une partie de la taxe fédérale sur l'essence.

Je veux expliquer pourquoi mon parti présente cette motion. Elle vise à répondre aux besoins en infrastructure des municipalités et des localités de tout le pays. En mai 2001, la Fédération canadienne des municipalités a déclaré:

Les sources habituelles de dépenses municipales se sont révélées insuffisantes pour éviter une détérioration rapide de l'état des infrastructures municipales. Il faut maintenant investir des milliards de dollars pour remettre en état, moderniser ou remplacer les installations et les routes vieillissantes. La Fédération canadienne des municipalités reconnaît depuis longtemps que tous les ordres de gouvernement doivent déployer un effort concerté pour trouver des solutions à long terme.

Au niveau local, j'ai rencontré personnellement le maire de Leduc, une ville située au sud d'Edmonton, sur la route 2, en direction de Calgary. C'est une localité dynamique qui compte de 15 000 à 20 000 habitants. Le maire, George Rogers, est également président de l'Alberta Urban Municipalities Association. M. Rogers est un politicien local actif, qui défend énergiquement sa localité et les besoins de cette dernière. Il parlait de la croissance du secteur qui entoure l'aéroport international d'Edmonton et du fait que, en tant que politicien municipal, il se sentait paralysé quant aux sources de recettes auxquelles il pouvait avoir accès pour répondre à ses besoins en infrastructure.

Il me demandait, ainsi qu'au gouvernement provincial, d'examiner le problème. Je crois que, selon lui, le gouvernement fédéral n'a pas fait assez pour répondre à ces besoins en infrastructure, et je suis certes d'accord avec lui. Leduc est une localité située le long du corridor Edmonton-Calgary. La Banque Toronto-Dominion a souligné que c'était un des quatre corridors économiques les plus dynamiques en Amérique du Nord. Nous devons certes nous occuper des localités situées le long de ce corridor.

Le maire d'Edmonton, M. Bill Smith, m'a également écrit une lettre dans laquelle il explique les besoins de sa ville en infrastructure. Il y est également question de ce que le conseil municipal nous a demandé de faire. Voici ce qu'écrivit le maire:

La ville d'Edmonton demande depuis longtemps des immobilisations stables, durables et à long terme dans l'infrastructure, et elle appuie complètement l'invitation faite par la Fédération canadienne des municipalités au gouvernement canadien de s'attaquer au déséquilibre financier qui existe entre les besoins des municipalités et les ressources dont elles disposent. Au cours de la séance du 15 juillet 2003, le conseil municipal de la ville d'Edmonton a adopté la motion suivante:

Que la ville d'Edmonton exhorte les députés d'Edmonton à appuyer l'appel de la Fédération canadienne des municipalités en faveur d'un financement à long terme et durable du programme d'infrastructure.

Les villes canadiennes ont d'innombrables obligations, mais leurs sources de revenus sont limitées. Afin de préserver la compétitivité de notre pays dans l'économie mondiale et maintenir le niveau de vie des Canadiens, le gouvernement canadien doit impérativement mettre en oeuvre un système de partage des revenus propre à assurer un financement à long terme des infrastructures municipales.

Je pense que cela résume très bien la question.

Par ailleurs, outre les appels des politiciens de ma région, le groupe financier de la Banque TD, le Conference Board du Canada et le sommet sur l'avenir de la province de l'Alberta ont produit des rapports qui désignent les infrastructures comme la question la plus importante à laquelle soient confrontées les villes canadiennes. De fait, le groupe financier TD indiquait ce qui suit, en avril 2002:

Les signes de graves difficultés commencent à se manifester dans les villes canadiennes, après des décennies de rapide croissance économique et démographique. Dans de nombreuses villes, les réseaux d'aqueduc et d'égout et les services de transport public doivent faire l'objet d'immobilisations massives, mais les municipalités à court d'argent, sur lesquelles les gouvernements fédéral et provinciaux se sont délestés de nombreuses responsabilités ces dernières années, ne sont pas en mesure de répondre aux besoins.

J'aimerais parler de la position du gouvernement fédéral dans ce dossier. Le 19 février 2003, interrogeant le ministre des Finances, j'ai déclaré:

Les crédits

Chaque année, la taxe sur l'essence rapporte 4,5 milliards de dollars à Ottawa, mais le gouvernement ne réinjecte que 5 p. 100 de cet argent dans le réseau routier. Le gouvernement exploite les Canadiens aux pompes à essence, mais il ne leur donne rien en échange [...] La situation actuelle est complètement inacceptable pour tous les Canadiens. Le gouvernement doit choisir: ou bien il consacre aux routes une partie des recettes provenant de la taxe fédérale sur les carburants, ou bien il en transfère le produit aux provinces pour qu'elles puissent financer des travaux et répondre à leurs besoins en infrastructures.

● (1625)

J'ai demandé au ministre des Finances s'il envisagerait de réduire sa taxe sur l'essence pour laisser aux provinces une source de recettes qui leur permettrait de répondre à leurs besoins en infrastructure. Le ministre des Finances m'a donné une réponse catégorique: «C'est non, il n'en est pas question.» Puis, il a poursuivi:

Les provinces ont leurs champs de compétence, et elles sont parfaitement capables, tout autant que le gouvernement fédéral, de percevoir des recettes. Nos recettes sont versées dans le Trésor, et nous choisissons la façon de les dépenser.

L'Alliance canadienne a essayé de trouver une solution. Tâchant d'assumer nos responsabilités en tant qu'opposition officielle, nous avons présenté une motion en juin. Voici:

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

Cette solution aurait répondu aux besoins d'infrastructure à Edmonton et à Leduc et dans d'autres communautés aux quatre coins du Canada. Malheureusement, cette motion a été rejetée par les libéraux, à 189 voix contre 35, assurément des députés de l'Alliance canadienne. On a compté 14 députés pairés. Permettez-moi de dire aux téléspectateurs que les députés pairés sont ceux qui ne se présentent pas pour voter.

Il est intéressant de voir qui étaient les députés pairés ce jour-là. Il y avait le député de LaSalle—Émard. Il est intéressant de signaler que cette question est une des grandes questions pour le nouveau chef libéral. En fait, il n'a même pas fait un effort pour venir exprimer son point de vue à la Chambre quant à savoir si on devrait assurer un financement stable de l'infrastructure. Honnêtement...

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. La présidence rappelle au député qu'il est de coutume dans cette Chambre d'éviter de passer des réflexions sur un vote tenu antérieurement ou de relever l'absence de députés. Je prierais donc le député de se garder de commenter les votes pris antérieurement dans cette Chambre. Cela gêne énormément la présidence. Je sais qu'il traite d'une question importante, mais je lui demande sa coopération.

M. James Rajotte: Monsieur le Président, les députés qui voudraient faire de la taxe sur l'essence et du transfert aux municipalités des sommes qu'elle rapporte un des éléments principaux de leurs plans futurs, et qui jugent cette question importante, devraient selon moi examiner celle-ci en profondeur. C'est ce que je ferai. Les téléspectateurs pourront vérifier dans le hansard qui a jugé cette question importante.

J'aimerais parler des taxes sur l'essence. De nombreux Canadiens ont communiqué avec mon bureau pour se plaindre des prix de l'essence, mais ils devraient en fait se plaindre des taxes sur l'essence.

Les taxes provinciales ont augmenté et représentent maintenant entre 35 et 51 p. 100 du prix de l'essence, lequel, si on fait des comparaisons, est le deuxième moins élevé dans le monde. En effet, le litre d'essence au Canada coûte 10 cents de plus qu'aux États-Unis, ce qui classe le Canada au deuxième rang à ce chapitre dans le monde. Cette différence de 10 cents est attribuable en grande partie aux taxes sur l'essence. Ce qui est frustrant, c'est que celles-ci ne

servent pas aux fins auxquelles elles étaient destinées, c'est-à-dire répondre aux besoins de nos collectivités en matière d'infrastructure.

En 1995, le nouveau chef libéral a institué la taxe fédérale sur l'essence, qu'il a portée de 8,5 cents à 10 cents le litre afin de réduire le déficit. Cette mesure a entraîné un problème majeur. Il s'agissait en fait d'une mesure temporaire pour réduire le déficit. Or, le déficit fédéral a été éliminé il y a six ans et la taxe demeure. C'est inacceptable. Il faut répondre aux besoins en infrastructures des municipalités partout au pays.

J'invite le gouvernement à appuyer la motion de l'Alliance canadienne et à amorcer immédiatement des discussions avec les provinces afin de subvenir à ces besoins au moyen des taxes et impôts existants, sans accroître le fardeau fiscal des Canadiens.

● (1630)

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une question à poser. Les recettes provenant de la taxe sur l'essence totalisent environ 4,8 milliards de dollars, sauf erreur. Étant donné que toutes les municipalités du Canada devraient vraisemblablement avoir le droit d'en bénéficier, le député a-t-il une idée de ce que devrait être un soutien minimum accordé à une municipalité capable de prouver qu'elle a un besoin légitime en matière d'infrastructure ou par rapport à une autre activité?

Je me demande s'il y aurait des bénéficiaires et des laissés pour compte. L'effet serait-il réduit si nous nous limitions simplement à la taxe sur l'essence? Se pourrait-il que certaines municipalités n'obtiennent pas suffisamment d'argent pour que cela fasse une différence notable par rapport à leur capacité d'améliorer la qualité des services offerts au niveau local?

C'est une question de partage des recettes fiscales. Je ne sais pas quel montant approximatif il y aurait à partager, mais il me semble que si nous le partageons à l'échelle nationale, toutes les municipalités auront un projet valable à faire financer. Combien le député pense-t-il que cela coûtera? Distribuera-t-on les fonds de manière à ce que ceux qui présentent des demandes obtiennent suffisamment d'argent pour que cela fasse une différence?

M. James Rajotte: Monsieur le Président, je ne suis pas certain de comprendre la question. Le député pourra toujours poser une question complémentaire si je n'y réponds pas à sa satisfaction.

Sincèrement, la motion est suffisamment générale pour permettre des discussions avec les représentants des provinces et des municipalités. De toute évidence, il leur faudrait déterminer leurs priorités en matière de financement. Tous les projets seraient-ils financés? Je pense pouvoir dire sans risquer de me tromper qu'ils ne le seraient pas tous. Il faudrait, de toute évidence, établir les priorités.

Le député s'est enquis du montant en cause. Il a dit que le gouvernement fédéral percevait environ 4,8 milliards de dollars au titre de la taxe sur l'essence. L'Association canadienne des automobilistes et la Fédération canadienne des contribuables ont signalé que moins de 5 p. 100 de ce montant est remis aux Canadiens sous forme de financement fédéral du réseau routier; or, si l'on examine ce que font les gouvernements provinciaux, on constate, par exemple, que la Nouvelle-Écosse perçoit environ 215 millions de dollars par année en taxe sur l'essence et que le budget annuel qu'elle consacre au réseau routier est de 180 millions de dollars, ou 83 p. 100 des recettes qu'elle perçoit en taxe sur l'essence.

Par conséquent, je pense que nous pourrions certainement augmenter cette proportion de 5 p. 100. Je serais certainement heureux qu'on la fasse passer à 75 ou 80 p. 100; je pense sincèrement que si nous faisons cela, nous pourrions satisfaire les principaux besoins en infrastructure des localités canadiennes d'un océan à l'autre.

M. Charlie Penson (Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je voudrais poser une question à mon collègue. Si je comprends bien le but visé ici, le gouvernement fédéral cesserait de prélever la taxe d'accise sur l'essence, ce qui permettrait aux provinces de la prélever, si elles le veulent, pour en verser les recettes aux municipalités. On respecterait ainsi les compétences provinciales aux termes de la Constitution, puisque le gouvernement fédéral ne verserait plus directement de fonds aux municipalités. Si le gouvernement fédéral cesse de prélever cette taxe d'accise, les provinces compteront sur une nouvelle source de recettes pour financer la rénovation des infrastructures municipales.

Mon collègue convient-il qu'il est important de respecter cet aspect de la question pour offrir aux municipalités une nouvelle source de financement?

• (1635)

M. James Rajotte: Monsieur le Président, mon collègue soulève un point important en rappelant que les municipalités relèvent des provinces aux termes de la Constitution. Elles sont des créations des provinces, comme le savent les députés. Le gouvernement fédéral se doit donc de respecter ce secteur de compétence provinciale.

Selon notre vision des choses, le gouvernement fédéral négocierait avec les provinces, libérerait cette marge fiscale et permettrait aux provinces d'entamer des discussions avec les municipalités. En pratique, le gouvernement fédéral renoncerait à cette marge fiscale en Alberta, dans la région de Peace River où vit le député ou dans la région d'Edmonton-Leduc d'où je viens. Évidemment, la population de Leduc, d'Edmonton ou de Peace River est beaucoup plus en mesure d'établir ses priorités en matière d'infrastructure que ne le sont les 301 députés ou encore les bureaucrates oeuvrant à Ottawa.

Donc, en pratique, le gouvernement fédéral libérerait la marge fiscale puis négocierait avec la province. Il reste à espérer que la totalité des recettes fiscales serait consacrée aux infrastructures. Par contre, si une province juge qu'elle peut répondre à tous les besoins tout en accordant une réduction d'impôt à ses citoyens, elle sera libre de prendre cette décision.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, des discussions ont eu lieu entre les représentants de tous les partis ainsi qu'avec le député de Calgary-Centre au sujet d'un vote sur la motion P-15, prévu à la fin des initiatives parlementaires plus tard

Les crédits

aujourd'hui. Je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime au sujet de la motion suivante. Je propose:

Qu'à la conclusion du débat sur la motion P-15 plus tard aujourd'hui, toutes questions nécessaires pour disposer de ladite motion soient réputées mises aux voix et que le vote par appel nominal soit réputé demandé et différé jusqu'au mercredi 8 octobre 2003, à la fin de la période prévue pour les Ordres émanant du gouvernement.

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

Des voix: D'accord.

* * *

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LA TAXE FÉDÉRALE SUR L'ESSENCE

La Chambre reprend l'étude de la motion.

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat sur la motion de l'opposition qui se lit comme suit:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait immédiatement entreprendre des discussions avec les provinces et les territoires afin de remettre aux municipalités une partie de la taxe fédérale sur l'essence.

J'ai suivi le débat pendant toute la journée. Je crois qu'il y a consensus au sujet de l'importance de la santé et du bien-être de nos villes et de nos municipalités.

En toute franchise, j'ai souvent pensé qu'un grand nombre de citoyens ont quitté de petites localités pour s'installer dans les grandes municipalités où on trouve non seulement ce qu'il y a de mieux, mais aussi ce qu'il y a de pire. Les grandes villes sont également devenues ce qu'on appelle «le trou de beigne», car on n'y vit pas vraiment après les heures d'affaires. On s'y rend pour affaires et peut-être pour assister à certains spectacles d'envergure. Toutefois, dans le cas des habitants des villes, on constate que c'est entre autres l'attrait des services sociaux qui a été la motivation.

Cela me rappelle un rapport financé par le gouvernement fédéral à hauteur de 800 000 \$. Il s'agissait d'un rapport sur la situation des sans-abri dans la région de Toronto. Si je me souviens bien, ce rapport concluait que 35 p. 100 des sans-abri de la région de Toronto souffraient d'une forme quelconque de maladie mentale. Vingt-huit pour cent des sans-abri de Toronto étaient des jeunes séparés de leur famille, 70 p. 100 d'entre eux ayant subi des agressions physiques ou des sexuelles. Environ 18 p. 100 étaient des autochtones hors des réserves. Quelque 10 p. 100 étaient des femmes itinérantes vivant dans la rue, probablement victimes d'agression ou aux prises avec d'autres difficultés.

Je crois que, dans le passé, les grands centres urbains ont bénéficié d'une façon disproportionnée de l'aide offerte dans le cadre de divers programmes, mais je crois aussi que ce fut au détriment des autres collectivités potentiellement capables d'avoir des économies plus florissantes, d'attirer et de retenir des travailleurs qualifiés et des entreprises, de faire du développement économique, de créer de la richesse, d'améliorer la démographie et de procurer à leurs citoyens la sécurité dans leurs rues et un milieu sûr pour élever leurs enfants.

Les crédits

J'ai souvent pensé que nous devons viser un juste équilibre car tous les citoyens ne peuvent habiter dans les grands centres. Je ne veux pas dire que les grands centres ne devraient pas obtenir d'appui; d'ailleurs, j'ai déjà posé la même question à un autre député un peu plus tôt. Si nous devons répartir une portion de la taxe sur l'essence fédérale de 4,8 milliards de dollars et la distribuer aux municipalités et aux villes du pays, de très nombreuses municipalités et villes tendront la main. Quelle serait la somme suffisante, ou la somme appropriée qui pourrait vraiment faire une différence et permettre à une collectivité de fournir un montant égal et d'entreprendre des projets?

Nous devrions peut-être analyser plus longuement quelles villes et municipalités sont bien nanties et lesquelles ne le sont pas, et discuter plus à fond du rôle que nous devons jouer pour que chaque collectivité ayant un potentiel raisonnable puisse obtenir une part équitable des ressources disponibles, qu'il s'agisse du partage des taxes sur l'essence, d'un programme d'infrastructure autorisé ou d'un autre programme de partage des coûts approuvé par le Parlement.

● (1640)

Je voulais signaler cela en tant que préambule à d'autres aspects de cette question dont nous devrions discuter. Je devrais vous faire un historique de la taxe dont nous parlons.

Cette taxe d'accise est de 10¢ le litre sur l'essence et de 4¢ le litre sur le carburant diesel. Elle rapporte environ 4,8 milliards de dollars par année au gouvernement fédéral. Ce n'est pas une taxe spécialement affectée. Elle n'est pas affectée à des investissements dans le réseau routier, aux travaux de réfection ou à d'autres infrastructures reliées à l'automobile ou au transport.

Ces sommes ne sont pas spécialement affectées. En fait, comme des députés l'ont signalé toute la journée, elles viennent grossir les recettes générales, le Trésor, et elles servent à financer un large éventail de programmes auxquels, c'est évident, les Canadiens tiennent, y compris le Transfert canadien en matière de santé et de services sociaux, qui touche non seulement les soins de santé, mais également l'enseignement postsecondaire, l'aide sociale et le soutien social dont les Canadiens défavorisés ont besoin pour être en mesure de survivre dans la dignité.

Le gouvernement reconnaît que des collectivités saines et des villes concurrentielles sont essentielles au bien-être collectif et individuel des Canadiens. J'ai déclaré dans mes discours dans cette enceinte que je crois honnêtement qu'on devrait mesurer le succès d'un pays à la santé et au bien-être de son peuple. Comment se portent les citoyens?

À cet égard, nous devrions probablement parler de la santé et du bien-être des gens vivant dans les plus petites collectivités, des collectivités qui ont du potentiel, qui ne sont pas de grands intervenants, mais qui devraient peut-être l'être sur le plan du développement économique, de la croissance démographique, du perfectionnement des compétences et du développement industriel.

Ce n'est pas tout le monde qui doit vivre dans les grands centres urbains. Ce ne sont pas tous les Canadiens qui doivent travailler au centre-ville de Toronto, de Calgary, de Montréal, de Vancouver ou de Halifax. Toutes ces villes ont des problèmes. Elles ont une forte population, relativement à leur taille, mais voyez les problèmes liés à l'attrait urbain notamment. J'ai parlé tout à l'heure du rapport sur le phénomène des sans-abri. Quarante-deux pour cent des sans-abri à Toronto ne venaient pas de Toronto. Ils venaient d'autres collectivités qui n'avaient pas le soutien social nécessaire pour s'occuper de ces gens dans le besoin. Ils migrent alors. Ils se déplacent dans les grands centres urbains où on a beaucoup investi. C'est là qu'on

retrouve le soutien social. C'est là où ils peuvent vivre dans la rue et obtenir toutes les choses dont ils ont besoin.

Il semble y avoir une tendance qui va à l'encontre du but recherché. Je veux parler de l'attrait urbain. En continuant d'investir dans les grands centres, nous créons une plus grande saturation du réseau routier, un accroissement de la pollution et des environnements malsains.

Toutefois, chez moi, à Mississauga, le maire de la ville a admis ouvertement que la planification urbaine ne favorisait pas le transport public. Nous avons créé des villes dans lesquelles nous devons nous servir de nos voitures pour sortir de nos quartiers et nous rendre à l'épicerie ou dans les grandes surfaces. C'est le genre de choses auxquelles nos planificateurs urbains devraient songer. Il ne s'agit pas de déterminer combien de personnes nous pouvons caser dans un quartier, mais bien comment on peut arriver à créer une ville synergique et vibrante où les transports publics peuvent être rentables.

La ville de Toronto a toujours eu des problèmes avec la commission de transport. Cette dernière réclame constamment davantage d'argent parce qu'elle ne peut arriver à financer le maintien de ses trains et de ses rails parce que sa clientèle n'est pas assez nombreuse. La raison est simple: les tarifs exigés par la Commission de transport de Toronto sont parmi les plus élevés en Amérique du Nord et les gens essaient de trouver des solutions de rechange. Ils cherchent d'autres moyens de transport. Si les tarifs étaient raisonnables et concurrentiels, ces gens-là se remettraient peut-être à utiliser ces moyens de transport, mais je crois que la commission a empiré la situation en maintenant les tarifs du transport en commun à un niveau aussi élevé.

● (1645)

Nous voulons venir en aide aux collectivités canadiennes. J'espère que le parrain de cette motion et son parti parlent des collectivités qui ont besoin d'aide et d'encouragement pour leur permettre de développer cette base économique qui permettra d'attirer des personnes compétentes et des industries qui créeront des richesses au sein de leurs collectivités de façon à ce qu'ils puissent investir dans leur propre collectivité et continuer de croître.

D'un point de vue stratégique, c'est tout à fait logique. Le gouvernement fédéral participe à des programmes à coûts partagés et il est important que ces coûts soient partagés. On a trop souvent vu des sommes d'argent accordées par le gouvernement fédéral dans un but précis être oubliées dans un quelconque compte bancaire. Cela arrive souvent. C'est arrivé en Ontario sous la gouverne de l'ancien premier ministre Mike Harris. Il est difficile de croire qu'une somme de près de 500 millions de dollars ait pu être oubliée dans un compte de banque.

M. James Moore: Vous parlez parce que vous avez peur.

M. Paul Szabo: Pas du tout. Il n'est plus premier ministre, pas plus que Ernie Eves ne le sera demain, je crois bien. Dalton McGuinty sera nommé par les Ontariens...

M. Ted White: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. C'est jour d'élections en Ontario aujourd'hui. La propagande électorale bat son plein. N'y aurait-il pas lieu de nous abstenir de faire des commentaires sur le résultat des élections le jour du scrutin?

Les crédits

Le vice-président: Tout ce que je peux dire, c'est que je ne pense pas qu'il s'agisse d'un rappel au Règlement. Il peut être utile de rappeler aux députés qu'aujourd'hui est une journée importante pour les électeurs ontariens. Nous poursuivrons toutefois le débat sur la question dont la Chambre est saisie.

M. Paul Szabo: Monsieur le Président, par déférence pour le député, j'en resterai là. J'ai dit ce que j'avais à dire.

En outre, un certain nombre de programmes importants, des programmes à frais partagés, ont donné de bons résultats. J'en ai une liste et, quand je la parcourt, je constate que Toronto, Montréal et Vancouver figurent sur cette liste, ainsi que Saguenay, car on est en train d'élargir la route 175.

Même parmi les exemples fournis par les chercheurs, les seuls postes budgétaires importants qu'on a pu relever correspondent à des grands centres urbains. Je n'habite pas Toronto, mais Mississauga, qui est quand même la sixième ville en importance au pays. Il fut un temps où notre ville était le dortoir de Toronto et ne pouvait pas compter sur l'impôt des sociétés. Notre ville-dortoir tablait principalement sur les impôts fonciers. Ces dernières années, la ville s'est transformée en un lieu attrayant où les entreprises viennent s'installer. Nous avons une assiette de l'impôt commercial équitable, et la collectivité est florissante. En fait, nous sommes maintenant aux prises avec un problème d'engorgement à Mississauga, figurez-vous.

Nous discutons de problèmes comme l'étalement urbain. La meilleure solution, c'est de limiter l'éparpillement des habitants d'une ville. Nous devons bien les regrouper pour accroître la densité: tours d'habitation, quartiers à haute densité, ajout de maisons entre les maisons existantes. De la sorte, nous accroissons la densité et nous pouvons faire vivre un système de transport en commun dont, autrement, nous n'aurions pas les moyens. Ce sont des éléments importants.

Même chez moi, dans une ville relativement à l'aise qui compte environ 650 000 habitants, il nous manque des logements de prix abordable. Certains vivent dans la pauvreté. Il y a des itinérants. Il y a des gens qui n'arrivent pas à trouver du travail et sont prisonniers de l'assistance sociale. Ce sont les enfants de parents qui sont eux-mêmes prisonniers de l'aide sociale. Voilà quelques-uns des problèmes. Nous devons encourager d'autres localités à se développer, à devenir plus dynamiques et à se donner des assises économiques pour pouvoir subvenir à leurs besoins. Dans notre pays, il y a une certaine dignité à laquelle tous les Canadiens doivent aspirer et à laquelle ils ont droit. C'est pourquoi il nous faut investir.

Je partage le sentiment exprimé dans la motion d'aujourd'hui. Elle a du bon sens, mais il appartiendrait à tous les parlementaires de s'assurer que les investissements que nous effectuons sont répartis équitablement entre les municipalités et les collectivités du Canada. Nous devons veiller à ce que les coûts soient partagés équitablement. Nous devons faire en sorte que ces programmes soient mis en œuvre et appliqués de façon opportune. Nous devons nous assurer que les contribuables ont toutes les preuves que l'argent qu'ils ont durement gagné a servi au mieux-être des collectivités du Canada.

Ce sont là des objectifs très nobles, mais nous avons eu des exemples déplorables, par le passé, de programmes qui ont été promis et qui n'ont pas été réalisés. Des fonds ont été injectés dans des programmes. Je me rappelle un cas où des fonds ont été accordés pour l'achat d'un appareil IRM, d'un appareil d'imagerie à résonance magnétique, pour l'achat de matériel pour le système de santé dans diverses localités. En fin de compte, les fonds ont été utilisés non pas

pour acheter du nouveau matériel, mais pour payer du matériel qui avait déjà été acheté, mais qui n'avait pas été payé.

C'est ce que devrait préconiser la motion, soit accroître la disponibilité des services de santé ou du matériel de santé et de diagnostic, augmenter le nombre de logements à prix abordable ou réduire le niveau de pauvreté ou d'aide sociale, ou encore créer les mécanismes de soutien nécessaires au sein d'une collectivité. Chacune des collectivités s'occuperait des siens, qu'il s'agisse de personnes handicapées ou atteintes de maladie mentale, de jeunes coupés de leur famille, d'autochtones vivant hors réserve, de femmes errantes ou de personnes dépendantes de l'alcool ou des drogues ou victimes d'autres maladies.

● (1650)

Les collectivités ont besoin d'infrastructures parce qu'elles leur permettent d'offrir le soutien et les services dont les gens ont besoin. Chaque collectivité peut alors dire avec fierté qu'elle fournit à ses citoyens ce dont ils ont besoin et qu'elle contribue à la croissance et au développement du Canada dans l'ensemble. Le pays est la somme de ses collectivités sur les plans de la santé économique et du bien-être. Lorsqu'une collectivité est en difficulté, nous devrions tous en avoir honte.

Je suis intervenu principalement pour sensibiliser les gens au fait qu'il existe dans nos cités et villes des populations qui ne s'en sortent pas bien et qui ont besoin d'aide.

Le sentiment qui anime cette motion est bien fondé. Je sais que certains ont notamment soulevé la question des autorités compétentes. On se préoccupe de l'affectation d'argent aux provinces. Le gouvernement fédéral perçoit les taxes sur l'essence et, partant, il en est responsable. Si cet argent est remis à une autre administration à une fin donnée, nous devons aussi veiller à ce que des comptes soient rendus. Nous devons faire en sorte que les coûts que nous partageons avec un ou deux autres paliers de gouvernement et peut-être même avec le secteur privé se traduisent par des programmes exécutés de façon appropriée, de façon que les Canadiens en aient le plus possible pour leur argent.

Il y a eu de trop nombreux cas où les deniers publics n'ont pas été dépensés avec sagesse dans le cadre de certains programmes. C'est donc dire que nous devons faire preuve de plus de rigueur dans l'examen des comptes rendus effectués par les instances ayant accepté de l'argent du gouvernement à des fins spécifiques. Il doit y avoir des mécanismes de rapport pertinents, une reconnaissance et un soutien appropriés des gens à la suite de ces projets, pour que l'on ne se retrouve pas comme ce fut déjà le cas dans des situations où les résultats souhaités n'ont jamais été atteints. Nous devons tirer des leçons de nos erreurs. Les députés conviendront que les gouvernements ne sont pas parfaits et que des erreurs sont parfois commises.

Le sentiment animant cette motion est correct. Nous devons toutefois veiller à bien faire les choses et aussi nous assurer que la distribution est équitable afin que même la moindre de nos collectivités ait le potentiel de croître, de voir à ses besoins et de pouvoir profiter équitablement des avantages que confèrent les deniers publics.

Les crédits

• (1655)

M. Andy Burton (Skeena, Alliance canadienne): Madame la Présidente, ayant moi-même fait de la politique municipale dans une localité de taille relativement modeste, les observations du député d'en face concernant les problèmes des petites municipalités ont éveillé mon intérêt. Cependant, je pense vraiment que sa définition d'une petite municipalité est un peu différente de la mienne.

Je viens d'une province parsemée de petites localités et où une agglomération de 8 000, 10 000 ou 12 000 âmes est considérée comme une grosse municipalité. Je doute donc que nos définitions concordent.

Je suis cependant d'accord avec mon collègue quand il dit qu'une partie excessive des fonds aboutit dans les coffres des grosses municipalités. Moi qui suis d'une petite région rurale jalonnée de petites localités, je trouve que ces fonds, ceux qui proviennent de la taxe sur l'essence et du fonds consacré aux infrastructures, semblent destinés à répondre aux exigences et aux besoins des grosses municipalités comptant 100 000 habitants et plus, qui, mis à part Kamloops, Prince George, Kelowna, Victoria et quelques autres localités sur l'île de Vancouver, et Vancouver évidemment, ne sont pas légion en Colombie-Britannique. Les petites localités rurales ne correspondent pas au profil des bénéficiaires privilégiés.

Selon mon évaluation, la majorité de ces programmes de partage des coûts conviennent aux communautés urbaines, mais pas aux collectivités rurales, qu'on néglige. La richesse du Canada provient des petites régions rurales éloignées. Qu'il s'agisse de pétrole et de gaz, de minéraux, d'or, d'argent, de plomb, de zinc ou de cuivre, la majorité de ces richesses proviennent principalement des régions éloignées comptant de petites collectivités. Le bois d'oeuvre ne vient pas du centre-ville de Vancouver. On a déboisé la région il y a 120 ans. Le bois d'oeuvre vient du nord, là où sont les petites collectivités. De grosses sommes d'argent sont générées en impôt sur le revenu, en taxes sur l'essence et sur le carburant, et elles vont au gouvernement qui en retourne très peu dans les petites collectivités.

C'est de la comédie. Il faut s'occuper de cette question. Les petites collectivités rurales sont sans aucun doute les éternels parents pauvres. Très souvent elles ne peuvent pas profiter des programmes d'infrastructure, par exemple, parce qu'il s'agit de programmes à frais partagés et qu'elles ne disposent pas des moyens pour obtenir leur part. Leur assiette fiscale est très limitée et même nulle dans certains cas parce que tous les travailleurs ont emménagé dans de plus grandes villes. Ce n'est qu'un gros problème pour les petites collectivités.

Le député peut-il nous suggérer une manière plus efficace d'aider financièrement les petites collectivités rurales, qui constituent le véritable soutien du Canada?

• (1700)

M. Paul Szabo: Madame la Présidente, c'est une excellente question. Le député a touché le point que j'espérais soulever, à savoir qu'il doit y avoir cette équité. Je suis originaire de la sixième ville du pays, en termes de population, c'est un fait. Il s'agit d'un grand centre urbain, qui est tout de même petit par rapport à Toronto. Je crois que 19 p. 100 de la population canadienne vit dans la région du Grand Toronto. C'est un autre univers pour les gens des régions rurales ou éloignées du Canada.

Le député soulève un aspect intéressant. Si nous calculons au prorata, des collectivités telles que celles dont le député a parlé, de petites collectivités rurales, des collectivités minières, et ainsi de suite, qui sont peu peuplées ou qui n'ont pour ainsi dire pas d'assiette

fiscale, ne pourraient pas obtenir, au prorata, assez d'argent pour que cela compte.

La solution serait peut-être la suivante. Pourquoi essayer d'aider tout le monde avec le même instrument? Pourquoi ne pas chercher un instrument qui permettrait de venir en aide à ces régions? Comment assurer que ces régions qui ont besoin d'infrastructures, de systèmes d'égouts et d'aqueduc sûrs, de routes où les camions peuvent circuler sans tomber en morceaux, obtiennent ce dont elles ont besoin? Ces services sont probablement les plus importants dans certains endroits éloignés, en raison de la nature des activités qu'on y mène. Je suis entièrement d'accord avec le député.

Nous ne devrions peut-être pas considérer uniquement la taxe sur l'essence, étant donné que pratiquement aucune formule de partage ne bénéficiera à une petite collectivité de quelques milliers d'habitants. Il convient peut-être de chercher d'autres moyens. Si on ne peut pas traiter tout le monde équitablement, on devrait peut-être appliquer cette formule de partage ou un autre instrument de partage des revenus aux collectivités qui ont la capacité de développer une base économique et appliquer d'autres programmes plus ciblés dans les régions qui ne bénéficieraient pas de ce programme, de manière à ce qu'elles aussi retirent des avantages et soient traitées équitablement.

M. John Bryden (Ancaster—Dundas—Flamborough—Aldershot, Lib.): Madame la Présidente, très rapidement, dans cette motion, n'y a-t-il pas un problème lié au fait que, si le gouvernement fédéral affecte une partie des recettes fiscales à des fins particulières, c'est la même chose que ce qu'on a fait avec l'Ontario et le reste du pays dans le secteur des soins de santé, lorsque le gouvernement Mulroney a donné aux provinces de l'argent provenant des recettes fiscales et que le gouvernement fédéral a alors perdu le contrôle de cet argent? N'est-ce pas exactement la même situation si nous donnons l'argent aux municipalités, c'est-à-dire que, d'une façon ou d'une autre, le gouvernement fédéral perdra le contrôle de cet argent?

M. Paul Szabo: Madame la Présidente, le député a tout à fait raison. Il vient de soulever un point très important. Cela s'est produit dans le passé à l'égard de certains programmes. Nous devons montrer que nous avons tiré une leçon de ces expériences. Comme nous le savons, la taxe sur l'essence n'est pas une taxe spécialement affectée. Elle ne doit pas servir spécifiquement à financer la remise en état des routes fédérales ou d'autres travaux d'infrastructures dans le secteur des transports. Ces recettes sont versées au Trésor et sont redistribuées autrement.

Même le Transfert canadien en matière de santé et de programmes sociaux n'est pas spécialement affecté. Il est calculé en fonction de ce que la province reçoit pour la santé, pour l'enseignement postsecondaire et pour les programmes sociaux, mais une fois que l'argent est transféré à la province, la façon dont il sera réparti entre ces trois secteurs n'est pas déterminée. Les provinces peuvent presque faire ce qu'elles veulent. Bon nombre de provinces ont complètement laissé tomber le soutien à l'enseignement postsecondaire pour amener leur système de santé au niveau où il devrait être.

On a commencé à remarquer des compromis et certaines différences. Le député a parfaitement raison. Nous devons prendre garde à cela. Nous devons établir un plan garantissant que les fonds transférés atteignent bien l'objectif ciblé, dans l'intérêt des Canadiens auxquels ils sont destinés.

Les crédits

• (1705)

[Français]

M. Marcel Gagnon (Champlain, BQ): Madame la Présidente, quelque chose me scandalise un peu dans les propos tenus par les deux derniers intervenants. Le député qui posait une question à son collègue disait: «Comment se fait-il, lorsqu'on donne par exemple de l'argent pour la santé, qu'on accepte d'en perdre le contrôle?»

Je voudrais simplement demander aux députés d'en face s'ils savent qu'on vit dans une confédération et que chacun a ses responsabilités? En fait, les provinces ont leurs responsabilités. Quand on parle de santé, d'éducation et de questions municipales, c'est la responsabilité du Québec et des autres provinces. Ce n'est pas de ressort fédéral.

Lorsque le gouvernement fédéral procède à des remboursements, il s'agit en fait simplement d'argent qu'il a prélevé et qui ne lui appartient pas. C'est de l'argent qui appartient aux provinces pour qu'elles administrent ce qui est du ressort des provinces.

On répond: «Oui, c'est vrai qu'il y a un problème à ce niveau.» Le problème c'est l'interprétation qui en est faite. Le problème de notre pays, c'est que le gouvernement fédéral ne se mêle pas de ses affaires. Il suffirait seulement que le gouvernement fédéral se mêle de ses affaires et donne l'argent aux provinces pour que ces dernières puissent administrer leurs responsabilités dans le domaine de la santé, de l'éducation et des questions municipales.

C'est épouvantable d'entendre cela de la part de ministres qui gèrent un pays, qui est une confédération, où chacun devrait avoir ses responsabilités. C'est là où le bât blesse.

[Traduction]

M. Paul Szabo: Madame la Présidente, je suis désolé de ne pas m'être exprimé suffisamment clairement sur cette question.

En ce qui concerne le Transfert canadien en matière de santé et de programmes sociaux, l'obligation de rendre compte est complète. Ce que j'essayais d'expliquer au sujet du TCSPS, c'est que les provinces ne sont pas obligées ou tenues de dépenser tous les fonds versés au titre de la santé dans le secteur de la santé ou tous ceux versés au titre de l'enseignement postsecondaire dans ce secteur. Elles ont la latitude voulue pour faire des réaménagements. Le TCSPS est tout simplement calculé pour ces différents volets, et c'est ainsi que nous en déterminons le montant total.

Ce que j'ai dit au sujet de la perte d'obligation de rendre compte, c'est que, s'il y a un programme d'infrastructure dont les coûts sont partagés et que nous prélevons simplement la taxe pour ensuite la remettre à quelqu'un d'autre, sans qu'elle soit spécialement affectée, nous perdons le contrôle...

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Je suis désolée, mais le temps alloué au député est écoulé. Reprise du débat.

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je vais partager mon temps avec mon collègue d'Elk Island.

Je vais commencer par citer une motion que nous avons présentée à la Chambre le 12 juin dernier:

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

Cette motion a été rejetée parce que les députés du parti ministériel ont choisi de s'y opposer. Aujourd'hui la Chambre est

saisie d'une motion très semblable et les députés ministériels nous annoncent qu'ils vont voter en sa faveur. Nous serons fixés à ce sujet au moment du vote.

Néanmoins, il est intéressant d'observer que, à de nombreuses reprises à la Chambre, les députés ministériels se sont opposés à l'idée de remettre une part importante des taxes sur l'essence aux provinces et aux municipalités, afin que celles-ci puissent l'employer à améliorer les routes et les infrastructures qui en ont le plus besoin dans leurs collectivités.

En fait, au cours du débat d'aujourd'hui, mes collègues ont fait observer que d'autres ordres de gouvernement investissaient beaucoup plus dans l'amélioration des infrastructures et du réseau routier grâce à la taxe sur l'essence qu'ils perçoivent. Les provinces réinvestissent près de 92 p. 100 des recettes provenant de leur taxe sur l'essence dans l'infrastructure de transport. Quant au gouvernement fédéral, il ne consacre que 2,4 p. 100 des recettes provenant de la taxe sur l'essence à la réfection des routes.

Cela équivaut à 2¢ pour chaque dollar. Imaginez cela. En tant que contribuable, vous envoyez 1 dollar à Ottawa qui vous rend 2¢ pour que vous puissiez améliorer les infrastructures et les routes. La plupart des gens considéreraient cela comme une incroyable escroquerie.

Mes collègues d'en face insisteront sur le fait que les 98¢ qui restent sont versés au Trésor et sagement réinvestis par le gouvernement dans les soins de santé et les autres domaines prioritaires. Au fil des ans, nous avons pu constater que ce n'est pas le cas. Le gouvernement n'a pas dépensé sagement l'argent des contribuables. Il a plutôt gaspillé les recettes fiscales de toutes sortes de façons, comme le cafouillis de 1 milliard de dollars où le ministre du Développement des ressources humaines a dû admettre qu'elle ne savait pas à quoi avait servi tout cet argent.

Il y a également eu le scandale des contrats de publicité qui a forcé l'ex-ministre des Travaux publics à accepter le poste d'ambassadeur au Danemark. N'oublions pas non plus tous les projets réalisés en hommage au premier ministre, à Shawinigan, sa ville natale. Les Canadiens en ont assez de tout cela. Si leur argent était investi sagement dans les secteurs prioritaires, ce serait mieux. Ils se rendent compte toutefois que les fonds publics sont utilisés à mauvais escient. Ils paient la taxe sur l'essence qu'ils achètent tous les deux jours ou une fois par semaine et cet argent est tout simplement gaspillé à Ottawa. Ce n'est pas correct.

Il faut mettre en oeuvre un plan, mais je ne crois pas que nous l'obtiendrons de ce gouvernement. Nous n'en avons pas obtenu du ministre des Finances, qui est le futur premier ministre et le chef actuel du Parti libéral. En fait, c'est lui qui a mis en oeuvre la taxe de 1,5¢ le litre, pour éponger le déficit. Or, lorsque le déficit a été absorbé, il a oublié d'enlever cette taxe sur l'essence. Mais je ne pense pas qu'il a oublié. Il a délibérément laissé cette taxe en place même s'il n'y avait plus de déficit. Lorsqu'il était ministre des Finances, il prélevait des centaines de millions de dollars de plus qu'il ne fallait et ne les remettait pas aux provinces et aux municipalités pour l'amélioration des routes et les projets d'infrastructure. C'est tout simplement inacceptable.

Les crédits

●(1710)

Précédemment, j'ai fait mention de certains projets de transport, d'infrastructure et de routes qui concernent ma région. Il y a des années déjà que des fonds auraient pu être consacrés à la construction d'un pont sur le Fraser, entre Pitt Meadows-Maple Ridge et Langley. On parle de ce projet depuis près de quarante ans, mais les fonds n'étaient pas disponibles. Or, si on avait remis de l'argent à la province, ce projet serait terminé depuis des années. On prévoit maintenant qu'il sera entrepris en 2006, mais ce n'est pas grâce au gouvernement fédéral. C'est grâce au administrations municipales et au gouvernement de la Colombie-Britannique.

Certains travaux ont été effectués sur le pont de la rivière Pitt, mais d'importantes améliorations pourrait y être apportées si les fonds pour l'infrastructure étaient remis aux provinces et aux municipalités comme nous le proposons. On a également fait mention plus tôt de l'élargissement à quatre voies de l'autoroute Lougheed, entre Maple Ridge et Mission.

Voilà des projets clés qui auraient pu être améliorés. Il aurait également été possible d'accroître la sécurité des électeurs de ma circonscription et d'améliorer la circulation des biens et services dans la vallée du bas Fraser.

Les embouteillages dans la vallée du bas Fraser nous font perdre des millions de dollars en productivité et c'est le gouvernement qui en est responsable parce qu'il a refusé de remettre les recettes de la taxe sur l'essence qu'il est allé chercher dans les poches des Canadiens et des Britanno-Colombiens. Il faut que ça change.

L'Alliance canadienne propose que le gouvernement fédéral renonce en permanence à une portion de la taxe fédérale sur l'essence, soit une part de 3 à 5 cents le litre, et qu'il offre aux provinces la possibilité d'encaisser ces recettes. Pour assurer que l'argent ne servirait pas à d'autres fins, comme l'ont proposé nos amis libéraux, le transfert des fonds aux provinces et aux municipalités serait assujéti à la signature d'accords certifiant que les sommes seraient bel et bien consacrées aux infrastructures. Le gouvernement pourrait exiger une telle chose. Nous le ferons parce que c'est inscrit dans la politique de l'Alliance canadienne.

Nous avons entendu le gouvernement vanter ses programmes d'infrastructures à la Chambre aujourd'hui. Je rappelle à ceux qui nous regardent et écoutent les débats aujourd'hui qu'il s'agit de programmes qui «prennent un dollar et vous rendent 2 cents».

Là où le gouvernement fédéral construit des routes, nous voyons de grandes affiches. J'invite les gens à planter leurs propres affiches là où les routes n'ont pas été améliorées pour dire haut et fort que les routes sont en mauvais état parce que le gouvernement fédéral n'a pas retourné à leur municipalité, ou à leur province, les recettes provenant des taxes. Les affiches du genre se multiplieraient partout si les citoyens décidaient de souligner de cette façon le fait que le gouvernement fédéral a omis de retourner les taxes sur l'essence aux provinces et aux municipalités.

Notre plan permettrait de mettre en place une source de recettes fiable et stable pour l'infrastructure routière. Il serait à la fois transparent, visible et constitutionnel. Ce plan n'entraînerait pas de frais administratifs supplémentaires ni de coûts d'observation de la réglementation. Les provinces disposent déjà de programmes d'infrastructure routière et perçoivent une taxe sur l'essence. Notre programme serait efficace. Les ressources supplémentaires seraient affectées aux priorités régionales et locales. Notre programme serait équitable.

Les ressources supplémentaires seraient intégrées à la formule de péréquation, afin que toutes les provinces reçoivent la même part par

habitant de la taxe sur l'essence. Qui plus est, cette approche laisse prévoir un niveau de financement qui en vaille la peine. Il y aurait beaucoup d'améliorations pour les municipalités et les provinces en matière d'infrastructure routière, des améliorations nécessaires.

Nous savons que certains députés ministériels, notamment l'ancien ministre des Finances—actuel chef libéral et futur premier ministre—ont mentionné qu'un grand nombre de villes avaient indiqué que, si elles avaient accès à une partie de la taxe sur l'essence, il leur serait nettement plus facile d'établir des budgets plus fiables et prévisibles.

Comment la population canadienne peut-elle faire confiance à un homme qui, durant les neuf années où il tenait le gouvernail en imposant des taxes, avait toute latitude voulue pour mettre en place un tel plan mais a choisi de ne rien changer au programme consistant à «prendre un dollar et à donner 2¢ en échange» dans le domaine de l'infrastructure routière? Comment pouvons-nous espérer qu'il modifiera cette manière de faire et permettra aux municipalités et aux provinces de recevoir le soutien dont elles ont besoin dans ce domaine?

Cela ne se produira tout simplement pas. Les Canadiens ne peuvent faire confiance qu'à un groupe comme l'Alliance canadienne, qui propose un nouveau plan et une nouvelle politique.

●(1715)

M. John Bryden (Ancaster—Dundas—Flamborough—Aldershot, Lib.): Madame la Présidente, je veux simplement donner suite aux derniers commentaires du député.

Si nous affectons les recettes tirées des taxes sur l'essence à des fins déterminées—pour être juste envers le gouvernement, si ce dernier adoptait cette proposition—ne courons-nous pas le risque, pendant les périodes de pénurie, lorsque les recettes du gouvernement sont restreintes, s'il se produisait, par exemple, une épidémie du syndrome respiratoire aigu sévère, une attaque terroriste ou une panne d'électricité généralisée dans un vaste secteur, que le gouvernement soit obligé de consacrer ses ressources aux interventions nécessaires et qu'il manque alors à ses obligations envers les municipalités?

Le député convient-il que, dans de telles circonstances, peu importe l'entente que nous concluons, le gouvernement devra traiter prioritairement les urgences et ne pas verser aux municipalités les sommes prévues si, bien sûr, il y a des priorités plus importantes compte tenu des aléas de notre époque?

M. Grant McNally: Madame la Présidente, notre plan garantit que les sommes réservées provenant des taxes prélevées sur l'essence ne peuvent servir à d'autres fins, et que le transfert de ces recettes aux municipalités par l'entremise des provinces serait conditionnel à la signature d'ententes précisant que ces ressources seraient consacrées à l'infrastructure.

Je suggère à mon collègue ministériel que le gouvernement souhaitera peut-être réaffecter les sommes versées à des amis sous forme de subventions et de contributions. On a pu observer que, dans tous les ministères, des milliards de dollars servent à rétribuer des amis du gouvernement. Cela s'est produit à maintes reprises depuis notre arrivée, il y a dix ans.

Il s'agit de dossiers de moindre importance comme des fontaines, à Shawinigan, et des prêts destinés à l'expansion commerciale consentis à des amis du premier ministre. Un milliard de dollar a tout à coup disparu dans l'affaire de DRHC et des centaines de millions de dollars ont été engloutis dans le scandale des commandites. Où sont passées ces sommes? Elles n'ont pas été consacrées à l'amélioration des routes.

• (1720)

M. Paul Szabo: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Tous les députés souhaitent certainement qu'on respecte la présomption d'honnêteté pour tous leurs collègues. Le député doit savoir que le milliard de dollars en question, à DRHC, était le coût total du programme. Ce n'est pas tout le montant qui a été perdu.

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Le député de Dewdney—Alouette veut-il terminer sa réponse?

M. Grant McNally: Madame la Présidente, j'estime que c'est matière à discussion et je crois avoir raison.

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Questions et observations. Le député de Mississauga-Sud a la parole.

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Madame la Présidente, comme le député le sait, j'ai pris tout à l'heure la parole pour appuyer la motion à l'étude. Le député a dit dans sa réponse précédente qu'une partie du produit de la taxe sur l'essence serait versée aux provinces, puis aux municipalités, pour l'infrastructure.

Le député est-il convaincu que les provinces verseront ces fonds de manière équitable pour toutes les municipalités, particulièrement celles qui ont un potentiel de développement économique et celles qui ont besoin d'infrastructures de base comme des routes, des égouts et des ponts pour soutenir le développement économique?

M. Grant McNally: Madame la Présidente, j'estime que tout gouvernement qui décide de ne pas attribuer les ressources là où on en a le plus besoin le fait à son propre péril. En réalité, s'il y a des choses qu'il faut faire et si l'argent n'est pas débloqué, le gouvernement prend sa décision à ses risques.

Tout comme nos collègues d'en face, lorsque les contribuables comprendront que, pour chaque dollar qu'on leur a arraché on a investi seulement 2¢ dans le programme d'infrastructures et le plan des recettes de la taxe sur l'essence, ils finiront par comprendre que le gouvernement ne finance pas de façon satisfaisante les infrastructures comme les routes.

Le gouvernement ne fait pas sa juste part. C'est flagrant et cela doit changer. D'autres administrations versent un pourcentage beaucoup plus élevé du produit des taxes sur l'essence que le gouvernement fédéral ne le fait.

M. John Bryden: Madame la Présidente, le gouvernement devrait-il être prêt à accumuler un déficit pour maintenir ce programme?

M. Grant McNally: Non, madame la Présidente.

M. Ken Epp (Elk Island, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je serai bref, par nécessité, bien entendu, ce qui est de toute façon mon habitude.

Je voudrais souligner que j'appuie cette motion. Il est tout à fait déplorable que le gouvernement gaspille de façon inexplicable des milliards de dollars pour des choses comme le registre des armes à feu, le cafouillis d'un milliard de dollars à DRHC et les millions de dollars dépensés en publicité au Québec. Le gouvernement prend tout cet argent aux contribuables canadiens, notamment par

Initiatives parlementaires

l'entremise des taxes sur l'essence, et il ne réaffecte que de faibles sommes à l'entretien du réseau routier.

Je regarde les diverses routes au Canada que j'ai empruntées et, dans presque tous les cas, elles sont vraiment en piteux état par rapport aux routes aux États-Unis. En fait, chaque fois que je me rends là-bas, il me faut généralement ensuite un mois environ pour me réadapter à la mauvaise conception et à la mauvaise construction de nos routes au Canada. Il est temps de vraiment injecter de l'argent dans cette infrastructure routière, car dans un pays aussi vaste que le nôtre, il est manifestement très important d'avoir de bons systèmes de transport.

Étant donné que le service ferroviaire est sans cesse réduit au Canada, de plus en plus de nos produits sont transportés par camion sur nos routes. Nous ferions bien d'avoir de bonnes routes non seulement pour faciliter la circulation des biens et services, mais également pour des questions de sécurité.

Je voudrais parler à nouveau de deux ou trois de mes dadas. La taxe de 1,5¢ le litre que le gouvernement a imposée pour réduire le déficit n'a plus de raison d'être, puisque le déficit a disparu. Nous remercions le gouvernement libéral d'avoir suivi nos conseils au cours des dix dernières années et d'avoir éliminé le déficit. Cette taxe était censée être une mesure de réduction du déficit, mais elle est toujours là. Elle devrait être supprimée, car elle n'a plus sa raison d'être.

Bien entendu, en tant que mathématicien, je dois toujours préciser que, avec la taxe de vente de 7 p. 100 qui s'ajoute à cela, ce n'est pas 1,5¢ le litre que le gouvernement perçoit, mais vraiment 1,605¢ le litre. Il vient prendre ainsi dans nos poches des milliards de dollars chaque année sans rendre aux provinces l'argent dont elles ont si désespérément besoin pour offrir un réseau routier moderne et de qualité.

• (1725)

[Français]

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Comme il est 17 h 26, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, toutes les questions nécessaires pour disposer des travaux des subsides sont réputées avoir été mises aux voix et le vote par appel nominal est réputé avoir été demandé et différé jusqu'au mardi 7 octobre 2003, à la fin de la période prévue pour les affaires émanant du gouvernement.

[Traduction]

Y a-t-il consentement unanime pour dire qu'il est 17 h 30?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Comme il est 17 h 30, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LE CONSEILLER EN ÉTHIQUE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 16 mai, de la motion.

M. Ken Epp (Elk Island, Alliance canadienne): Madame la Présidente, j'aimerais bien continuer de parler des taxes, mais je suis tout aussi heureux de pouvoir exposer les faiblesses du gouvernement au plan de l'éthique. Il va sans dire que tous les députés devraient appuyer cette motion.

Initiatives parlementaires

La motion dont nous sommes saisis a été présentée par le député de Calgary-Centre. C'est une motion portant dépôt de documents, d'où la désignation P-15.

Le dépôt de documents, pour ceux qui ne comprennent peut-être pas cette notion, vise essentiellement à fournir au député qui en fait la demande dans la motion, et, du même coup, au public, de l'information sur quelque chose qui s'est passé derrière des portes closes.

Je suis certain que le député de Calgary-Centre a plus d'expérience à la Chambre que je n'en aurai probablement jamais. Il connaît toutes les règles et il sait tout ce qui se passe ici, et c'est pourquoi j'hésite un peu à lui faire cette mise en garde, mais je le ferai quand même: «Faites attention à ce que vous demandez parce que, si vous l'obtenez, cela ne sera peut-être pas tellement utile.»

Je parle par expérience. La seule fois où une de mes motions a été mise en délibération, c'était justement une motion portant dépôt de documents que j'avais présentée au moment où nous parlions de la Monnaie royale canadienne et de sa décision d'ouvrir une usine de placage de pièces de monnaie au Manitoba. Comme la Monnaie royale canadienne avait rejeté toutes mes demandes d'information, nous avons finalement présenté cette motion à la Chambre, et elle a été adoptée.

Les gens sont alors arrivés dans mon bureau avec des tonnes de documents. Lorsque je les ai examinés, j'ai vu qu'il y avait beaucoup de répétitions de notes de service qui avaient été envoyées. Autrement dit, on m'avait donné une copie d'une note de service qui avait été envoyée à quelqu'un qui avait des copies d'autres notes de service précédentes, ce qui fait que j'ai probablement reçu la même note de service 50 ou 80 fois. La quantité de documents était énorme. Il nous a fallu un temps fou pour les examiner. La quantité d'information divulguée n'était pas très grande finalement, mais il a fallu beaucoup de temps pour tout lire.

Par conséquent, si la motion du très honorable député de Calgary-Centre devait être adoptée, comme je présume qu'elle le sera parce qu'il serait à mon avis plutôt embarrassant pour le gouvernement de voter contre une telle proposition, ce dernier devrait alors être prêt à affecter son personnel à la lecture de ces tonnes de documents qui lui seront transmis, et peut-être même à s'y mettre lui-même.

Toute cette question a trait à la démission du solliciteur général de l'époque. Je ne me rappelle pas du nom de sa circonscription, mais il était solliciteur général à ce moment-là et il a été forcé de démissionner. Ce qu'il y a de très intéressant dans tout cela, c'est qu'il n'a jamais admis avoir fait quoi que ce soit de répréhensible. Il a tout simplement dit qu'il avait rencontré le conseiller en éthique et que ce dernier avait émis certaines réserves quant à certaines des choses qui s'étaient produites et qu'il avait alors dû démissionner sur la recommandation du premier ministre. N'oublions pas que le conseiller en éthique relève du premier ministre.

Nous pourrions digresser un peu à ce sujet et dire quelques mots sur ce conseiller en éthique ou commissaire à l'éthique indépendant que le gouvernement promet au peuple canadien, mais qui malheureusement, en ce qui a trait aux questions touchant les ministres, continuera d'agir exactement comme avant. Il fonctionnera à peu de choses près comme il le faisait auparavant.

Cela ne règlera donc pas le problème, mais dans ce cas en particulier, il existe un dilemme important parce que l'ancien solliciteur général n'a jamais admis sa culpabilité. Il n'a jamais reconnu avoir fait les choses dont on l'accusait, mais ni les Canadiens ni les parlementaires canadiens n'ont jamais su ce qu'il

avait fait de mal. Qu'a trouvé le conseiller en éthique? Quelles étaient ses raisons?

• (1730)

À mon avis, le fait que le solliciteur général ait essentiellement nié sa culpabilité aurait dû l'inciter à faire toute la lumière sur cette affaire. Je sais que ce serait mon cas. Si le conseiller en éthique avait tranché une question à mon sujet et que j'étais entièrement convaincu de ne pas être coupable de l'accusation en question, je voudrais communiquer tous les renseignements à la population pour qu'elle puisse en juger par elle-même. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons des tribunaux publics, des audiences publiques et des audiences indépendantes aux divers paliers du processus judiciaire. Ces choses sont publiques pour que la population puisse connaître les faits et tirer ses propres conclusions.

Si j'étais ce ministre, ou cet ancien ministre, je me réjouirais de ce débat. Je serais heureux d'étaler la vérité au grand jour. Je me réjouirais que soient divulgués tous les renseignements dont dispose le conseiller en éthique sur ce dossier, car s'il est innocent, la population canadienne saura qu'il est innocent. S'il n'est pas innocent, mais qu'il est coupable, nous, en tant que parlementaires et Canadiens, avons tout de même le droit de connaître la vérité.

Par conséquent, j'estime que la motion qu'a présentée notre collègue de Calgary-Centre est très importante. J'exhorte tous les députés à appuyer cette motion. Bien sûr, ma tâche est difficile, car je tente de convaincre des députés de voter pour cette motion, alors qu'ils ne m'entendent peut-être pas. Il est possible que mes propos n'aient pas convaincu tous les députés d'en face, qui ont le pouvoir de décider si cette motion sera adoptée ou rejetée, puisqu'ils n'ont peut-être pas entendu ces propos.

Je les exhorte immédiatement à écouter et à prendre note de mes propos, car il est extrêmement important que cette motion soit adoptée. Je tente de les persuader de voter en faveur de la motion. Je présume également que, après cette petite invitation, ils sauront ce qui se passe et s'empresseront tous de consulter le harsard pour lire mon allocution et les autres qui ont été prononcées et, espérons-le, ils entendront les arguments et prendront une décision judicieuse.

La gestion des affaires de l'État derrière des portes closes n'est pas une façon de procéder. Je sais que c'est parfois nécessaire, notamment quand il s'agit de sécurité nationale ou de renseignements personnels. Toutefois, un ministre, lorsqu'il s'occupe des affaires de l'État devrait, en règle générale et en principe, à mon avis, agir autant que possible de façon transparente, ouverte, accessible aux parlementaires, aux Canadiens et aux journalistes pour qu'ils puissent faire un bon compte rendu de la question.

En tant que parlementaires, nous avons aussi la lourde responsabilité d'exiger sans relâche l'ouverture et la transparence dans tous les domaines, car si nous y arrivons dans un domaine comme celui-ci, nous arriverons peut-être à modifier la culture du secret et de la confidentialité que pratique ce gouvernement pour se protéger.

Initiatives parlementaires

Je sais que ce n'est pas l'objet de la motion à l'étude, mais j'aimerais beaucoup avoir connaissance des négociations qui ont eu cours avec l'ancien ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux. J'aimerais voir le contenu des communications, la transcription des notes, appels téléphoniques et courriels, les lettres et les fax qui ont été échangés avec le premier ministre et qui ont abouti à la démission du député, non seulement du Cabinet mais aussi du Parlement. Le fait qu'il ait accepté un poste dans un autre pays est, pour moi, un aveu tacite de culpabilité, et je crois que les contribuables et électeurs canadiens ont pleinement le droit de connaître les détails de cette affaire.

C'est la seule façon de faire. Si nous étions tous conscients que ce que nous faisons et ce que nous écrivons, et les décisions que nous prenons deviendraient un jour publiques, peut-être pas dans le courant de la semaine mais à la fin de notre mandat, ce serait peut-être suffisant pour nous pousser à prendre une décision éthique, car l'obligation de rendre des comptes est un facteur qui pèse lourd.

• (1735)

Aussi, j'invite tous les députés à voter en faveur de la motion n° P-15, afin d'obtenir la production de ces documents. Il faut exposer les faits. Personne ne devrait craindre la vérité. Les faits doivent être mis au jour. C'est pourquoi il faut appuyer cette motion. J'entends des députés qui me disent de cesser de parler parce qu'ils sont déjà convaincus. C'est donc ce que je vais faire.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Madame la Présidente, il me fait plaisir de prendre la parole aujourd'hui, sur cette motion du député de Calgary-Centre que je vais vous lire:

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copies de tous les rapports du conseiller en éthique concernant l'ancien Solliciteur général.

D'abord, quand on parle de dossiers d'éthique, on a toujours l'impression que ce sont des événements qui se sont produits dans un passé plutôt lointain. Mais évidemment, les démêlés de l'ex-solliciteur général avec le conseiller en éthique et sa propre éthique sont des événements assez récents. L'ex-solliciteur a dû démissionner le 23 octobre 2002. L'an passé, il y a un peu moins d'un an, on discutait des problèmes du solliciteur général et évidemment, du rapport du conseiller en éthique.

C'est important pour les citoyens et les citoyennes qui nous écoutent, les Québécois, les Québécoises, les Canadiens et les Canadiennes, car «conseiller en éthique» est un titre assez ronflant donné à une personne qui doit être responsable de voir à ce que les élus se comportent bien.

J'ai vécu cette situation face au conseiller en éthique, tout simplement parce que je suis issu de la dernière campagne électorale de 2000. Je n'avais jamais milité avant dans aucune organisation politique, étant politicien municipal; je faisais de la politique à un autre niveau. J'ai annoncé ma candidature la journée du déclenchement des élections. Je vous dirai que deux semaines avant, je ne savais même pas que j'allais me présenter aux élections; il s'agit d'un concours de circonstances. Cela me fait plaisir de représenter les citoyens de Argenteuil—Papineau—Mirabel, des gens qui ont su me témoigner leur confiance.

Je suis arrivé dans une campagne électorale où il y avait un scandale, celui de l'Auberge Grand-Mère. Le premier ministre du Canada était accusé de tous les torts, évidemment, parce qu'il aurait participé à des décisions concernant un investissement dans lequel il avait des parts. Il avait, ou n'avait pas vendu ses parts. Finalement, en pleine campagne électorale, le conseiller en éthique, M. Howard

Wilson l'a tout simplement été déclaré non coupable des accusations portées contre lui.

Pour moi, qui arrivais en politique, je me disais qu'un conseiller en éthique le déclare non coupable des accusations qu'on lui porte, cela le blanchissait de tout le scandale qu'on avait pu vouloir lui mettre sur le dos. La population a suivi, les gens ont pardonné au premier ministre. Ils ont dit qu'il était finalement blanchi par le conseiller en éthique.

Une fois que j'ai été élu ici, en ce Parlement, sont survenues les discussions sur le conseiller en éthique. Qu'est-ce qu'un conseiller en éthique? Un conseiller en éthique, à ma grande surprise, est une personne nommée par le premier ministre, faisant rapport au premier ministre; elle ne donne les documents qu'au premier ministre. Évidemment, le triste et grand résultat du scandale de l'Auberge Grand-Mère, c'est que le premier ministre s'est fait blanchir de toute accusation par une personne qu'il avait lui-même nommée.

Cela a été mon premier grand constat du beau fonctionnement du parlementarisme canadien. En pleine campagne électorale, c'était une grande décision, une grande annonce. Une personne dont on n'avait jamais entendu parler, le conseiller en éthique blanchissait le premier ministre. Pour moi, nouveau candidat, c'était important de voir ce résultat.

Tout cela pour m'apercevoir, une fois en Chambre, que finalement c'était une personne nommée par le premier ministre, qui lui rendait des comptes et ne remettait les documents qu'au premier ministre. Je comprends que le député de Calgary-Centre veuille obtenir ce qu'il demande aujourd'hui dans cette motion, soit de savoir s'il y a eu d'autres politiciens en cette Chambre que l'ex-solliciteur général à qui cela soit arrivé.

Je voudrais vous rappeler un peu ce qui s'est passé. Je vous en fais un résumé. L'ex-solliciteur général a fait l'objet d'une enquête du conseiller en éthique, M. Wilson. Ce dernier avait entrepris cette enquête le 4 octobre 2002, en raison d'accusations de favoritisme lancées contre l'ex-solliciteur général dans l'affaire d'un contrat de 100 000 \$ donné à une firme au sein de laquelle son agent électoral avait des intérêts.

À l'époque, le premier ministre a expliqué que M. Wilson avait blanchi l'ex-solliciteur général de tout manquement à l'éthique dans l'affaire que je viens de mentionner. Le premier ministre a ajouté, et je cite:

Mais dans le cas d'une institution publique appartenant au gouvernement provincial, le conseiller en éthique a dit que l'ancien solliciteur général n'aurait pas dû intervenir

• (1740)

Donc en plus, une fois qu'il a eu le rapport de son conseiller, le premier ministre a dit qu'il a vu les documents et il se permet de faire une déclaration soutenant qu'aucun dossier n'aurait dû être confié au conseiller en éthique et que ce dernier n'aurait même pas dû traiter le dossier.

Il est très difficile pour la population de comprendre comment le Parlement peut nommer une personne responsable de surveiller les agissements du premier ministre et des ministres, que cette personne se rapporte uniquement au premier ministre et qu'elle n'ait jamais à dévoiler à quiconque en cette Chambre ni à la population le contenu des rapports qu'elle lui soumet.

Initiatives parlementaires

C'est pourquoi le Bloc québécois appuiera la motion du député de Calgary-Centre intégralement. Il ne s'agit pas de n'importe quelle enquête publique. Le solliciteur général a décidé par lui-même de quitter son siège de ministre. Le premier ministre a eu beau faire toutes les déclarations du monde disant que ce n'était pas lui qui l'avait renvoyé, il y a quand même eu une enquête assez importante pour que le solliciteur général décide lui-même de démissionner de sa charge. Cela est très important.

Jamais la population n'a pu connaître le contenu du rapport, tout comme aucun des députés en cette Chambre, qui sont pourtant élus par la population pour les représenter et justement pour essayer de faire la lumière sur de tels agissements. C'est probablement pour cette raison que beaucoup de politiciens ont de mauvaises réputations, justement parce qu'on ne va jamais au fond des choses.

Quand on voudra aller au fond des choses, comme le propose le député de Calgary-Centre, vous verrez probablement tous les députés libéraux se lever en cette Chambre et voter contre cette motion. Je suis content que mon collègue de l'Alliance canadienne ait demandé aux députés de voter en faveur. On peut le demander, mais on sait très bien ce qui se passera. Les députés libéraux se lèveront et rejetteront cette motion. Ils ne voudront même pas faire la lumière eux-mêmes.

Je suis convaincu qu'aucun député libéral ne sait ce que le rapport contient, et ils ne veulent pas le savoir. C'est ce qui est triste. On procède de cette façon avec un conseiller en éthique.

Par contre, je suis conscient que des projets de loi sont déposés en cette Chambre pour essayer de modifier le statut du conseiller en éthique. Souvent, c'est ce qui porte à confusion. Quand le gouvernement sent que les choses vont mal, il se montre ouvert à l'idée de déposer un projet de loi pour essayer de modifier les choses afin que la population perçoive moins mal la façon dont il a agi.

Mais on est en 2003 et le fameux conseiller en éthique a toujours les mêmes pouvoirs qu'il avait lorsqu'il a été nommé, il y a dix ans. Il ne se rapporte toujours qu'au premier ministre, ne rend compte qu'au premier ministre, ne dépose jamais aucun rapport devant cette Chambre. On est en 2003.

Peut-être que d'ici un an, on aura une nouvelle loi qui l'obligera à faire preuve de plus de transparence envers le Parlement. Je trouve tout à fait normal que le député de Calgary-Centre dépose une motion en cette Chambre, comme il l'a fait, disant que dans le dossier de l'ex-solliciteur général, le conseiller en éthique devrait, en toute transparence, déposer devant les parlementaires toutes les pièces et tous les documents relatifs à ce dossier. Je pense que cela serait tout à fait transparent.

Mais je connais le résultat. Nous, du Bloc québécois, voterons en faveur de cette motion. L'Alliance canadienne votera probablement en faveur, tout comme les conservateurs. Mais les libéraux décideront, eux, encore une fois, de cacher à la population ce qui s'est passé dans ce dossier. C'est une aberration, mais je n'en suis pas à ma première aberration en cette Chambre depuis mon élection en 2000.

Vous avez compris que je vous fais grâce de tous les scandales qui ont affecté le gouvernement, comme le scandale des commandites, le scandale de DRHC et les autres scandales qui n'ont pas encore été élucidés. Une partie de toutes ces réponses se retrouve dans le problème du conseiller en éthique.

Je vous donne un autre exemple de ce que peut faire le conseiller en éthique. Il a même convaincu d'autoriser des réunions dans le dossier de l'ex-ministre des Finances, le député de LaSalle—Émard. Il a même permis à ce dernier de rencontrer les gestionnaires de sa

compagnie Canada Steamship Lines, ce qui lui a permis d'obtenir certaines informations. Chaque fois qu'on demande au député de LaSalle—Émard comment il agissait avec sa compagnie, il nous dit qu'il avait le consentement du conseiller en éthique.

• (1745)

Encore une fois, ce sont des discussions, des discours, des comptes-rendus de rencontres ou des rapports qui auraient été produits et qu'on ne verra jamais en cette Chambre.

[Traduction]

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Madame la Présidente, c'est un plaisir de commenter aujourd'hui la motion du député de Calgary-Centre, présentée à l'origine en octobre 2000. Pour la gouverne de ceux qui ne sont pas au courant de l'objet du débat, la motion se lit comme suit:

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copies de tous les rapports du conseiller en éthique concernant l'ancien solliciteur général.

Je trouve quelque peu paradoxal que cela fasse maintenant deux fois depuis que la Chambre a repris ses travaux que je sois appelé à prendre la parole ici au sujet de questions d'éthique concernant le désastreux bilan du gouvernement actuel en matière d'éthique. Il semble que, peu importe les tentatives du gouvernement en vue de faire adopter rapidement un projet de loi sur l'éthique hautement contestable, un incident après l'autre continue à éclabousser et à salir la vieille réputation du régime libéral actuel.

On pourrait faire une comparaison avec le jeu qu'on trouve dans les foires et qui consiste à essayer de frapper de fausses marmottes avec un marteau plus rapidement qu'elles ne peuvent sortir de leur trou, sauf que, en l'occurrence, le marteau est une mesure législative mal faite et les marmottes, des catastrophes sur le plan de l'éthique.

Ce gouvernement se trouve devant une longue liste de débâcles et de bourdes en matière d'éthique qui ont contraint quatre agents de l'État à démissionner; en outre, plusieurs questions concernant la conduite éthique de certaines personnes sont toujours sans réponse.

Le premier ministre numéro 1 n'a toujours pas répondu à certaines questions concernant la tristement célèbre affaire du Shawinigate. Le premier ministre numéro 2 n'a toujours pas répondu à certaines questions concernant la fiducie sans droit de regard dans laquelle il a placé son empire maritime de plusieurs millions de dollars, une fiducie sans droit de regard qui lui a permis d'y jeter un coup d'oeil à plusieurs reprises à travers les persiennes vénitiennes lorsque des contrats de plusieurs millions de dollars étaient sur la table. C'est un peu comme si on lui avait permis de regarder ses rapports trimestriels.

Plus récemment, une longue liste de dépassements de dépenses de voyage et d'accueil a révélé que l'ancien commissaire à la protection de la vie privée n'était pas le seul à avoir un certain penchant pour les repas luxueux et les voyages exotiques.

La motion dont je parle aujourd'hui concerne l'une de ces marmottes que les libéraux aimeraient bien voir disparaître. Il s'agit bien entendu de l'ancien solliciteur général.

La motion fait allusion à la décision du conseiller en éthique qui a jugé que l'ancien solliciteur général était innocent de tout acte répréhensible peu de temps avant que ce dernier ne démissionne du Cabinet. La question évidente qui n'a pas encore de réponse est la suivante. Si le député n'avait rien fait de mal, pourquoi aurait-il été obligé de démissionner? C'est un véritable paradoxe auquel je ne vois pas de réponse, d'une manière ou d'une autre.

Initiatives parlementaires

Cela ne s'est jamais vu qu'une personne soit accusée devant un tribunal, qu'on cache la preuve au jury et que le juge envoie néanmoins la personne en prison après l'avoir déclarée non coupable. L'ancien solliciteur général est accusé, mais on cache la preuve au jury: la population canadienne. Le conseiller en éthique l'a déclaré non coupable, mais on l'a puni en le rétrogradant au rang de député d'arrière-ban.

Si le premier ministre numéro un et le premier ministre numéro deux étaient aussi innocents que l'ancien solliciteur général, ils devraient démissionner eux aussi. Je vois bien que ma logique est boîteuse, mais c'est exactement ce qui se produirait selon la logique du gouvernement.

Permettez-moi de rafraîchir la mémoire de ceux qui auraient oublié de quel incident il est question aujourd'hui.

À l'automne 2002, il a été révélé que le député de Cardigan, dans l'Île-du-Prince-Édouard, était impliqué dans l'attribution de plusieurs contrats qui avaient bénéficié à certains de ses amis, de ses supporters et des membres de sa famille. Ces contrats avaient été attribués au frère du député, au président de l'association libérale de l'Île-du-Prince-Édouard ainsi qu'à son ami et agent officiel, Everett Roche. Il était évident que ces contrats ne respectaient aucunement les lignes directrices en matière de conflit d'intérêts. Ils n'ont peut-être pas bénéficié directement au député, mais ils ont bénéficié à ses amis et à sa famille. Malgré les preuves, le député en question a continué de croire qu'il servait les intérêts de sa circonscription et qu'ils ne s'adonnaient pas à un favoritisme flagrant.

Le fidèle conseiller en éthique du premier ministre numéro un nous a assurés que l'ancien solliciteur général n'avait commis aucune irrégularité, mais il refuse de produire la preuve à cet effet. Si le gouvernement n'a pas mérité la confiance des Canadiens sur le plan éthique, pourquoi ceux-ci devraient-ils croire le conseiller en éthique?

• (1750)

Si le conseiller n'est tenu de faire rapport qu'au premier ministre, le gouvernement peut s'organiser pour que toutes ces catastrophes sur le plan de l'éthique n'aillent pas plus loin que la promenade Sussex. Étant donné les opérations de camouflage qui ont entouré les catastrophes sur le plan de l'éthique, il n'est pas étonnant que le gouvernement se soit encore une fois servi de la loi du silence pour rejeter la motion du très honorable député concernant la production de documents. S'il n'a rien à cacher, que le gouvernement produise les documents.

Mais attendez! Qu'est-ce qui se passe? Le gouvernement a présenté un nouveau projet de loi sur l'éthique, aux termes duquel le commissaire à l'éthique aura davantage de comptes à rendre au Parlement. Le commissaire à l'éthique que le gouvernement propose de nommer sera habilité à enquêter sur des questions d'éthique, à analyser des faits et à tirer des conclusions. Ces renseignements seront communiqués au premier ministre, à l'auteur de la plainte et au ministre visé par l'enquête.

Les Canadiens devraient toutefois remarquer que, même si le projet de loi prévoit que les renseignements seront communiqués simultanément au public, le commissaire transmettra également au premier ministre des renseignements confidentiels qui ne figureront pas dans le rapport public. Autrement dit, le gouvernement se réserve le droit de corriger le document public et de cacher toute constatation préjudiciable ou concernant des comportements contraires à l'éthique.

Pour en revenir à mon analogie avec les marmottes, aussi appelées siffleux dans l'Est, le gouvernement veut se réserver le droit de

cacher les méchantes marmottes derrière les bâtiments de ferme et de laisser celles qui sont mignonnes et innocentes sautiller à la Chambre des communes. Les Canadiens des régions rurales savent comment s'occuper des marmottes.

Cela étant dit, les députés qui ont enfreint le code d'éthique ne devraient pas être protégés, s'ils sont coupables des crimes dont ils sont accusés. De plus, les électeurs doivent savoir si leur représentant a trahi leur confiance.

Par conséquent, le Parti progressiste-conservateur est heureux qu'après de nombreuses années de comportement douteux sur le plan de l'éthique, le premier ministre veuille légèrer en priorité au Canada un code d'éthique plus rigoureux que son successeur sera tenu de respecter.

Les Canadiens se demanderont toutefois si le premier ministre présente le projet de loi à ce moment-ci dans l'intérêt de notre pays ou pour faire un dernier pied de nez au premier ministre numéro deux? Qui sait? Quoi qu'il en soit, les progressistes-conservateurs espèrent qu'il ne s'agit pas simplement d'un projet de loi présenté en fin de mandat, mais bien d'un premier pas dans l'amélioration des normes d'éthique et la réforme parlementaire au Canada.

En ce qui a trait à la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui, les libéraux se retrancheront tout probablement encore une fois derrière le commentaire 446 du Beauséjour pour ne pas divulguer certains renseignements, alléguant que ces documents pourraient présenter les compétences personnelles ou le caractère d'une personne de façon négative ou qu'il s'agit de documents confidentiels qui ne devraient pas être portés à l'attention du public. Les libéraux ont eu recours à ce stratagème à de nombreuses reprises depuis octobre 2002, affirmant que, et je reprends mon analogie de la marmotte, la protection de la marmotte, c'est-à-dire le caractère de la personne en cause, est plus importante que le fait qu'elle puisse détruire toutes les récoltes en vue.

Ceci dit, le commentaire 446 du Beauséjour précise également que le gouvernement a déposé à la Chambre en 1973 un exposé de principe relatif aux avis de motion portant production de documents. La Chambre des communes n'a jamais accepté ces principes et exemptions que l'on retrouve dans le Beauséjour, ce qui est en fait assez étonnant, et la Chambre n'a jamais reconnu les restrictions autoprotectrices du gouvernement, se réservant toujours à juste titre le droit d'exiger la production de tout document dont elle pouvait avoir besoin.

J'exhorte donc le gouvernement à cesser de dissimuler ses désastres éthiques et à les régler plutôt de manière franche, honnête et finale. Dans cette optique, il pourrait bien commencer par produire les documents du conseiller en éthique dans le dossier portant sur le député de Cardigan, l'ancien solliciteur général.

• (1755)

L'hon. Don Boudria (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Permettez-moi, madame la Présidente, de rappeler à la Chambre la motion sur laquelle nous serons appelés à nous prononcer:

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copies de tous les rapports du conseiller en éthique concernant l'ancien solliciteur général.

Initiatives parlementaires

Un ancien premier ministre du Canada, un membre du Conseil privé, un membre supérieur à part cela, demande que des documents communiqués sous le sceau du secret soient rendus publics. Il demande au gouvernement actuel, au premier ministre du Canada, qui a accepté sous le sceau du secret d'un de ses ministres des renseignements personnels et confidentiels concernant ce ministre, ses biens personnels, peut-être, ou encore des affaires familiales ou quoi d'autre encore, de dévoiler ces renseignements à la Chambre des communes. Voilà ce que dit la motion.

M. Ken Epp: C'est juste.

L'hon. Don Boudria: Le député d'en face trouve que c'est juste. Nous aurons bientôt un code d'éthique pour les députés et on verra alors si notre collègue sera toujours du même avis. Nous nous sommes prononcés hier soir sur le projet de loi établissant ce code et les députés d'en face ont voté contre. Nous allons voir si le député acceptera que des renseignements personnels à son sujet communiqués sous le sceau du secret soient rendus publics malgré tout. C'est le genre de pratique que le très honorable ancien premier ministre du Canada demande à la Chambre d'approuver.

M. Ken Epp: A-t-on réfléchi à la sécurité nationale?

L'hon. Don Boudria: Le député d'en face, qui a toujours une opinion sur tout, qu'il parle en connaissance de cause ou non, voudrait savoir ce que la personne pourrait avoir à cacher. Je lui réponds que cela ne le concerne pas. Si un député a des dettes, une hypothèque, s'il éprouve des difficultés personnelles ou quoi que ce soit dont il s'est ouvert au conseiller en éthique, cela ne relève pas du domaine public. Le député nous raconte-t-il ce qu'il dit au confessionnal? Les renseignements qu'on demande de divulguer à la Chambre sont tout aussi confidentiels que les propos recueillis en confession.

Quelle est cette absurdité? Si elle était due à un député sans expérience, nous pourrions l'en excuser à moitié, mais elle provient du très honorable ancien premier ministre du Canada. Alors qu'il connaît ses derniers jours de vie politique au Parlement, est-ce là ce que le très honorable ancien premier ministre du Canada, le député de Calgary-Centre, tient à déclarer à tous les députés de la Chambre? Est-ce bien là le fait de celui qui, durant une très courte période, qu'on pourrait très bien qualifier de période de gestation, a occupé le poste de premier ministre durant environ neuf mois, il y a environ vingt ans, et qui revient à la Chambre après avoir parcouru tout le pays en attendant près d'un an pour occuper son siège? La dernière chose qu'il trouve à faire avant de quitter la Chambre, c'est d'affirmer à un autre député que, parce qu'il ne fait plus partie du Cabinet, il est relevé du serment de discrétion—cet engagement pris à l'égard de quelqu'un de ne pas révéler d'information privée et tout ce qui s'y rapporte—parce qu'il croit que l'on devrait faire connaître ces renseignements confidentiels au public canadien et que la Chambre des communes devrait voter à ce sujet.

Je ne saurais exprimer en langage parlementaire ce qui me vient à l'esprit pour décrire ce que je pense. Ce que je peux dire à nos vis-à-vis, c'est que le jour pourrait venir où ils ne voudraient pas qu'une telle situation leur soit infligée. Peut-être devraient-ils essayer de ne pas l'infliger aux autres.

● (1800)

Je tiens à préciser que j'ai écouté le dernier discours du député conservateur lorsqu'il a parlé de mettre en place un code d'éthique et ces autres choses que nous avons entrepris de réaliser pour améliorer la Chambre des communes que nous aimons tellement: tout cela est très bien. Mais cela n'a rien à voir avec le fait de rompre ses engagements pour demander à un député de la Chambre de...

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Malheureusement, le ministre est à court de temps.

M. Gerald Keddy: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Je crois comprendre que le député de Calgary-Centre aurait dû disposer de cinq minutes pour conclure. Je crois également comprendre que, pour que je puisse parler en son nom, je dois avoir le consentement unanime de la Chambre, ce que je demande.

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Le député de South Shore dispose de cinq minutes.

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Madame la Présidente, je remercie les députés présents de m'octroyer ces cinq minutes. Je leur en suis très reconnaissant. J'ai l'intention d'utiliser au moins autant de ces minutes que je le pourrai.

Je dois admirer l'intervention du leader parlementaire libéral et la passion qu'il y a mise. Je comprends également ses raisons politiques. Je me rends aussi compte de son aisance à la Chambre des communes et je l'approuve.

Beaux discours à part, ce n'est pas ce dont il s'agit ici. Il ne s'agit pas du tout d'une espèce de chasse aux sorcières pour obtenir des renseignements totalement nuisibles au débat. Il ne s'agit pas de mettre le linge sale de quelqu'un sur la corde à linge pour que tout le monde le voit. Ce n'est pas ce dont nous parlons ici.

Nous parlons de renseignements concernant un ministre que l'on a cachés aux Canadiens, qui ne sont pas accessibles. Un ministre n'est pas un député ordinaire. Un ministre n'est pas un député de l'arrière-ban, de l'opposition ou du gouvernement. C'est un ministre, un membre du Conseil privé. Une telle personne a des responsabilités plus grandes et jouit d'une plus grande confiance de la part du public que les autres députés.

La personne en question a été forcée de démissionner à cause d'une chose qui s'est passée à son bureau. Les députés et les Canadiens ne savent pas quoi. C'est pourquoi nous réclamons ces documents.

Cela n'a rien à voir avec sa personnalité. Cela n'a rien à voir avec la volonté de fouiller dans sa vie personnelle. Je suis convaincu que le député, tout comme moi, ne se préoccupe pas de cela, mais je désire par ailleurs savoir si l'on a enfreint les règles du Conseil du Trésor. Je désire savoir si l'on a enfreint les règles du Parlement. C'est important. Ce n'est pas qu'une question d'éthique. C'est aussi une question de droit.

Nul n'a le droit d'abuser des privilèges que lui confèrent ses fonctions, ni un député de l'opposition, ni un député ministériel, et surtout pas un ministre.

Ajournement

Ce n'est pas une chasse aux sorcières dirigée contre tous les députés. Il ne s'agit pas de réclamer les documents personnels d'un membre du Conseil privé ou du Conseil du Trésor qui n'a pas été forcé de démissionner. Il s'agit de demander les documents d'un ministre ayant été forcé de quitter ses fonctions par son propre gouvernement. Puis ce même gouvernement dit: «Non, il n'a pas dû quitter ses fonctions pour des raisons éthiques ou pénales. Il a démissionné parce que nous lui avons dit de le faire, mais il n'a rien fait de répréhensible.»

Je dis aux députés d'en face que si c'est la raison pour laquelle une personne doit quitter le Cabinet, c'est dangereux. Je suis convaincu que personne ne veut agir de la sorte.

Bien que j'apprécie beaucoup la passion et l'éloquence du leader libéral à la Chambre et ses années d'expérience au Parlement, qui ressortent manifestement lorsqu'il participe ici à un débat, je ne suis pas d'accord avec lui. C'est très fondamental. Les Canadiens ont le droit de savoir pourquoi un ministre a été forcé de démissionner.

Je ne veux pas savoir quels étaient ses états financiers, s'il éprouvait des problèmes avec sa famille ou sa femme ou s'il a négligé d'effectuer un paiement pour son automobile. Je m'en balance. Je veux savoir si l'on a enfreint des règles, des règlements et des lois régissant la vie des Canadiens et des parlementaires. J'estime qu'en ma qualité de parlementaire, j'ai le droit de le savoir.

• (1805)

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Comme il est 18 h 09, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, toutes les motions nécessaires pour disposer de la motion n° P-15 sont mises aux voix d'office et un vote par appel nominal est demandé et reporté au mercredi 8 octobre 2003, à la fin de la période pour les initiatives ministérielles.

Sommes-nous tous d'accord pour dire qu'il est 18 h 30?

Des voix: D'accord.

MOTION D'AJOURNEMENT

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

[Traduction]

LE PROGRAMME DES ARMES À FEU

M. Inky Mark (Dauphin—Swan River, PC): Madame la Présidente, je suis heureux de parler, ce soir, du registre d'armes d'épaule, proposé par les libéraux, qui s'avère un échec.

Les Canadiens appuient l'idée du contrôle des armes à feu. Nous comprenons tous cette notion et nous y croyons tous. En fait, le Canada possède un registre des armes d'épaule depuis les années 30. Il est grand temps que nous procédions à un examen et à une analyse attentive de ce registre qui remonte aux années 30. Si on jette un coup d'oeil sur l'histoire, on constate que, au cours de la Seconde Guerre mondiale, le Canada a eu un registre des armes d'épaule qui a fonctionné pendant quelques années, mais qui a disparu une fois la guerre terminée.

En ce qui concerne l'ancien projet de loi C-68 et le registre des armes d'épaule, les Canadiens en ont par dessus la tête de voir leurs taxes gaspillées pour un registre qui est un échec. Il est temps que les libéraux acceptent la réalité et comprennent que, en tant que parti, ils peuvent faire des erreurs, et je suis convaincu que les Canadiens leur pardonneraient. Toutefois, les libéraux continuent à dépenser les deniers publics. Dans le dernier budget des dépenses, sous la

rubrique Solliciteur général, on trouve un nouveau crédit de 10 millions de dollars réservé à ce cafoouillis qu'est le registre des armes d'épaule.

Les comptes rendus des journaux, depuis quelques jours, illustrent bien à quel point la situation est sérieuse. À titre d'exemple, on a publié un article intitulé: «Un rapport fédéral fustige le registre des armes à feu: des données non fiables menacent un objectif fondamental du programme, le contrôle». C'était la raison d'être initiale du registre des armes d'épaule: aider les agents de la paix. L'article précise que l'un des principaux objectifs du programme, le contrôle continu visant à s'assurer que les propriétaires d'armes à feu demeurent admissibles à l'obtention de permis, est menacé par la présence de renseignements douteux contenus dans une base de données massive qui est censée aider les policiers et le Centre canadien des armes à feu à retracer les personnes qui ne devraient pas posséder d'armes à feu.

Un autre article est intitulé: «La mortalité attribuable à des armes à feu au pays connaît un recul sans précédent: les groupes opposés aux armes à feu saluent la réglementation des armes à feu, mais refusent d'attribuer ces résultats au registre fédéral des armes à feu». Qu'est-ce à dire? On gaspille, en somme, de l'argent en enregistrant les armes d'épaule des chasseurs de gibier à plumes et des tireurs à la cible.

Selon la Presse canadienne, le taux de mortalité attribuable à des armes à feu au Canada était à son plus bas l'an dernier. Cette information apporte de l'eau au moulin des partisans du contrôle des armes à feu et provoque l'envie de nos voisins du sud. Le pourcentage d'homicide commis avec une arme à feu, soit 26 p. 100 de tous les homicides, était le plus bas depuis les débuts de la tenue de statistiques, en 1961. Statistique Canada rapportait, hier, que l'agression au couteau représentait la méthode la plus fréquemment utilisée pour commettre des homicides, soit 31 p. 100 des cas; 21 p. 100 des homicides résultaient de coups et 11 p. 100 étaient attribuables à la strangulation ou à la suffocation.

Autrement dit, le moment est venu de suspendre l'application du registre des armes d'épaule et de tenir une enquête publique sur ce gâchis. De nombreuses raisons justifient la tenue d'une enquête.

Plus d'un demi-million de propriétaires d'armes à feu, au Canada, n'ont pu obtenir de permis d'armes à feu, et ils ne peuvent faire enregistrer leurs armes sans un permis. Ceux qui seront pris en possession d'une arme à feu non enregistrée ou qui ne sont pas eux-mêmes enregistrés sont-ils des criminels? Plus de 600 000 personnes n'ont pas encore enregistré ou réenregistré leurs armes à feu.

Les fonctionnaires du ministère de la Justice ont admis n'avoir reçu, cet été, que 53 000 lettres de personnes indiquant qu'elles avaient l'intention d'enregistrer leurs armes à feu. Le gouvernement refuse de divulguer toute...

• (1810)

Le président suppléant (Mme Bakopanos): À l'ordre, s'il vous plaît. La secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada a la parole.

Mme Marlene Jennings (secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada, Lib.): Madame la Présidente, je ne pense pas qu'on ait posé de questions, mais je commenterai les propos tenus par le député de Dauphin—Swan River concernant le programme des armes à feu et sa mise en application.

Ajournement

Premièrement, je tiens à préciser à la Chambre et aux Canadiens qui nous écoutent que le programme fonctionne très bien. Le député a affirmé que des fonds avaient été gaspillés et que 10 millions de dollars d'argent frais avaient été investis. Il sait pourtant que ce n'est pas le cas. Le crédit de 10 millions de dollars approuvé la semaine dernière correspond à une somme que le Parlement avait déjà approuvée au cours de l'exercice financier précédent. La Chambre a été appelée à se prononcer sur une mesure technique visant à reporter cette somme au budget de l'exercice financier en cours.

Deuxièmement, les députés se souviendront que, le 14 avril 2003, la responsabilité du Centre canadien des armes à feu, qui relevait auparavant du ministre de la Justice, a été confiée au solliciteur général et que, le 31 juillet, le centre est devenu une agence.

Il était naturel de confier cette responsabilité au solliciteur général. L'objectif premier du solliciteur général consiste à accroître la sécurité publique; par conséquent, aucun représentant du ministre n'a collaboré à la réalisation du programme entre le 14 et le 30 avril. Par contre, des fonctionnaires du ministère du Solliciteur général y ont participé.

Qu'est-ce qui devait être accompli dans le cadre de ce programme? Permettez-moi d'en présenter quelques éléments. Un commissaire aux armes à feu a été nommé le 30 mai. Il relève du solliciteur général et a les pleins pouvoirs, ainsi que la responsabilité de rendre compte, en ce qui concerne tous les éléments du Programme canadien de contrôle des armes à feu gérés par le fédéral.

De plus, le poste de directeur de l'enregistrement des armes à feu est passé dernièrement des mains de la GRC à celles du Centre canadien des armes à feu. Le directeur relève maintenant du commissaire aux armes à feu.

• (1815)

[Français]

De plus, selon le plan d'action du gouvernement annoncé en février dernier, les postes de chef de la direction financière et de chef principal des opérations ont été comblés.

Le Centre des armes à feu du Canada continue à prendre des mesures pour renforcer la gestion et le fonctionnement du programme pour que ce dernier soit plus efficace, tout en bonifiant la transparence et le service aux utilisateurs légitimes d'armes à feu.

[Traduction]

Par exemple, les demandes de permis doivent être remplies dans un délai de 45 jours et les demandes d'enregistrement dans un délai de 30 jours. Les personnes qui présentent une demande de permis et d'enregistrement peuvent maintenant suivre en ligne l'état de leur demande. L'enregistrement sans frais par Internet demeure possible

et les entreprises peuvent maintenant transférer des armes par Internet à d'autres entreprises et à des personnes.

Les Canadiens appuient le Programme de contrôle des armes à feu.

M. Inky Mark: Monsieur le Président, si le programme d'enregistrement des armes à feu est un tel succès, pourquoi huit provinces et trois territoires en souhaitent-ils soit la suspension de l'application, soit l'annulation pure et simple, tandis que les provinces de l'Ouest refusent de poursuivre les contrevenants à la Loi sur le contrôle des armes à feu? Comment se fait-il que trois contestations judiciaires en vertu de la Constitution, formulées par des autochtones, se retrouvent en ce moment devant les tribunaux et que les Inuits ne soient plus tenus d'enregistrer leurs armes à feu à la suite d'une injonction de la cour?

Des dizaines de milliers de propriétaires d'une arme à feu munis de permis ne figurent ni au registre ni au système de délivrance des permis. Si ce programme est un tel succès, pourquoi autant de provinces et de territoires s'y opposent-ils?

En réalité, tout ce programme ne vise qu'à générer du capital politique en milieux urbains. Il ne vise qu'à opposer Canadiens de la campagne et Canadiens de la ville.

Ce programme n'a rien à voir avec la sécurité. Si tel était le cas, nous en remettrions l'argent aux forces policières et nous aurions des policiers dans les rues. Nous lutterions contre les criminels et nous mettrions des fonds dans notre système de justice pénale pour les adolescents. Voilà la façon de faire la lutte aux infractions.

Mme Marlene Jennings: Madame la Présidente, le député de Dauphin—Swan River fait tout à fait erreur lorsqu'il affirme que c'est une tentative visant à attirer les votes des citoyens.

Si c'est le cas, comment se fait-il que dans ma province, le Québec, une écrasante majorité de la population—non pas seulement dans les villes, mais également dans les régions éloignées—appuie le contrôle des armes à feu et ce programme?

Toutefois, le député m'a demandé comment je pouvais prétendre que le programme avait du succès. Comment doit-on interpréter le fait que les Canadiens se conforment aux exigences du programme et qu'ils ont recours aux services du Centre canadien des armes à feu? À ce jour, le centre a délivré des permis à plus...

Le président suppléant (Mme Bakopanos): À l'ordre, s'il-vous-plaît. La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne jusqu'à 10 heures demain, conformément au paragraphe 24 (1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 19.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 2 octobre 2003

AFFAIRES COURANTES	
La Loi électorale du Canada	
M. Boudria	8071
Projet de loi C-51. Présentation et première lecture	8071
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	8071
Les travaux de la Chambre	
M. Boudria	8071
Motion	8071
Adoption de la motion	8071
Les comités de la Chambre	
Opérations gouvernementales et prévisions budgétaires	
M. Alcock	8071
Le Code criminel	
M. White (Langley—Abbotsford)	8071
Projet de loi C-453. Présentation et première lecture	8071
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	8071
Pétitions	
La justice	
M. White (Langley—Abbotsford)	8071
La pornographie juvénile	
M. Mark	8072
La liberté de religion	
M. Mark	8072
Le mariage	
M. Mark	8072
Postes Canada	
M. Stoffer	8072
Le mariage	
M. Stoffer	8072
La pornographie juvénile	
M. Stoffer	8072
La liberté de religion	
M. Stoffer	8072
Questions au Feuilleton	
Mme Jennings	8072

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits	
Jour désigné—La taxe fédérale sur l'essence	
M. Moore	8072
Motion	8072
M. Wilfert	8074
M. Mark	8074
M. Solberg	8075
M. Stoffer	8076
M. Wilfert	8076
M. Mahoney	8077
M. Bailey	8079
M. Stoffer	8080
M. Toews	8080
M. Paquette	8081

M. Wilfert	8082
M. Loubier	8083
M. Paquette	8085
M. Wilfert	8085
M. Brison	8085
M. Boudria	8088

AFFAIRES COURANTES

La défense nationale	
M. McCallum (Markham)	8088
M. Hill (Prince George—Peace River)	8088
M. Bachand (Saint-Jean)	8088
Mme Wayne	8089
M. Blaikie	8089

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits	
Jour désigné—La taxe fédérale sur l'essence	
Motion	8089
Mme Desjarlais	8089
M. Strahl	8092
Mme Yelich	8093
M. Strahl	8095
M. Tonks	8095
M. White (North Vancouver)	8097
M. Grewal	8097
M. Chatters	8098
M. Grewal	8099
M. Lunn	8100
M. Stinson	8101
Mme Jennings	8102

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Les Forces canadiennes	
M. LeBlanc	8103
Le VIH-sida	
M. Obhrai	8103
Le 15^e tournoi de golf annuel de la Fondation Mirella & Lino Saputo	
M. Pacetti	8103
Le Mois de l'histoire des femmes	
Mme Neville	8103
La semaine de l'alphabétisation au Nunavut	
Mme Karetak-Lindell	8103
Le registre des délinquants sexuels	
M. Sorenson	8104
Alliance Novare	
M. Cardin	8104
Laval en fleurs	
Mme Folco	8104
Les arts de la scène	
Mme Allard	8104

Les Forces canadiennes	
Mme Gallant	8104
L'environnement	
Mme Jennings	8105
L'ouragan Juan	
M. Keddy	8105
Les arts et la culture	
Mme Picard	8105
Le Service météorologique du Canada	
M. Tonks	8105
Les Forces canadiennes	
Mme McDonough	8105
Les opérations de recherche et de sauvetage	
M. Farrah	8106
Le registre des armes à feu	
M. Fitzpatrick	8106

QUESTIONS ORALES

Le député de LaSalle—Émard	
M. Harper	8106
M. Manley	8106
M. Harper	8106
M. Manley	8106
M. Harper	8107
M. Manley	8107
La caisse de retraite de Voyageur Colonial	
M. Solberg	8107
M. Manley	8107
M. Solberg	8107
M. Manley	8107
L'ex-commissaire à la protection de la vie privée	
M. Duceppe	8107
M. Boudria	8107
M. Duceppe	8107
M. Boudria	8108
M. Gauthier	8108
M. Boudria	8108
M. Gauthier	8108
M. Boudria	8108
L'aide gouvernementale	
M. Brison	8108
M. McCallum (Markham)	8108
M. Brison	8108
M. McCallum (Markham)	8108
Les anciens combattants	
M. Blaikie	8108
M. Pagtakhan	8109
M. Blaikie	8109
M. Manley	8109
La justice	
M. Sorenson	8109
M. Easter	8109
M. Sorenson	8109
M. Easter	8109

La fiscalité	
M. Paquette	8109
M. Dion	8109
M. Paquette	8109
M. Dion	8109
L'Agence des douanes et du revenu du Canada	
M. Jaffer	8110
Mme Caplan	8110
M. Jaffer	8110
Mme Caplan	8110
BioChem Pharma	
M. Crête	8110
M. Rock	8110
M. Crête	8110
M. Rock	8110
Les pêches	
M. Cummins	8110
M. Farrah	8110
M. Cummins	8111
M. Farrah	8111
L'infrastructure	
Mme Neville	8111
M. Rock	8111
Les anciens combattants	
Mme Wayne	8111
M. Pagtakhan	8111
La défense nationale	
Mme Wayne	8111
M. McCallum (Markham)	8111
L'agriculture	
M. Proctor	8112
M. Rock	8112
La santé	
Mme Wasylcia-Leis	8112
Mme McLellan	8112
La justice	
M. Moore	8112
M. Cauchon	8112
M. Moore	8112
M. Cauchon	8112
VIH-Le sida	
Mme Girard-Bujold	8112
M. Rock	8113
Mme Girard-Bujold	8113
M. Rock	8113
La fiscalité	
M. Chatters	8113
M. Manley	8113
M. Chatters	8113
M. Manley	8113
L'industrie du transport maritime	
M. Jobin	8113
M. Farrah	8113
L'agriculture	
Mme Skelton	8113
M. Vanclief	8113

Mme Skelton	8113
Mr. Vanclief	8114
CINAR	
M. Marceau	8114
M. Boudria	8114
La justice	
M. Cadman	8114
M. Cauchon	8114
Les travaux de la Chambre	
Mme Skelton	8114
M. Boudria	8114
Recours au Règlement	
Le Commissariat à la protection de la vie privée	
M. Williams	8115
M. Boudria	8115

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits

Jour désigné—La taxe fédérale sur l'essence

Motion	8116
M. White (North Vancouver)	8116
M. Moore	8117
M. McNally	8117
M. Duncan	8118
M. Szabo	8119
M. Bailey	8119
M. Wilfert	8120
M. Moore	8122
M. McNally	8123
M. Casson	8124
M. Rajotte	8125
M. Szabo	8126

M. Penson	8127
Les travaux de la Chambre	
M. Szabo	8127
Motion	8127
Report du vote sur la motion P-15	8127
Les crédits	
Jour désigné—La taxe fédérale sur l'essence	
Motion	8127
M. Szabo	8127
M. Burton	8130
M. Bryden	8130
M. Gagnon (Champlain)	8131
M. McNally	8131
M. Bryden	8132
M. Szabo	8133
M. Epp	8133
Le vote est réputé avoir été demandé et différé	8133

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Le conseiller en éthique

Motion	8133
M. Epp	8133
M. Laframboise	8135
M. Keddy	8136
M. Boudria	8137
M. Keddy	8138
Le vote par appel nominal est demandé et reporté	8139

MOTION D'AJOURNEMENT

Le programme des armes à feu

M. Mark	8139
Mme Jennings	8139

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Communication Canada - Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada - Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9*

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Communication Canada - Édition, Ottawa (Ontario) K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies may be obtained from Communication Canada - Canadian Government Publishing, Ottawa, Ontario K1A 0S9

**The English version of this publication may be obtained from Communication Canada - Canadian Government Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9**